BUSINESS REGION
GÖTEBORG

KALLELSE
Styrelsemöte i Business Region Göteborg AB
Onsdagen den 24 april 2019, kl.09,00-12,00 + lunch
Plats: Business Region Göteborg, Östra Hamngatan 5, Mötesrum Kunskapen

Ärende

1. Sammanträdet öppnas
2. Val av protokolljusterare
3. Föregående mötesprotokoll
4. Per Capsulam-beslut ombud Almi Företagspartner Väst AB *(Patrik Andersson, 5 min)*
5. Fastställande av uppföljningsrapport 1 *(Patrik Andersson, 25 min)*
6. Beslut delegationsordning *(Patrik Andersson, 5 min)*
7. Beslut styrelsens arbetsordning *(Anders Sundberg, 5 min)*
8. Beslut Remiss översiktsplan Göteborgs Stad *(Jessica Waller, 30 min)*
9. Handlingsplaner Näringslivsstrategiskt program Göteborgs Stad *(Pia Areblad mfl, 60 min)*
10. Fastställande av försäkringsprogram 2019 *(Patrik Andersson, 5 min)*
11. Val av ombud till stämma Göteborgs Tekniska College AB *(Patrik Andersson, 5 min)*
12. Information ”Purple rain” *(Henrik Einarsson, 10 min)*
13. Information Insiktsmätning 2019 *(Kajsa Dahlsten, 10 min)*
14. Information Mipim 2019 *(Andreas Göthberg, 10 min)*
15. Information arbetsprocess BRGs verksamhetsstrategi 2020-2024 *(Patrik Andersson, 10 min)*
16. Övriga frågor

Kallade:

Styrelseledamöter:
Anders Sundberg (M)
Lennart Olsson (L)
Angela Aylward (MP)
Bengt Forsling (S)
Håkan Eriksson (V)
Olov Langenius (D)
Stefan Gustafsson (S)
Marith Hesse (M)
Boris Leimar (SD)

Verkställande direktör Patrik Andersson
Vice VD Eva-Lena Albihn

Sekreterare Roland Adrell/ Svante Hjertén

Välkomna!

Patrik Andersson

Tid: **Måndagen den 4 mars 2019, kl. 13.00 – 16.05**

Plats: **Business Region Göteborg, Östra Hamngatan 5, Mötesrum Kunskapen**

Närvarande:	David Ljung	Avgående ordförande	(§§ 1 – 5)
	Anders Sundberg	Tillträdande ordförande	
	Lennart Olsson	1: vice ordförande	
	Angela Aylward	2 vice ordförande	
	Lennart Olsson	Ledamot	
	Bengt Forsling	”	
	Håkan Eriksson	”	
	Olov Langenius	”	
	Stefan Gustafsson	”	
	Marith Hesse	”	
	Boris Leimar	”	
	Patrik Andersson	Vd	
	Eva-Lena Albihn	vice vd	
	Jessica Waller	BRG	(§ 11)
	Roland Adrell	Sekreterare	

1 **Sammanträdet öppnas**

Anders Sundberg öppnade sammanträdet och hälsade den nya styrelsen välkommen.

2 **Val av protokolljusterare**

Att jämte ordföranden justera dagens protokoll utsågs Lennart Olsson.

3 Föregående mötesprotokoll

Föregående mötesprotokoll lades med godkännande till handlingarna.

4 Val av ordförande, 1:e vice ordförande och 2:e vice ordförande

Styrelsen beslutade att utse:

- Anders Sundberg till styrelsens ordförande
- Lennart Olsson till förste vice ordförande
- Angela Aylward till andra vice ordförande

5 Överlämning David Ljung och Anders Sundberg

David Ljung gjorde en överlämning utifrån följande punkter.

1. Sök central positionering i staden i näringslivsfrågorna, utför ägarrollen i delägda bolagen samt vårda det näringslivsstrategiska programmet.
2. Släpp aldrig taget om storbolagen
3. Spela i den internationella ligan

6 Beslut om firmatecknare i Business Region Göteborg AB

Styrelsen beslutade att bolagets firma skall tecknas, förutom av styrelsen, av styrelsens ordförande Anders Sundberg, förste vice ordförande Lennart Olsson, andra vice ordförande Angela Aylward och VD Patrik Andersson, två i förening, samt av verkställande direktören avseende löpande förvaltningsåtgärder enligt aktiebolagslagen.

7 **Remiss svar Ridsport**

Patrik Andersson redogjorde för ett tjänsteutlåtande.

Styrelsen beslutade godkänna tjänsteutlåtandet och att överlämna detsamma till Göteborgs stad Idrott & Förening.

8 **Val av ombud till årsstämmor i minoritetsägda bolag 2019**

Patrik Andersson redogjorde för en i förväg utsänd handling.

Styrelsen beslutade att utse ombud vid följande bolagsstämmor under 2019 enligt följande.

Lindholmen Science Park	23 maj	kl. 11 – 13	Lennart Olsson
Johanneberg Science Park	27 maj	kl. 11 – 13	Olov Langenius
Sahlgrenska Science Park	14 juni	kl. 10.30 – 11.30	Stefan Gustafsson
Almi Företagspartner Väst	17 april	kl. 10 – 11.30	Boris Leimar (Bengt Forsling deltar)
Göteborgs Tekniska College	29 mars	kl. 8 – 9.30	Olov Langenius (Håkan Eriksson deltar)

9 **Information gällande Business Region Göteborg AB:s styrelserepresentation på MIPIM 2019**

Patrik Andersson informerade.

Anders Sundberg, Lennart Olsson och Angela Aylward har anmälts till MIPIM 2019.

10 **Information/input inför styrelsekonferens 23/4 – 24/4 samt tider för möten med vd mars/april 2019.**

Patrik Andersson redogjorde för upplägget.

11 Information om remiss ÖP/FÖP Göteborgs stad

Jessica Waller föredrog ett till styrelsen utsänt underlag.

Remissvaret ska styrelsebehandlas den 24 april 2019.

12 Övriga frågor

Patrik Andersson redogjorde för följande.

1. Purple Rain, en uppdatering.

Vid protokollet

Roland Adrell

Justeras:

Anders Sundberg

Lennart Olsson

BUSINESS REGION
GÖTEBORG

Uppföljningsrapport mars 2019
Bolag

Business Region Göteborg AB

Innehållsförteckning

1 Sammanfattning 3

2 Resultatredovisning och verksamhetsanalys 4

2.1 Väsentliga händelser och verksamhetens utveckling 4

2.1.1 Affärsområden/dotterbolag eller motsvarande 6

2.2 Resultatanalys till och med perioden och helår 7

2.2.1 Utfall till och med perioden 7

2.2.2 Prognos 7

2.3 Investeringar 8

2.3.1 Investeringar i materiella, immateriella samt finansiella anläggningstillgångar 8

2.4 Utveckling inom personalområdet 8

2.5 Uppföljning av särskilda beslut och uppdrag 9

2.6 Uppföljning till Stadshus AB av bolagsstyrelsens utvärdering av eget arbete 2018 9

3 VD-rapport - fördjupad information till styrelsen 10

Bilagor

Bilaga 1: Protokoll 190211

1 Sammanfattning

Jan-Mars 2019

Näringslivsutvecklingen

Näringslivet fortsätter utvecklas positivt såväl i tillväxt mätt i lönesumma och sysselsättning. Positiva händelser för näringslivsutvecklingen under perioden omfattar t.ex. Volvos investering i ny målerifabrik, invigning av innovationscentret Camp-X och en förbättrad hamnsituation. Lindholmen Science Park lyfter fram en utmaning med framkomligheten/tillgängligheten på Lindholmen.

Företagsklimatet lyfter inte riktigt och fler insatser intensifieras. Senaste Insikt visar på en minskning med - 2 på aggregerad nivå, även gällande effektivitet och bemötande som har stor påverkan på övergripande NKI.

Näringslivsstrategiskt program

Handlingsplanerna kommer tas upp för beslut i delansvariga förvaltningar och bolag under våren.

Grunduppdraget

I allt övrigt har verksamheten inom BRG utvecklats väl och indikatorerna visar att vi håller en hög aktivitetsnivå i linje med lagd plan för året och noterar inga avvikelser som påverkar lagd årsbudget. Även delägda bolag rapporterar följa lagd plan för året.

Principiella frågor KS/KF

Föranmälan av kommande ärende KS/KF gällande nya ägardirektiv för Lindholmen Science Park och Johanneberg Science Park. Inspel inför budget 2020 lämnas från BRG och delägda bolag.

Uppföljning KF mål och uppdrag

Rapporteras i enlighet med riktlinjerna i UR2 och Årsrapporten.

2 Resultatredovisning och verksamhetsanalys

2.1 Väsentliga händelser och verksamhetens utveckling

Verksamheten under perioden har löpt enligt plan inom bolagets befogenheter och med god leverans och hög aktivitetsvolym. Verksamheten förväntas följa lagd plan och inom budgetramen för helåret. Vi har succesivt utvecklat ägarstyrningen med ett fungerande årshjul i de delägda bolagen. Även delägda bolagen rapporteras följa lagd plan.

För att leverera på grunduppdraget driver BRG kompletterande insatsområden som även inkluderar det regionala perspektivet. Vi har tillgång till specifik kompetens för att leverera på ett komplext uppdrag, som till stora delar bygger på relationer, förtroende och tillförlitlighet i samverkan med andra. Utan sammanhållande styrning och ledning av näringslivsutvecklingsfrågorna händer inte allt av sig självt och utan tillväxt i näringslivet kommer staden att möta stora problem

BRG och de delägda bolagens insatser leder till den övergripande makrobilden men konkreta kopplingar kan ibland vara svåra att visa upp då vi inte är ensamma om att påverka utvecklingen.

Så har det gått i näringslivet

- +3,3 % real tillväxt i företagens lönesumma, 2018 Q4
- +4,2 % sysselsättningstillväxt 2018 Q4
- Fortsatt minskad arbetslöshet (-0,2 % på årsbasis) och lägst bland storstadsregionerna 5,5 %

Näringslivet fortsätter utvecklas och flertalet tillväxtindikatorer visar på ett fortsatt starkt läge i den regionala ekonomin. Personbilsexporten växer starkt, företagens lönesumma ökar klart bättre än genomsnittet för riket, jobbtillväxten ser urstark ut och arbetslösheten är alltjämt lägst bland storstadsregionerna i Sverige. Orosmolnen ligger främst i omvärldsfaktorer på våra viktiga marknader.

Konjunkturen i världen har saktat ner fast det märks inte fullt ut här än så länge. Exporten går spikrakt uppåt, företagens lönesumma ökar vilket betyder att sysselsättningen har ökat och den växer betydligt bättre än riket i övrigt. Den svenska exporten av personbilar ökade med 29 procent för helåret 2018 jämfört med 2017. Framför allt ökar exporten till Kina – nära 122 procent. Även lönesummetillväxten fortsatte att öka vilket innebär att köpkraften i regionen växt ytterligare.

En rad internationella faktorer kan skapa oreda för näringslivet: ökad protektionism med biltullar och ståltullar, Brexit och Kinas ekonomiska läge.

Positiva händelser för näringslivsutvecklingen under perioden som t.ex.

- Volvo Cars investerar och bygger ny målerifabrik i Göteborg, en investering på flera miljarder kronor, i syfte att säkra kapaciteten på lång sikt och få en stabil produktion med betydligt bättre miljöprestanda för reducerad miljöpåverkan.

- Invigning av nya innovationscentret Camp-X inom fordonsklustret där 400 tekniska experter och affärsexperter samlas inom automatisering, elektromobilitet och uppkopplade fordon, i syfte att tillsammans utveckla ny teknik och nya affärsmodeller. Fordonsklustret stärks ytterligare liksom regionens och Sverige position.

- DN öppnar ny redaktion i Göteborg för att ”ge staden den uppmärksamhet den förtjänar” och lyfta nyheter av nationell dignitet i staden.

- Hamnsituationen har förbättrats, Göteborg kvarstår sedan 2005 i topp som Sveriges bästa logistikläge (tidningen Intelligent Logistik)

- På Mipim passade Mölndals kommun och de båda fastighetsbolagen Next Step och Vectura på att premiärvisa bilder av de första byggnaderna i det nya life scienceklustret GoCo.

Näringslivsstrategiskt program

Arbetet går som planerat. Nu tar vi nästa steg kring handlingsplanerna som kommer tas upp för beslut i respektive delansvariga förvaltningar och bolag. Särskilt styrelsematerial 190424.

Strategisk näringslivsdialog

Vi planerar för genomförande av en strategisk näringslivsdialog den 14 maj med ämnet ”Hur når Göteborg målen i Agenda 2030 för hållbar utveckling?”. Beredningsarbetet pågår och det pekar emot att vi kommer att välja ut vissa delar från agenda 2030 som fokusområde.

Regional samordning

Från och med årsskiftet ingår de strategiska besöksnäringsfrågorna i BRGs regionala uppdrag, utifrån en överenskommelse mellan BRG och GR. I flertalet kommuner leds besöksnäringsfrågorna inom ramen för näringslivsenheternas uppdrag. Efter att det EU-finansierade projektet Tillväxt Turism har avslutats, har en arbetsgrupp tillsatts med representanter från ledningarna i Göteborg & Co, Turistrådet Västsverige och BRG för att driva samverkan vidare, kopplat till nätverket med kommunernas näringslivsansvariga.

Regional utvecklingsstrategi 2021-2030 (VG2020)

Nuvarande strategi för tillväxt och utveckling i Västra Götaland (RUP) 2014-2020 ska ersättas av en ny Regional utvecklingsstrategi (RUS) 2021-2030. Strategin är styrande för regionens satsningar inom regional utveckling och skall vara vägledande och inspirerande för kommunerna. Inspel görs via Göteborgsregionens kommunchefsgrupp, strategiska nätverk och politiska styrgrupper. Sex utmaningar är identifierade där regionalt samarbete kan göra skillnad. De är; Fysisk planering, Utbildning och kompetensförsörjning, Näringslivsutveckling, Digital transformation, Social sammanhållning och trygghet samt Klimat och miljö.

Inom grunduppdraget/kärnverksamheten

Särskilt noteras resultat från verksamheten i form av:

- Volymindikatorer visar hög aktivitetsnivå och efterfrågan på våra tjänster.
- Intensivt investeringsfrämjande arbete med 6 klara etableringar och fler på väg in.
- Deltagandet på Mipim var högt och stort intresse för Göteborgsregionen.
- Insikt visar något lägre NKI vilket föranleder att nya krafttag behöver tas.
- Handlingsplanerna inom Näringslivsstrategiska programmet rullar på inför beslut i delansvariga förvaltningar och bolag.

Se även avsnitt 3 med fördjupad information från verksamheten.

2.1.1 Affärsområden/dotterbolag eller motsvarande

Ägarråd

Har hållits för samtliga minoritetsägda bolag, i enlighet med styrmodellen.

Utvecklingen inom delägda bolag

Samtliga delägda bolag utvecklas väl och rapporteras följa lagd plan för året.

Väsentlig information lyfts från Lindholmen

Expansionen av området fortsätter med tillsynes fortsatt hög intensitet. Men med de många nu parallellt pågående byggprojekten på området blir också framkomligheten utmanande. Regelbundna kontakter med fastighetsägare såväl som näringar på Lindholmen vittnar samstämmigt om en tilltagande oro och frustration kring utvecklingen. Det är otvetydigt så att vi gemensamt behöver ta oss an frågan om den lokala framkomligheten/tillgängligheten på Lindholmen.

Föranmälan av kommande ärende KS/KF

Nya ägardirektiv har tagits fram för Lindholmen Science Park och Johanneberg Science Park som kommer fastställas på respektive årsstämma. Som en följd av detta revideras aktieägaravtalen och i samband med det renodlas ägardirektiven och lyfts ur från den formella del som reglerar förhållandet mellan aktieägarna. Detta bereds för att hanteras vidare av Stadshus för beslut av KS/KF under hösten.

Inspel inför budget 2020 kommer lämnas från LSP avseende Visual Arena, filmutveckling och medfinansiering inför nästa projektperiod av AZBioVentureHub. Nuvarande finansiering löper t.o.m. 2019.

Pågående ärenden KS/KF

JSP inväntar beslut från Göteborgs Stad, som uppdragsgivare, att förlänga finansieringen för att utveckla en framtida lösning för Celsius 2.0, att omfatta även 2019 och 2020. Ärendet har varit uppe i Stadshus AB men är ännu inte behandlat av KS. För JSPs räkning är det bekymmersamt att besluten dröjer med risken att arbetet tappar styrfart och intresse från övriga parter och i ett värsta scenario tappas frågan helt bort.

SSP har fått positiva beslut med en breddad ägarfinansiering från övriga delägare och inväntat stadens beslut. KS har beslutat att avslå samtliga yrkanden i en kompletterande budgethandling. Initiativet riskerar nu att tappa styrkraft och samverkan utmanas ur ett förtroendeperspektiv gentemot övriga delägare.

2.2 Resultatanalys till och med perioden och helår

Resultaträkning i sammandrag

	Period				Helår			
	Utfall	Budget	Avvik.	Utfall fg år	Prognos	Fg Prognos	Budget	Bokslut fg år
Intäkter	15 911	14 372	1 539	16 705	88 000		88 000	86 775
Kostnader	-32 990	-30 590	-2 400	-29 954	-134 500		-134 500	-125 829
Rörelseresultat	**-17 079**	**-16 218**	**-861**	**-13 249**	**-46 500**		**-46 500**	**-39 054**
Finansiella intäkter								578
Valutadifferens EUR-konto	213		213	247				
Finansiella kostnader	-5		-5	-17				-7 038
Resultat efter fin. poster	**-16 871**	**-16 218**	**-653**	**-13 019**	**-46 500**		**-46 500**	**-45 514**
Koncernbidrag	10 025	10 025	0	10 175	40 100		40 100	40 700
Resultat före skatt	**-6 846**	**-6 193**	**-653**	**-2 844**	**-6 400**		**-6 400**	**-4 814**
Aktieägartillskott					5 000		5 000	5 000

2.2.1 Utfall till och med perioden

Tre månader in på året kan vi konstatera att verksamheten under perioden har löpt enligt plan.

Utfall i förhållande till ***lagd budget för perioden*** visar liten temporär avvikelse på såväl högre intäkter som högre kostnader. Detta beror på periodiseringar och är främst en följd av projektens aktiviteter. När budgeten läggs (och periodiseras) är det inte alltid känt i vilken period som kostnader och intäkter kommer, detta gäller särskilt projekt- och uppdragsverksamheten. Periodiserad budget är således ofta jämnt fördelad 12 månader. Därav kan avvikelser uppstå för perioden men det är inget som påverkar helårsbudgeten.

För perioden ses dessa avvikelser men detta periodiseras om och läggs med en ny prognos för året. Helårsprognosen ändras inte och resultatet följer helårsbudget.

Samtliga projekt bedöms följa lagd plan. Verksamhetsvolymen varierar över åren till följd av vilken projektverksamhet som bedrivs. Finansiella intäkter avser valutakursdifferenser på Euro-konto som öppnats enligt krav från EU-projekt.

2.2.2 Prognos

Det finns ingen avvikelse mellan senaste prognos och aktuell budget för helåret.

2.3 Investeringar

2.3.1 Investeringar i materiella, immateriella samt finansiella anläggningstillgångar

Investeringar i materiella och immateriella anläggningstillgångar

Nettoutgifter i mkr	Utfall t o m mars	Prognos helår	Budget helår
Nyinvesteringar	2	2	1
Reinvesteringar			
SUMMA INVESTERINGAR	2	2	1

Bolagets investeringar avser flytt till nya lokaler (t.ex. möbler, konferensutrustning). Vid budgeteringstillfället antogs samtliga inventarier vara på inköpta och på plats före årsskiftet. Investerings**utgiften** var då planerad till december 2018. Leverans och investeringsutgiften blev i stället överskjutet till januari 2019. Justering gjord i prognos.

Investeringarna är kassaflödespåverkande och inventarierna läggs på balansräkningen med avskrivning enligt plan 3-10 år.

Notera att investeringar inte påverkar resultaträkningen, annat än genom avskrivningar. Investeringarnas avskrivningar för helåret 2019 ligger i enlighet med budget.

Investeringar i finansiella anläggningstillgångar

Aktier och andelar, i mnkr	Prognos 2019
Summa investeringar	

2.4 Utveckling inom personalområdet

Ingen väsentlig styrinformation inom personalområdet att rapportera.

2.5 Uppföljning av särskilda beslut och uppdrag

KF mål och uppdrag

Rapporteras i enlighet med riktlinjerna vid Uppföljningsrapport 2 (per augusti) och/eller i Årsrapporten (per december).

Kompetensförsörjning

Fortfarande upplevs en tillväxthindrande kompetensbrist i många branscher och företag. Vi har tillsammans med fordonsföretag intensifierat arbetet med fordonsindustrins kompetensväxling tillsammans med Arbetsmarknad och vuxenutbildning, GR och VGR. Samarbetet har resulterat i pilotprojekt med fokus på kompetensutveckling inom elektrifiering, autonoma fordon och AI.

Parallellt genomförs en förstudie som kan ligga till grund för en uppskalning av de västsvenska projekten. Planen är att söka delfinansiering genom Europeiska Socialfondens (ESF) nationella program. Förstudien ska fånga upp erfarenheterna från pilotutbildningarna, genomlysa förutsättningarna utifrån branschens behov samt peka på möjligheter till genomförande. Den ska också säkerställa att aktörerna lever upp till ESF:s krav som bl.a. kräver samverkan med arbetsmarknadens parter och medfinansiering av deltagande företag.

Samverkansforum med näringslivet för ett jämlikt Göteborg

Samverkansforumet ska guida, samordna och stötta företag som vill ta socialt ansvar. Vårt erbjudande går under namnet *Tillsammans river vi murarna* och handlar om lotsning, mötesplatser, kunskap och kontakter samt enkla ingångar till aktiviteter som bidrar till social hållbarhet. Målet är att 20 företag engagerar sig under året. Under Q1 har vi presenterat ”*Tillsammans river vi murarna*” på olika mötesplatser för näringslivet; bland annat Super Summit, Bygg Göteborg och Elektronikmässan. En nätverksträff för arbetsmarknadsintegration och flera företagsbesök har genomförts för att konkretisera hur man kan vara med och bidra till att föräldrar i långvarigt försörjningsstöd kommer i egenförsörjning. Nya metoder har också prövats för att locka näringslivet att erbjuda sommarjobb till stadens ungdomar.

2.6 Uppföljning till Stadshus AB av bolagsstyrelsens utvärdering av eget arbete 2018

Datum för styrelsemöte

Datum för beslut	**2019-02-11**

3 VD-rapport - fördjupad information till styrelsen

Jan-mars 2019
Patrik Andersson, VD

Grunduppdrag

Det kommunala ändamålet är att bidra till hög sysselsättning, investeringar och ett diversifierat näringsliv med perspektivet långsiktig hållbar utveckling i Göteborgsregionens medlemskommuner.

BRG skall ansvara för, och samordna, näringslivsfrågorna i Göteborg så att det bidrar till utveckling av stadens alla verksamheter. BRG ska arbeta för att stärka näringslivsutvecklingen i Göteborg och Göteborgsregionen.

BRG ska ha fokus på företags-, kluster- och innovationsutveckling, samt etableringar och investeringar.BRG ska på övergripande nivå ansvara för med vilket budskap staden ska marknadsföras ur ett näringslivsutvecklande perspektiv, regionalt, nationellt som internationellt. BRG ska på övergripande nivå svara för relevant omvärldsbevakning, och ska samverka i detta med motsvarande organisationer på regional, nationell och internationell nivå.

BRG utgör moderbolag i klustret Näringsliv, och ska på en övergripande nivå leda och samordna arbetet inom klustret samt driva egna uppdrag inom näringslivsutveckling.

Verksamheten under perioden

Övergripande för organisationen

Strax före årsskiftet flyttade BRG till nya lokaler vilket även innebär att vi också infört ett aktivitetsbaserat arbetssätt. Flyttprocessen och implementering av nya arbetssätt och rutiner har gått över förväntan. Vi upplever att såväl personalen som våra kunder trivs och uppskattar våra nya lokaler. En intern undersökning visar ett snittvärde om 80 (av 100) i ett tiotal frågeställningar om arbetsmiljön i våra nya lokaler. 29 mars hölls ett uppskattat öppet hus för våra kunder/samarbetspartners där 250-300 deltog.

Sammanfattande indikatorer

Inledningsvis på året har vi fokus på att mäta och följa våra indikatorer för önskad volym och omfattning på verksamheten för att nå våra resultatmål. Generellt mäts effekter med olika periodicitet (årligen - vart tredje år) då statistik finns tillgänglig.

ETABLERING & INVESTERING

Volymmått	Utfall Q1 2019 (Q1 2018)	Mål helår 2019
Kundmöten	138 (126)	400
Lotsärenden	121 (97)	350
Nya Leads	45 (15)	150
Deltagande int. mässor	4 (1)	15
Klara etableringar 2019	6 (1)	25

KLUSTER & INNOVATION

Volymmått	Utfall Q1 2019 (Q1 2018)	Mål helår 2019
Klusterinitiativ	13 (17)	12
Kundmöten	55 (91)	280
Intressentmöten	55 (134)	280
Delegationer	11 (9)	40
Framträdanden	7 (4)	35
Artiklar	13 (10)	50

FÖRETAGSUTVECKLING

Volymmått	Utfall Q1 2019 (Q1 2018)	Mål helår 2019
Deltagande företag i tillväxtprogram	342 (327)	350
Tillväxtprogram – aktivitetstimmar	2 340 (1 800)	4 975
Kundmöten	200 (200)	675
Företagsakuten, ärenden	9 (11)	50
Yesbox, besökare, snitt/mån	1 600 (1 200)	-
BC Vägledningssamtal, totalt	72 (65)	300
BC Angered seminarier	15 (10)	30
BC Angered, deltagare seminarier	200 (200)	400

KOMMUNIKATION

Volymmått	Utfall Q1 2019 (Q1 2018*)	Mål 2019
Medianärvaro, artiklar	98 (91)	540
Webbsessioner	37 788 (144 000)	169 200
Följare Linkedin (*ökn fr 181231)	7 756 (+752)	9 800
Följare Facebook (*ökn fr 181231)	3 542 (+306)	4 300
Följare Instagram (*ökn fr 181231)	378 (+278)	1 000

ETABLERING & INVESTERING

Fler etableringar och investeringar

Det investeringsfrämjande arbetet på BRG har varit mycket intensivt under den gångna perioden. BRG har projektlett och genomfört Göteborgsregionens närvaro på MIPIM. Vi upplever ett mycket stort intresse från näringslivet att engagera sig i MIPIM-satsningen. I år blev det nytt rekord i antalet medverkande partners, totalt 28, varav 26 privata bolag samt de två kommunala bolagen Älvstranden Utveckling AB och Förvaltnings AB Framtiden. De privata bolagen står för 89,5% av finansieringen av projektet.

Den stora utmaningen i år var sena och oklara beslut från Göteborgs stads fackförvaltningar kring deras medverkan. Förutsättningarna ändrades mycket sent i processen och vi tvingades med kort varsel att förändra vårt program på plats. Totalt sett är våra partners mycket nöjda och ger arrangemanget ett snittbetyg 4,2 på en 5-gradig skala. En slutlig rapport kommer ges till styrelsen i juni. BRGs målsättning var att skapa kontakter som kan leda till minst 12 ”leads”.

Mässdeltagandet resulterade 28 relevanta nya kontakter som vi uppskattar kommer att leda till 12-15 skarpa ”leads”. Ett av företagen har redan varit på besök i Göteborg och två till planerar att komma hit innan sommaren, som ett direkt resultat av kontakter skapade under MIPIM. Utöver BRGs resultat tillkommer även kontakter skapade av övriga partnerskapet.

Även i det övriga investeringsfrämjande arbetet har det varit ett högt tempo under den gångna perioden. Vi har medverkat på flera olika mässor och mötesplatser, både på hemmaplan och utomlands. Hittills i år har vi skapat ca 45 nya leads och totalt har vi ca 220 aktiva leads som vi jobbar med i olika faser. Life Science och Fordon är de branscher där vi upplever störst tryck, inte sällan med en koppling mot ICT. Arbetet under årets tre första månader har resulterat i 6 klara etableringar/investeringar, varav en större som bedöms synnerligen strategisk för Göteborgsregionen. Bland de övriga klara handlar det om etableringar inom Life Science och inom Transportsektorn.

Ökad kännedom om Göteborgsregionen

I 2019 års budget gavs BRG tillsammans med Fastighetsnämnden, Trafiknämnden och Förvaltnings AB Framtiden uppdraget att arbeta strategiskt med att locka hit utländska byggaktörer. Vi samarbetar tätt med ovan nämnda aktörer och enligt den strategi som togs fram i ett tidigare KF-uppdrag till BRG. Vi ser ett stort intresse från internationella aktörer och ett flertal har redan besökt Göteborg och fler är inplanerade. På Mipim träffade vi ett större internationellt byggföretag som nu planerar att besöka Göteborg för att utvärdera marknaden här. Etableringsprocessen för en utländsk byggaktör är dock lång och jämfört med andra branscher är tröskeln för att komma in på marknaden relativt hög.

Satsningen på att attrahera internationell kompetens, Move To Gothenburg, fortsätter att utvecklas starkt. I arbetet ansvarar BRG för flera sakfrågor, däribland kontakten med och utvecklingen av internationella skolor och förskolor. Under den gångna perioden har vi bl.a. medverkat på en internationell kompetensmässa med syftet att locka kompetens till vår region och fortsatt arbetet med att upprätta ett s.k. Internationellt Center som skall underlätta etableringsprocessen för individer

Vi har tagit emot ett flertal mindre utländska grupper som besökt Göteborgsregionen och förbereder en mängd aktiviteter som sker under april, då inte mindre än tre olika kinesiska delegationer kommer till Göteborg. Vi genomför även en resa till USA tillsammans med AstraZeneca i syftet att attrahera utländska etableringar till AZBioventureHub. Genom ett nära samarbete med SACC (Swedish American Chamber of Commerce) har vi bokat mycket kvalificerade möten.

Ökad samverkan

Företagsklimatet

2018 års Insiktsmätning visar att Göteborgs Stad för första gången minskar sitt totala NKI med två skalsteg. Även NKI för de två viktigaste serviceområdena bemötande och effektivitet faller tillbaka och Göteborgs Stad behöver nu ta krafttag för att vända trenden. En handlingsplan kopplad till det näringslivsstrategiska programmet är under framtagande och väntas bli godkänd under Q2 2019. Som en integrerad del av denna handlingsplan, har en operativ aktivitetsplan för det staden-gemensamma samarbetet för att förbättra företagsklimatet tagits fram.

Lotsverksamheten har haft 121 ärenden, en ökning med 23 procent jämfört med samma period 2018. Ärenden som kan kopplas till stadsutveckling har ökat mest i antal och dessa ärende är ofta mer komplexa och tar längre tid. En förklaring är att allt fler företag upplever att pågående och planerad byggnation kan påverka deras verksamheter negativt och man upplever inte att staden förstår deras problembild och bidrar till kreativa lösningar (Brunnsparken, Saluhallen, Vasabron etc). Som vanligt så här års får vi en hel del frågor som handlar om uteserveringar och street food. Under våren genomför lotsarna besök hos en rad förvaltningar i syfte att öka kännedomen om lotsens erbjudande och öka samverkan.

Analysarbetet

Vi har färdigställt tre rapporter: Näringsliv och Tillväxt, Arbetslöshet 2018 samt Konjunkturen Q1 2019. Rapporten Näringsliv och Tillväxt är en omfattande uppdatering av tidigare års rapporter och den visar fortsatt på 10 långsiktiga utmaningar för näringslivsutvecklingen i Göteborgsregionen. Vår senaste konjunkturrapport visar att tillväxten i landet saktar ner något. Dock fortsätter arbetsmarknaden i Göteborgsregionen att växa kraftigt även under fjärde kvartalet. Analysarbetet har bidragit till att stärka vår kunskap om utvecklingen i regionen samt till att det finns transparant information om läget i regionen. Det senare har uppmärksammats i 15 medieartiklar.

Stadsutveckling/remisser

Inom ramen för det näringslivsstrategiska programmet har vi slutfört arbetet med att ta fram handlingsplan för det strategiska området Markberedskap och fysisk planering. Nästa steg är att handlingsplanen godtas i respektive nämnd och styrelse (maj/juni).

Vi har fortsatt vår regionala dialog om behovet av verksamhetsmark genom möten med kommunledningarna i Kungsbacka och Lerum. Samtalen har varit bra och det finns i högre grad en insikt om att mark för näringslivet haft låg prioritet under senare år, vilket bidragit till dagens bristsituation.

FÖRETAGSUTVECKLING

Mer framgångsrika företagsstarter och ökad samverkan

Nyföretagande och Entreprenörskap

Arbetet med de unga är ett fokusområde i vår jubileumssatsning för det entreprenöriella Göteborg och i början av mars deltog vi i Ung Företagsamhets (UF) regionala mässa för UF-företagare. Vid årets upplaga deltog ca 1 300 UF-företag. BRG delade ut priset i kategorin Årets vara och priset gick till UF-företaget Bi Logi. BRG satt i juryn i fyra kategorier; bästa vara, bästa monter, bästa innovation och bästa UF företag. BRG finansierar UF för Göteborgs stads räkning enligt en beräkningsmodell som baserar sig på antalet gymnasieelever och som gäller i hela Göteborgsregionen.

BRG har en ledamot i UF styrelse. BRG sitter även som vice ordförande i styrelsen för Framtidsfrön, ordförande i Nyföretagarcentrum Göteborgsregionen, Föreningen samverkan Nyföretagarcentrum Västra Götalandsregionen och Drivhuset.

Flera av eleverna har under läsåret tagit stöd hos aktörerna för att vässa sina affärsidéer och få större förståelse för hur man driver företag. Många har även besökt Yesbox för att få mer information inför sina företagsstarter samt för att pitcha sina idéer och få feedback på dessa.

Mötesplatsen Yesbox har ett högt antal besökare och fungerar väl som mötesplats både för stora och mindre event. Under första kvartalet ökade besöken i snitt med ca 400 besökare jämfört med motsvarande period 2018 (snitt 1200/mån). Starta-företagsdagen anordnades med närmare 200 deltagare. Framtidsfrön hade sin utställning på Yesbox där två skolor från Göteborg åk 1 och 5 visade upp tidigt entreprenörskap, sammantaget med lärare, elever och besökare kom ca 100 personer.

På vårt Business Center i Angered har vi under första kvartalet anordnat 15 seminarier med sammanlagt ca 200 deltagare. Efter att projektet One Stop Future avslutats har vi tillsammans med Västra Hisingen skapat och bemannat (från mars) ett permanent Innovations och Business Center.

Ökad tillväxt, export och investeringar

Driva och utveckla företag

Vi har nu med 342 (327) deltagande företag i tillväxtprogrammet. Trenden håller i sig från föregående år att deltagande företag aktiverar sig mer och nyttjar programmet för alla ledare i företaget. Detta kan vi se genom aktivitetstid som vi mäter (ett mått på kompetensöverföringstid). Under det första kvartalet har företagen medverkat i

kompetenshöjande aktiviteter med 2 340 (1 800) timmar, vilket motsvarar 47% (36 %) av vår årsbudget. Vi har växlat upp med flera korta workshops inom Tillväxtprogrammet i syfte att inspirera och öka ny kunskap, vilket har fallit väl ut och syns bl.a. i ökade aktivitetstimmar.

Under perioden har vi genomfört ca 200 kundmöten och vi träffar fler och fler företag som har en mer utvecklad affär än tidigare, vilket innebär att vi belyser mer ledarskapsfrågor, kärnkompetens och organisatoriska frågor. Under perioden har vi märkt en efterfrågan i hur de ska hantera ledarskapet i en alltmer tidspressad vardag, det finns också ett ökat behov av att byta erfarenheter med andra ledare. I detta ser vi också fortsättningen på utmaningen med att hitta kompetenta medarbetare. Högkonjunkturen bedöms inte förändrats nämnvärt i företagarnas vardag ännu, utan de går fortsatt på högvarv.

Genom vårt samarbete med Almi växlar vi nu upp med fler kompetenshöjande insatser under våren mot SME-företag, ex. ekonomistyrningsutbildning, styrelsearbete samt digital transformation. Dialog är också påbörjad med Connect kring extern finansiering och kompetensförsörjning.

Det pågår en upphandling av konsulttjänster (rådgivning) där vi utökat kompetensområden för att möta företagarnas framtida behov som t.ex. digitalisering och logistikutmaningar. Tilldelningsbeslut väntas tas inom kort.

Företagsakuten, vars roll är att stödja företag som är i akut behov.

Under första kvartalet har vi fått in 9 (11) nya uppdrag. Fyra informationsträffar har genomförts hos olika verksamheter i Göteborgsregionen. På helåret finns utrymme att hantera 50 uppdrag.

KLUSTER & INNOVATION

Under 2019 driver vi 13 klusterinitiativ med deltagande från en bredd i näringslivet och engagemang från såväl olika deltar i staden, kranskommunerna som från akademi och institut. Första kvartalet har i regel en lägre aktivitetsnivå vad gäller kundmöten och större aktiviteter för att planera projekt samt vårens aktiviteter.

Ökad innovationsförmåga i Göteborgsregionen

Vi har haft en gemensam strategidag inom Testbädd Göteborg tillsammans med RISE, Göteborgs Universitet och Chalmers. Från staden deltog ett flertal bolag och förvaltningar i syfte att involvera fler delar av staden och identifiera nya utmaningsdrivna testbäddar. Förslag finns såväl för elektromobilitets-lösningar som för kompetensförsörjning. Policy labb är prioriterat att etablera under året och processen går framåt. Privat näringsliv inom fastighetssektorn hör av sig och vill ha vår hjälp med att utveckla testbäddar men också andra delar av staden utifrån deras behov och utmaningar liksom andra kommuner i Göteborgsregionen.

På Brewhouse har vi 22 projekt inom inkubatorverksamheten med kreatörer, startups och innovatörer. 39 % drivs av en person med utländsk bakgrund. Genrebredden är stor med allt från nyskapande poddar, innovativa lösningar inom crowd funding till innovationer inom textilindustrin.

Ökade resurser till Innovationsinsatser

Tillsammans med VGR och näringslivet är ett nytt initiativ under uppstart som går under arbetsnamnet ”elstad – region”. Syftet är att tydliggöra de gemensamma ambitionerna, samt det som redan görs, för att öka takten mot ett fossilfritt transportsystem där elektromobilitet är prioriterat för att nå målet. Inom ramen för detta initiativ har stadens bolag och förvaltningar samlat sig för att driva utveckling framåt.

Ett reellt hinder för att accelerera utveckling med elektromobilitet och nå målet 1,5-gradersmålet är dock att det finns ingen horisontell organisation för att driva samverkan i staden och tillsammans med näringslivet och VGR. Ett hinder som identifierades och redovisades i det uppdrag BRG fullföljde under 2016, "hur staden kan tillgodogöra sig i den snabba utveckling som sker inom elektrifiering, automatisering och digitalisering". BRG har i samförstånd med alla inblandade bolag, förvaltningar, företag och organisationer tagit på sig att processleda

arbetet i väntan på att en sådan organisation etablerats eller fått ett uppdrag.

Under perioden har vi färdigställt anbudet till Trafikverket tillsammans med AB Volvo, NCC, Alstom och flertalet aktörer i ett stort konsortium som ville testa att elektrifiera en vägsträcka på R40 (Härryda) för godstransporter från och till Landvetter Flygplats. Anbudet föll dessvärre inte väl ut och konsortiet behöver nu ta ställning till hur arbetet ändå kan leda till något bra och kunskapen tas tillvara.

Ökad samverkan mellan aktörer i kluster

Vi har startat en ny mötesplats för samtal och samverkan kring innovation mellan universitet, forskningsinstitut, kulturella och kreativa näringar, näringslivet samt politiker och tjänstemän, där gruppen ges möjlighet att diskutera och driva sina utvecklingsfrågor i ett större sammanhang.

Vårt stadsutvecklingsprojekt ”Saltet på Ringön” har genom sitt arbete att få till tillfälliga bygglov kunnat se till att det finns kvällsöppna restauranger i området, vilket bidrar till att förändra området karaktär på ett positivt sätt.

Ökad tillväxt i kluster

Vi fortsätter med att färdigställa ett flertal klusteranalyser och nu finns det klara analyser för *fordon, logistik, sjöfart, elektromobilitet, energi och miljöteknik*. Inom kort kommer det även att finnas för KKN och havs- och fiskerinäringarna. Analyserna presenteras på BRGs hemsida och finns tillgängliga för andra att ladda ner och använda. Analyserna ligger till grund för våra verksamhetsplaner och samverkan med andra aktörer i klustren för att stärka näringslivet. De visar som väntat att det går bra för de flesta av de starka och signifikanta klustret i regionen, i synnerhet fordonsklustret som ökat sitt förädlingsvärde med 38 % mellan 2012-2016. Det som avviker är sjöfartsnäringarna som minskar i förädlingsvärde och i antalet anställda.

Vi har under perioden arrangerat ett flertal aktiviteter riktade till SME företag som vill in på marknaden i Tyskland, Norge och Kina samt den Internationella handelsdagen: en internationell mötesplats i Göteborg som tar dig jorden runt på 5 timmar. I år besökte 175 företag dagen och utvärderingen visar att de var mycket nöjda (85 % bra eller mycket bra). Det var ett stort intresse för Kina som marknad. Det finns en efterfrågan av marknadsspecifik information och med djupare kunskap i ryggen har man bättre förutsättningar att hantera sin export.

Ökad kännedom om Göteborgsregionen

Även i år lyftes Testbädd Göteborg med flera konkreta exempel i samband med Mipim i Cannes för att även bjuda in företag från andra delar av Europa med lösningar för fossilfritt byggande till en testbäddsaktivitet senare i vår.

Vi har under perioden genomfört 7 större framträdanden där vi som talare på konferenser berättar om utvecklingen i Göteborgsregionen och goda exempel från våra starka kluster t.ex. i samband med Sveriges Industrimässa i Malmö, Transportseminarium i Thailand, Eurocities Economic Development Forum i Wien m.fl och under de 11 delegationsbesök vi hanterat under första kvartalet från Brasilien, Thailand, Ryssland, Kina, Tyskland, Inre Mongoliet m.fl. inom ramen för Green Gothenburg. Vi samverkar flera regioner med de nationella aktörerna inom Smart City Sweden, en nationell exportplattform för smarta och hållbara lösningar. Det är svårt att härleda alla exportaffärer som i inledning har uppkommit efter ett besök eller kontakt med Green Gothenburg, men i den mån det går kommunicerar vi successtorys.

KOMMUNIKATION

Ökad kännedom om Göteborgsregionen

Effektiv och framgångsrik marknadsföring är en väsentlig del av arbetet med att attrahera investeringar, etableringar, affärssamarbeten och kompetens till Göteborgsregionen. Vi har ett ansvar att ge allsidig och trovärdig analys av förutsättningarna för näringslivet. I vårt ansvar att marknadsföra Göteborgsregionen ur ett näringslivsperspektiv har vi ett positivt och ärligt anslag, vi visar på goda förutsättningar i regionen men vi skönmålar inget.

Innovation, samarbete och öppenhet är våra ledord och vi lyfter gärna fram bra exempel som visar på regionens styrkor, kapacitet och utveckling samt hur vi tar oss an de utmaningar vi har på vägen. Ett sådant exempel är Lindholmen. Under februari publicerade vi ett antal artiklar och filmer (57 000 visningar) som på olika sätt lyfte fram varför Lindholmen är en viktig del i utvecklingssprånget.

Antalet artiklar i media första kvartalet låg på 98 (jmf 2018: 91). Vi har lanserat nya kanaler bland annat på Instagram och arbetar nu mer fokuserat med internationell kommunikation i sociala medier. Internationell kommunikation ligger under ”Invest in Gothenburg” och nationell kommunikation lägger vi i ”BRG” flöden. Engagemanget i sociala medier är starkt och driver trafik till våra webbplatser. Vår reviderade grafiska profil med tillhörande ikoner och bildbank lanseras inom kort.

Samarbetet med GR har bland annat resulterat i en ny artikelserie i vårt nyhetsbrev. Vidare har vi lanserat en kommunikationsplattform för Göteborgs stads näringslivsstrategiska program och etablerat en arbetsgrupp med fokus på kommunikation till stadens företagare.

Information från minoritetsägda bolag, väsentliga händelser perioden

GÖTEBORGS TEKNISKA COLLEGE

Verksamheten bedöms ligga i linje med plan för helåret. Yrkesvux får troligen förlängt avtal pga ny upphandling (överprövad). Den populära utbildningen Tunga mekaniker med språkstöd går väldigt bra. Prognosen för ansökningar till gymnasiet ser bra ut och T4 startar nu i höst för student VT22.

Två nya ansökningar beviljade på Yrkeshögskolan; Underhållstekniker (32 platser heltid/4 starter) samt Produktionslogistik (35 platser halvfart/2 starter).

ALMI FÖRETAGSPARTNER VÄST

Verksamheten rapporteras följa lagd plan för året. Strategin börjar falla på plats och utbildning av personal på de nya erbjudandena pågår. Måltal för perioden uppgår till:

Lånevolym (mkr) beviljad 95 (budget 100)
Antal lån 131 (budget 150)
Antal behovsanalyser mot kund 805 (budget 625)
Antal kunderbjudande (rådgivningar) 447 (budget 375)

LINDHOLMEN SCIENCE PARK

Samtliga program och övriga delar av projektportföljen är aktiva, följer plan och de målsättningar företaget satt upp. Status på de två större program som initierades i höstas:

Triple F – Fossil Fri Frakt - är Trafikverkets forskning- och innovationssatsning med syfte att bidra till de transportpolitiska målen. Fem etableringsprojekt som lägger vetenskaplig grund och bas för prioriteringar har startats upp, samtidigt som även 12 forsknings- och innovationsprojekt har startats i partnerskapet.

AI Innovation of Sweden Den 6 februari invigdes AI Innovation of Sweden *(ai.se)* tillsammans med de 40-tal partners som hittills redan bekräftats. Energi- och digitaliseringsminister Anders Ygeman var på plats för att öppna det nationella centret, som genom samverkan och co-location ska accelerera innovation och forskning inom praktiskt tillämpad Artificiell Intelligens.

SAHLGRENSKA SCIENCE PARK

Verksamheten rapporteras följa lagd plan för året. Arbetet med att implementera den nya strategin med ett tydligare fokus på healthtech pågår med full kraft och en ny digital affärsrådgivare har anställs med extra medel från det nordiska projekt Health. En utvecklingschef har börjat (doktor i Innovationsledning från KTH och arbetat globalt bla på Essity med dessa frågor) med fokus på testbäddar, Sahlgrenska Life och industrikopplingar.

Inn2Health - Tillsammans med samtliga västsvenska science parks, VGR och Medtechwest drivs ett unikt 3-årigt EU-projekt, cross-collaboration, med syftet att finna de bästa lösningarna på vårdens utmaningar som utgår från vårdens egna behov. Projektet har fått stor nationell uppmärksamhet.

SahlgrenskaLife där första arbetsmötet med fokus på näringslivsfrågor har genomförts och SSP har rollen att sammanställa och driva det vidare tillsammans med de andra parterna.

Infrastrukturmöte har hållits tillsammans med Mölndal Stad, där 23 personer närvarade från industri, Handelskammaren, GoCo/Next Step, Science Parks, VGR och BRG i syftet att samordna alla investeringar för ett starkare ”vi”.

SahlgrenskaSciencePark kom med, som enda science park, på nationella maktlistan 2019 för Medtech i Sverige på plats 19/100!

JOHANNEBERG SCIENCE PARK

Verksamheten rapporteras följa lagd plan för året.
I övrigt inget att rapportera.

Delegations- och attestordning för

BRG, Business Region Göteborg AB
org.nr 556439-5878

Handlingen innehåller bolagets samlade delegationsordning, det vill säga såväl av styrelsen beslutad delegation som VD:s beslut om delegation till befattningshavare i bolaget.

Generellt gäller att delegats beslutsrätt ligger inom, av styrelsen eller VD, fastställda anvisningar och ekonomiska ramar.

Delegats ansvar
VD/vice VD eller den som VD/vice VD vidaredelegerat beslutanderätten till ansvarar för att utövandet av beslutanderätten utövas inom ramen för gällande lagstiftning, policies, riktlinjer och rutiner samt avtal för detta ärende eller grupp av ärenden.

VD/vice VD eller den som VD/vice VD vidaredelegerat beslutanderätten till har en skyldighet att hålla sig väl informerad om gällande lagstiftning, policies, riktlinjer, lokala anvisningar, rutiner och avtal som gäller den grupp av ärenden som delegaten har rätt att fatta beslut i.

Erhållande av delegation
Tillsvidareanställd personal som har befattningar med beslutanderätt enligt delegationsförteckningen skall erhålla beslutanderätt efter individuell bedömning av närmast överordnad chef och efter beslut av VD.

Närmast överordnad chef ansvarar för att delegat erhåller utbildning avseende lagstiftning, policys, riktlinjer, lokala anvisningar och rutiner samt gällande avtal inom den grupp av ärenden delegat erhåller beslutanderätt. I den individuella prövningen ingår att delegaten skriftligen bekräftar att han/hon har tagit del av och accepterat de lagar, policys, riktlinjer, lokala anvisningar, rutiner och lagar som gäller för den delegerade beslutanderätten.

Firmateckning
Firman tecknas av styrelsen eller av de personer inom eller utom styrelsen som styrelsen därtill utser.

Bolagets VD har enligt 8 kap 29 § aktiebolagslagen rätt att teckna firman beträffande löpande förvaltningsåtgärder samt att delegera firmateckning genom att upprätta fullmakter enligt nedan.

Firmatecknare: VD
Vid verkställande direktörens förfall träder vice verkställande direktören in i dennes ställe.

Beställningsrätt
Beställning skall ske i enlighet med policys, riktlinjer och lokala anvisningar för inköp och upphandling.
Varje beställningsberättigad ansvarar för att samråd med överordnad chef sker i erforderlig utsträckning för att säkerställa att beställning faller inom angivna ramar.

Beställningsrätt inom ramen för fastställd resultatbudget, projektbudget, investeringsbudget eller godkänd projektanmälan;

< 200 000 kronor	Chef

Belopp därutöver skall beslutas av VD, vice VD eller styrelse enligt instruktion för arbetsfördelning mellan bolagets styrelse och VD. Begränsning av belopp för beställnings- och inköpsrätt för visst områdesansvar eller projekt kan förekomma.

BUSINESS REGION
GÖTEBORG

Attesträtt

Övergripande principer
Attest sker i enlighet med de regler för attest som gäller för Göteborgs Stad.
Attest sker inom ramen för fastställd budget och verksamhetsinriktning.
Kostnader utöver budget skall alltid föreläggas VD eller Vice VD.
Det är inte tillåtet att beslutsattestera egna kostnader.

Betydelse och innebörd av attestens olika steg är angivna i stadens regler.
I vårt ekonomisystem har dessa andra benämningar men betydelsen är densamma.

I stadens regler benämns:	I vårt ekonomisystem benämns de olika momenten:
Kontrollattest	= Sakgranskning
Beslutsattest	= Attest
Betalningsattest	= Utanordning

Attestant kan uppdra åt annan person inom organisationen att utföra kontroller i avseende på allegatets/fakturans formella innehåll och sakliga innehåll. Det fråntar dock ej attestanten det fulla ansvaret för attesten.

Attestant
VD utser attestanter samt eventuella ersättare för dessa. Om attestberättigad person ej är anträffbar, och utbetalning på grund därav ej kan ske inom föreskriven tid, kan utbetalning ske efter muntligt godkännande av VD, Vice VD eller Ekonomichef. I detta fall införskaffas attest i efterhand.

För VDs personliga kostnader som ska attesteras av överordnad kan attest från ordförande införskaffas i efterhand. För Vice VDs personliga kostnader som ska attesteras av överordnad kan attest från VD införskaffas i efterhand.

VD och Vice VD	**Beslutsattestrött** för bolagets samtliga löpande utgifter och investeringar. Tidrapporter, milersättning och reseräkningar för bolaget.
Ekonomichef	**Beslutsattestrött** för bolagets samtliga löpande utgifter och investeringar.
Chefer	**Beslutsattestrött** för projektets/avdelningens löpande utgifter.
Vice vd, Ekonomichef och Redovisningsansvarig	**Betalningsattest** för bolaget samtliga ärenden av ekonomisk art dock ej egenattesterade fakturor, tidkort eller dylikt.
Styrelsens ordförande	**Beslutsattestrött** för VD:s reseräkningar och representation samt övriga kostnader enligt överenskommelse. Ordförande attesterar utlägg för övriga i styrelsen.
1:a/2:a vice ordförande	**Beslutsattestrött** för ordförandes utlägg.

Beloppsbegränsningar
Följande beloppsgränser gäller för beslutsatteströtten:

< 200 000 kronor

Belopp därutöver attesteras av VD, Vice VD eller Ekonomichef.

Begränsning av belopp för attesträtt för visst områdesansvar eller projekt kan förekomma.

Bokföringsorder
Underlag för bokföringsorder och interimsverifikation attesteras av ekonomiavdelningen, två i förening.

Kundförluster
Konstaterade kundförluster understigande 50 000 kronor attesteras av avdelningschef. Belopp därutöver attesteras av Ekonomichef, Vice VD eller VD.

Lön
Tidrapporter och reseräkningar attesteras av överordnad chef.
Slutligt godkännande av löneberedning sker av Vice VD eller VD.

VD:s reseräkning attesteras av Styrelsens ordförande. Saknas praktiska förutsättningar för att uppfylla detta innan utbetalning måste ske får attest ske i efterhand.

Utanordning

Med utanordning avses här utbetalning från företagets konton.
Om utanordnaren inte anser sig kunna godkänna underlag för utbetalning skall ärendet hänskjutas till VD, Vice VD eller Ekonomichef.

Utbetalning via leverantörsreskontran
Betalningsförslag tas fram. Endast attesterade fakturor betalas. En av tre handläggare genererar första steget av betalning. Signering och sändning av betalning sker i förening med ytterligare en av tre utanordnare. Fullmakten är upprättad för två i förening.

Löneutbetalning
En av två handläggare genererar underlaget för löneutbetalning, två i förening godkänner löneutbetalning.

Övriga utbetalningar
Ärende genereras av en av tre handläggare. Endast attesterade underlag får generera en utbetalning. Utbetalningen sker i förening med ytterligare en av tre utanordnare. Fullmakten är upprättad för två i förening.

Intressegemenskap
Attest- och utanordningsrätt gäller ej gentemot person eller företag med vilken den attest- eller utanordningsberättigade är i intressegemenskap.

Utanordningsrätt för bolagets samtliga ärenden av ekonomisk art:
- ✓ Vice vd
- ✓ Ekonomichef
- ✓ Redovisningsansvarig
- ✓ Controller
- ✓ Ekonomiassistent

Arkivorganisation

Av 6 § arkivreglementet för Göteborgs Stad framgår det att varje myndighet skall ha en eller flera arkivansvariga samt en eller flera arkivredogörare. Det behövs en tydlig ansvarsfördelning och en organisation som svarar för och förvaltar arkivfrågorna på den egna myndigheten för att uppfylla kraven i arkiv- och offentlighetslagstiftningen, och för att arkivvården ska fungera i praktiken.

Arkivansvarig är HR-chef.
Arkivredogörare är receptionisterna.

STYRELSENS ARBETSORDNING

jämte
instruktion avseende arbetsfördelning mellan styrelsen och verkställande direktören

samt
instruktion avseende ekonomisk rapportering till styrelsen

för

BRG, Business Region Göteborg AB
org.nr 556439-5878

Detta dokument har fastställts av bolagets styrelse den 24 april 2019 och skall omprövas och fastställas på nytt senast den 31 maj 2020.

INLEDNING

Styrelsen i BRG, Business Region Göteborg AB, nedan kallat Bolaget, har upprättat detta dokument för att det skall utgöra ett komplement till aktiebolagslagens bestämmelser, kommunallagen och annan relevant lagstiftning samt bolagets bolagsordning och vid var tid utfärdade direktiv från ägaren.

Till denna arbetsordning med instruktioner bifogas

- Delegations- och attestordning Bilaga 1
- Finanspolicy och finansiella riktlinjer för Göteborg Stad Bilaga 2
- Modell för ägarstyrning i minoritetsägda bolag Bilaga 3

Detta dokument har antagits av Bolagets styrelse och skall årligen ses över och antas på nytt vid styrelsens första ordinarie sammanträde efter ordinarie årsstämma eller när så erfordras.

Ett exemplar av detta dokument skall tillställas varje styrelseledamot samt styrelsens sekreterare, verkställande direktören, revisorerna och i förekommande fall deras suppleanter, lekmannarevisorerna och deras suppleanter samt stadsledningskontoret.

A. STYRELSENS ARBETSORDNING

1. STYRELSENS SAMMANKOMSTER

Styrelsens sammanträden skall anpassas efter stadens tidplan för styrnings- och uppföljningsprocessen.

1.1 Konstituerande styrelsemöte

Omedelbart efter ordinarie årsstämma skall styrelsen hålla konstituerande sammanträde, varvid bl.a. följande ärenden skall behandlas:

- Val av styrelsens ordförande
- Val av styrelsens vice ordförande
- Val av styrelsens andra vice ordförande
- Utseende av firmatecknare
- Fastställande av datum för styrelsemöten för tiden fram till nästa ordinarie årsstämma

1.2 Ordinarie styrelsemöten

1.2.1 Antal och föredragningspunkter

Utöver det konstituerande mötet bör styrelsen hålla minst 4 möten per kalenderår.

Vid vart och ett av dessa möten skall följande ärenden behandlas:

- Genomgång och godkännande av protokollet från föregående styrelsemöte

- Verkställande direktörens rapport beträffande:
  i. Lägesrapport avseende verksamheten i Bolaget
  ii. Ekonomisk rapport avseende Bolaget
  iii. Information om utvecklingen i minoritetsägda bolag

- Övriga frågor av väsentlig betydelse för Bolaget

Vid något av nedanstående styrelsesammanträden ska styrelsen besluta om att upprätta internkontrollplan samt genomföra en utvärdering av det egna respektive verkställande direktörs arbete.

Härutöver skall vid fyra av de ordinarie styrelsemötena särskilda ärenden behandlas enligt följande:

Årsbokslutsmöte

- Avlämnande av årsrapport och årsredovisning
- Förslag till vinstdisposition
- Genomgång av revisorernas och lekmannarevisorernas iakttagelser
- Fattande av eventuella övriga erforderliga beslut i anledning av den förestående ordinarie årsstämman.

Strategimöte

- Fastställande av styrelsens arbetsordning med instruktioner jämte tillhörande bilagor
- Strategifrågor

Delårsbokslutsmöte

- Fastställande av delårsbokslut

Budgetmöte

- Antagande av budget för kommande år
- Fastställande av verksamhetsplan och erforderliga policys.
- Fastställande av tid för ordinarie årsstämma skall ske senast vid årsskiftet

1.3 Extra möten

För överläggning och beslut i ärenden som inte kan hänskjutas till ordinarie styrelsemöte kan styrelsemöte hållas vid andra tillfällen. Tid och plats för dessa möten fastställes av styrelsens presidium (se nedan under punkten 2.2) och verkställande direktören i samråd.

Styrelsemöte kan hållas per telefon. Beslut fattade i sådan ordning skall protokollföras på vanligt sätt enligt vad som anges nedan.

Styrelsemöte kan även avhållas *per capsulam*, varvid protokoll innefattande förslag till beslut upprättas och därefter cirkuleras eller utsändes till var och en av styrelseledamöterna. Protokollet undertecknas av samtliga styrelseledamöter. En förutsättning för avhållande av möte i denna ordning är att samtliga styrelseledamöter biträder de beslut som fattas.

1.4 Kallelse och underlag

Till styrelsemötena skall samtliga styrelseledamöter kallas. Kallelse, förslag till dagordning, rapporter samt skriftligt underlag för beslut skall utsändas av verkställande direktören senast en vecka före styrelsemötet.

Om ärende måste avgöras på extra möte, skall verkställande direktören, om möjligt, tillställa styrelsens ledamöter skriftligt underlag med förslag till beslut två dagar innan före det extra styrelsemötet.

1.5 Förberedelse

Verkställande direktören skall förbereda styrelsemöte genom att utarbeta förslag till dagordning samt framta rapporter och erforderligt beslutsunderlag. Samråd skall därvid ske med styrelsens presidium.

1.6 Protokoll

Ordföranden ansvarar för att det vid varje styrelsemöte förs protokoll. I protokollet skall de beslut som styrelsen har fattat antecknas.

Protokollet skall undertecknas av sekreteraren och justeras senast vid nästkommande styrelsemöte av den som varit ordförande vid mötet samt av den som utses till justerande.

Det åligger den verkställande direktören att tillse att kopior av protokollen med bilagor tillställes samtliga styrelseledamöter, revisorer samt lekmannarevisorer och deras suppleanter, *samt stadsledningskontoret och Göteborgs Stadshus AB,* samt arkivera dem.

1.7 Ordförande för styrelsemöten

Ordförande vid styrelsemöte är styrelsens ordförande, eller vid förfall för denne, styrelsens första eller andra vice ordförande. Skulle både styrelsens ordförande och första och andra vice ordförande ha förfall, skall mötet ledas av den ledamot, som styrelsen utser.

1.8 Revisorerna och lekmannarevisorerna

Bolagets revisorer skall vara närvarande vid styrelsemöten när det behövs för bedömning av bolagets ställning och resultat; dock minst en gång om året i samband med styrelsens behandling av årsredovisningen. Vid nämnda styrelsemöte skall även Bolagets lekmannarevisorer delta och kallas på samma sätt som enligt punkten 1.4 ovan.

2. ARBETSFÖRDELNING INOM STYRELSEN

2.1 Ordföranden

2.1.1 Allmänt

Det åligger styrelsens ordförande att:

- Genom kontakter med verkställande direktören följa Bolagets utveckling mellan styrelsemötena.
- Tillse att styrelsens ledamöter genom verkställande direktörens försorg fortlöpande får den information som behövs för att kunna följa Bolagets resultat, ställning, likviditet och utveckling i övrigt.
- Vara ordförande på styrelsemötena och tillse att styrelsearbetet sker i enlighet med gällande regler och gott mötesskick, innefattande bl.a. att jävsregler iakttas.
- Bestämma vem som skall vara styrelsens sekreterare.
- Utvärdera och reflektera över styrelsens arbete årligen.
- Ha informell kontakt med bolagets revisorer.
- Företräda BRG i ägarråden tillsammans med VD.

2.2 Styrelsens presidium

Styrelsens presidium utgörs av styrelsens ordförande, första vice ordförande och andra vice ordförande. Styrelsens presidium bör ha som uppgift att i samråd med verkställande direktören förbereda styrelsesammanträden och att samråda med verkställande direktören i tillämpliga frågor.

B. INSTRUKTION FÖR ARBETSFÖRDELNING MELLAN STYRELSEN OCH VERKSTÄLLANDE DIREKTÖREN

3. STYRELSEN

3.1 Allmänt

3.1.1 Styrelsen svarar för Bolagets organisation och förvaltningen av Bolagets angelägenheter. Verkställande direktören skall sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar. Styrelsen skall utöva tillsyn över att den verkställande direktören fullgör sina åligganden.

3.1.2 Styrelsen skall tillse att Bolagets organisation är ändamålsenlig och att bokföringen, medelsförvaltningen och Bolagets övriga ekonomiska förhållanden kontrolleras på ett betryggande sätt. En attestordning skall fastställas av styrelsen och uppdateras vid behov.

3.1.3 Styrelsen skall fastställa verksamhetsplan och erforderliga policies för Bolaget. Styrelsen skall fortlöpande övervaka såväl efterlevnaden av dessa som att de, efter rapport från verkställande direktören, blir föremål för översyn och uppdatering.

3.1.4 Bolagsstyrelsen skall årligen upprätta en plan för internkontrollen i bolaget.

3.1.5 Bolagsstyrelsen skall årligen utvärdera sitt eget arbete. Utvärderingen ska minst omfatta om bolagsstyrelsen saknar någon kompetens för att kunna utföra sina uppgifter, om dess arbetsformer fungerar och om den är organiserad på lämpligt sätt när det gäller eventuell arbetsfördelning. Vidare skall bolagsstyrelsen årligen utvärdera verkställande direktörens insatser, varvid endast styrelseledamöterna ska närvara.

3.1.6 Styrelsen skall årligen föra en dialog med styrelseledamöter som företräder Göteborgs Stads ägande i minoritetsägda bolag.

3.1.7 Styrelsen skall årligen behandla agenda för ägarråden innan mötena äger rum.

3.2 Frågor underställda styrelsen

Verkställande direktören skall förelägga styrelsen följande ärenden för beslut:

3.2.1 Förvärv och avyttring av bolag eller rörelsedelar.

3.2.2 Bildande av dotterbolag och kapitalökning i dotterbolag.

3.2.3 Teckning, köp eller försäljning av aktier.

3.2.4 Upptagande av lån och ställande av säkerhet utöver den ram som fastlagts genom antagen policy.

3.2.5 Ställande av säkerhet eller utfärdande av garanti för annan.

3.2.6 Förvärv eller avyttring av fast egendom eller tomträtt.

3.2.7 Inledande av rättegång eller annat motsvarande förfarande av väsentlig betydelse för Bolaget och ingående av förlikning i tvist av väsentlig betydelse för Bolaget.

3.2.8 Andra frågor av väsentlig ekonomisk eller annan betydelse för Bolaget.

3.2.9 Andra frågor av väsentlig ekonomisk eller annan betydelse för att följa utvecklingen i minoritetsägda bolag.

4. VERKSTÄLLANDE DIREKTÖREN

4.1 Styrelsearbete

4.1.1 Verkställande direktören skall ta fram erforderligt informations- och beslutsunderlag inför styrelsemöten samt i övrigt uppfylla sina åligganden sådana de anges i detta dokument.

4.1.2 Verkställande direktören skall fullgöra uppgift som föredragande vid styrelsemöte och skall därvid avge motiverade förslag till beslut. Verkställande direktören äger, där han eller hon finner det lämpligt, delegera uppgiften som föredragande i enskilt ärende till annan person underställd verkställande direktören.

4.2 Rapportering

Verkställande direktören skall tillse att styrelsens ledamöter löpande erhåller all den information som behövs för att följa Bolagets resultat, ställning, likviditet och utveckling i övrigt, varvid skall iakttas bl.a. vad som föreskrivs nedan i avsnitt C.

4.3 Övrigt

4.3.1 Verkställande direktören skall - utöver tillämpliga föreskrifter i lag och annan författning - iaktta föreskrifterna i Bolagets bolagsordning samt vid var tid utfärdade direktiv från styrelsen.

4.3.2 Verkställande direktören skall tillse att riktlinjer för den interna kontrollen upprättas i enlighet med för kommunen gällande riktlinjer och föreskrifter.

4.3.3 Verkställande direktören skall tillse att styrelsens verksamhetsplan, policies och övriga instruktioner följs och skall fortlöpande överväga och ta initiativ till erforderliga ändringar i dessa. Verkställande direktören skall vidare tillse att den av styrelsen godkända attestordningen efterlevs. Verkställande direktören äger inte rätt att attestera egna räkningar och utlägg gällande representation och resor. Dessa skall attesteras av styrelsens ordförande. Verkställande direktören skall noggrant iaktta aktiebolagslagens jävsregler.

4.3.4 Verkställande direktören skall upprätta och underställa styrelsen förslag till övergripande organisation och förelägga styrelsen förslag till erforderliga ändringar. Verkställande direktören anställer personal i enlighet med av styrelsen fastställd organisationsplan och förekommande personalpolicy.

4.3.5 Beslut om avslag på begäran om att utfå handling från bolaget fattas av verkställande direktören.

5. VICE VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR

5.1 Vid verkställande direktörens förfall skall vice verkställande direktören inträda i dennes ställe.

C. EKONOMISK RAPPORTERING

6. VERKSTÄLLANDE DIREKTÖREN

6.1 Allmänt

Verkställande direktören skall tillse att styrelsen löpande erhåller rapportering om utvecklingen av Bolagets verksamhet, däribland utvecklingen av Bolagets resultat, likviditet och ställning jämte prognoser i angivna hänseenden samt information om viktiga händelser, såsom exempelvis uppkomna tvister av betydelse, uppsägning av viktigare avtal, inställelse av betalningar eller uppkomst av annan obeståndssituation hos viktigare avtalspart.

Rapporteringen skall vara av sådan beskaffenhet att styrelsen har möjlighet att göra en välgrundad bedömning av Bolagets ekonomiska situation och övriga väsentliga förhållanden i verksamheten. Vid behov av rapportering mellan styrelsens möten, skall rapporteringen ske direkt till styrelsens presidium.

Verkställande direktören skall upprätthålla kontakter med minoritetsägda bolag och tillse att styrelsen löpande erhåller information som behövs för att följa utvecklingen.

Göteborgs Stad
Stadsledningskontoret

Dokumentansvarig: Danijel Afolter, portföljförvaltare
Upprättad av: Finansavdelningen
Beslutad av: Kommunstyrelse och kommunfullmäktige
Gäller för: Stadens nämnder och styrelser
Senast uppdaterad: 2014-12-11
Giltighetstid: Fr o m 2016-01-01

Finanspolicy och finansiella riktlinjer för Göteborgs Stad

1. FINANSPOLICY FÖR GÖTEBORGS STAD

- Kommunfullmäktige ska enligt kommunallagen, 8 kap. § 3, meddela närmare föreskrifter om medelsförvaltningen.

- Staden och dess helägda bolag ska ha en god ekonomisk hushållning i sin verksamhet innebärande att verksamheten ska bedrivas på ett ändamålsenligt och ekonomiskt tillfredsställande sätt. Vidare ska staden och dess helägda bolag förvalta sina medel på ett sådant sätt att krav på god avkastning och betryggande säkerhet kan tillgodoses.

- Denna policy gäller för staden och dess direkt och indirekt helägda bolag.

- Stadens delägda bolag och kommunalförbund där staden ingår rekommenderas att tillämpa samma finansiella riktlinjer som de helägda bolagen.

- Stadens (Göteborgs Stads totala koncerns) samlade medelsförvaltning samordnas i stadens centrala finansfunktion vid Stadsledningskontoret.

- Policyn ska revideras vid behov.

2. FINANSIELLA RIKTLINJER FÖR GÖTEBORGS STAD

Dessa riktlinjer syftar till att:

- Klargöra organisation och ansvarsfördelningen inom staden och dess helägda bolag för den finansiella verksamheten.
- Fastlägga riktlinjer och riskramar för staden och dess helägda bolags finansiella verksamhet.
- Fastställa rutiner för finansiell styrning, kontroll och rapportering.

2. 1. Organisation och ansvarsfördelning

2.1.1 Kommunfullmäktige

- Fastställer policy och finansiella riktlinjer för Göteborgs Stads medelsförvaltning.
- Fastställer ramar och beslut om stadens borgensåtagande, låneramar och liknande.
- Fastställer delegation till kommunstyrelsen avseende finansiella frågor.

2.1.2 Kommunstyrelsen

- Fastställer delegationsordning.
- Beslutar i frågor enligt gällande delegationsordning.

2.1.3 Stadsledningskontoret

Stadsledningskontoret ska ha en central finansfunktion, finansavdelningen, som ansvarar för stadens medelsförvaltning och tillgodoser stadens och dess helägda bolags behov av finansiella tjänster.

Kommunkoncernens kassaflöden ska samlas i ett koncernkontosystem så att likvidflöden kan kvittas mot varandra.

Kommunstyrelsen får, genom finansavdelningen, ta ut ett administrativt- och ett bolagsspecifikt påslag av bolagen i samband med medelsförvaltning.

2.1.4 Helägda kommunala bolag

Bolagen ska ha, av respektive bolagsstyrelse beslutade, finansiella anvisningar baserade på denna policy och riktlinjer. Bolagen får inte utsätta staden för finansiella risker som ligger utanför de riktlinjer som kommunfullmäktige och kommunstyrelsen fastställer. Bolagens finansiella anvisningar ska årligen beslutas i bolagsstyrelsen och skickas till finans. Beslut om finansiella anvisningar får inte delegeras vidare. Alla avvikelser skall rapporteras till finansavdelningen.

Finansavdelningen skall användas för bolagens finansiella tjänster och utför ingen kreditprövning av bolagen.

2.1.5 Stadens delägda bolag och kommunalförbund där staden ingår

Delägda bolag och kommunalförbund kan använda sig av finansavdelningen för finansiella tjänster, men finansieringsbehov kan tillgodoses även på den ordinarie kreditmarknaden. Kommunal borgen beviljas i förekommande fall i enlighet med gällande delegationsordning och aktieägaravtal/konsortialavtal.
Även finansiering via Kommunleasing i Göteborg AB ska omfattas av denna policy.

2.1.6 Undantag

2.1.6.1 Göteborg Energi AB

I kommunkoncernen bedrivs el- och energihandel inom Göteborg Energikoncernen. Göteborg Energi AB har att, inom ramen för sin riskpolicy, upprätta regler för hur hanteringen av elprisrisk och andra risker förknippade med el- och energihandeln ska ske. Dessutom ska Göteborg Energi AB och dess dotterbolag, i sina finansiella riktlinjer inkludera limiter för elprisrisk.
Göteborg Energikoncernen tillåts, på grund av verksamhetsspecifika krav, ha konton utanför koncernkontosystemet[1]. Göteborg Energikoncernen har som en del av den operativa verksamheten riskmandat för exponering i valuta- och råvaruderivat angivna i "Finansiella anvisningar för koncernen Göteborg Energi".

[1] *Idag krav på pantsatta konton hos Nord Pool och Nasdaq. Handel med valutaderivat med flera banker vilket kräver konton i dessa banker.*

Motpartshanteringen av råvaruderivat fastställs i Finansiella anvisningar för koncernen Göteborg Energi.
Göteborg Energi skall, till finansavdelningen, redovisa exponering fördelat på valuta- och råvaruderivat.
Göteborg Energi skall ha en förteckning över, i förväg godkända, motparter som bolaget och dess dotterbolag får ingå finansiella transaktioner med.
Göteborg Energi skall ha dokumenterade rutiner och processer för hantering av säkringsåtaganden inom elhandel i koncernen Göteborg Energi samt anpassning till regelverket EMIR (EU648/2012). Eventuella värdepapper som används i säkringsåtaganden skall följa riktlinjer om ansvarsfulla investeringar i denna policy.

2.1.7 Pensionsförpliktelser

Avseende förvaltning av medel avsatta för pensionsförpliktelser har kommunfullmäktige beslutat om särskilda föreskrifter.

2.2 Riktlinjer och riskramar

2.2.1 Finansieringsrisk

- Likviditetsförsörjningen ska tryggas genom bindande avtal med banker och kreditinstitut. Bindande lånelöfte skall täcka kommande 12 månaders förfall.
- Bindande lånelöfte och likviditetsreserv skall täcka kommande 12 månaders förfall plus kommande 12 månaders prognostiserad nettoutflöde.
- Den genomsnittliga förfallotiden på långa lån ska inte understiga 2 år och bör inte överstiga 6 år.
- Högst 25 % av den externa långa (>1 år) låneskulden får förfalla under ett kalenderår.
- Högst 35 % av den totala externa låneskulden får förfalla inom kommande 12 månader.

2.2.2 Ränterisk

- Den genomsnittliga räntebindningstiden på den totala externa skulden ska inte understiga 2 år och bör inte överstiga 6 år.
- Lägst 70 % av den totala externa skuldens volym skall vara räntesäkrat.

2.2.3 Derivatinstrument

- Får inte användas i spekulativt syfte utan endast för ränte- och valutasäkring.

2.2.4 Motpartsrisk

Vid nya avtal om checkkrediter, bindande lånelöften och derivatinstrument ska motpartens långa kreditvärdighet vara lägst A3 hos kreditvärderingsinstitutet Moody's eller lägst A- hos Standard & Poor's.

- Högst 30 % av den samlade motpartsrisken per kategori i derivatavtal får finnas hos en enskild motpart.
- Högst 30 % av den sammanlagda volymen kreditlöften får finnas hos en enskild motpart.

Risken hos en enskild motpart uttrycks i procent av den totala avtalsvolymen. Risken beräknas som en funktion av motpartens kreditvärdighet, återstående löptid, typ av derivat samt beloppets storlek.

För Förvaltnings AB Framtiden gäller att under implementeringen av finansiell samordning skall bolagets motpartsrisker hanteras enligt nedanstående:

- Samtliga finansiella motparter skall ha kreditbetyget A3 hos Moodys och/eller lägst A- hos Standard & Poor's avseende lång kreditvärdighet.
- Vid ingående av derivatavtal är nedanstående motparter godkända med iakttagande av nedan angivna begränsningar:

Motpart	Limit
Bank/försäkringsbolag/bostadslåneinstitut eller annan svensk finansiell institution med lägst rating A3 hos Moodys eller lägst A- hos Standard & Poor´s avseende lång kreditvärdighet	500 Mkr
För svenskt *)"clearinghouse" avseende ränteinstrument	100 Mkr**)

*)Med clearinghouse avses finansiell institution vars uppgift är positionsavstämning och säkerhetshantering.
**) Beloppet avser maximalt tillåten fordran på clearinghouse till följd av förändrade marknadsvärden för öppna derivattransaktioner.

- Vid beräkning av limitianspråktagande vid derivattransaktioner skall det högsta av följande alternativa beräkningssätt gälla:

  A. 10 % av underliggande volym vid en 5-årig löptid. Vid kortare eller längre löptider ska motsvarande justering ske.

B. Mark-to-marketvärdering av samtliga positioner.
Finns ISDA-avtal eller annan överenskommelse om "netting" skall sådan tillämpas. Den beräknade motpartsrisken avseende derivattransaktioner kan kvittas mot lån hos motparten.

2.2.5 Valutarisk

Valutarisk får inte förekomma när det gäller stadens och bolagens:

- Finansiella tillgångar och skulder.
- Försäljningar och köp av varor eller tjänster av väsentligt belopp.

Osäkrade valutapositioner i bolagssektorn skall rapporteras till finans.

2.2.6 Operativa risker

Syftet med hanteringen av operativa risker är att se till att finansverksamheten bedrivs på ett kontrollerat sätt och att finans vid varje tidpunkt har korrekt information om positioner och risker så att beslut kan fattas på korrekta grunder.

Det ska finnas en process för löpande identifiering, värdering och hantering av operativa risker inom finansverksamheten.

2.2.7 Ansvarsfulla placeringar

Tillfällig likvid får placeras enligt nedanstående uppställning.
I det fall kommunkoncernen får ett externt placeringsbehov, ska placeringen i möjligaste mån matcha kommunkoncernens skuldportfölj och framtida prognostiserade likvidflöden.
Placering begränsas till den längsta löptiden av den, vid varje tillfälle, befintliga skulden. Vid placeringar ska det etiska perspektivet beaktas samt hänsyn tas till FN:s principer för ansvarsfulla investeringar, PRI[2].
Vid placeringar ska det ekologiska perspektivet beaktas samt hänsyn tas till den miljöpolicy och de antagna strategier för klimat och miljö som är nu gällande i staden.

[2] Principles for responsible investments

Motpartskategori	Högsta belopp per kategori (Mkr)	Högsta belopp per motpart (Mkr)
Svenska Staten	Obegränsat	Obegränsat
Svenskt kreditinstitut eller kommun med samma kreditvärdighet som svenska staten	3 000	1 000
Skuldförbindelse med statlig garanti med AAA rating hos Standars & Poor's respektive Aaa hos Moody's	3 000	1 000
Svenskt kreditinstitut med bästa svenska korta kreditvärdighet samt lägst A- (Standard & Poor´s) eller lägst A3 (Moody´s) avseende den långa kreditvärdigheten	1 500	700
Bolag ägda till minst 51 % av den svenska staten	2 000	500
Certifikat med kreditvärdighet K1	1 000	500
Certifikat med kreditvärdighet K2	400	100

2.2.8 Kommunal borgen

Stadens totala borgensåtagande ska begränsas och riskbedömning göras vid beredning av samtliga externa borgensärenden. Borgen får endast lämnas i svensk valuta alternativt i utländsk valuta under förutsättning att valutasäkring skett.

Borgensavgift ska utgå i enlighet med Europeiska kommissionens vid var tid gällande riktlinjer avseende statligt stöd.

Om borgensåtagandet kan utgöra ett stöd som kan bli föremål för prövning av Europeiska kommissionen ska upplysningar om borgensåtagandet lämnas till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer i enlighet med lag (1994:1845) om tillämpningen av Europeiska unionens statsstödsregler.

2.2.8.1 Tillämpningsföreskrifter för beredning av ärenden avseende kommunal borgen

Finansavdelningen svarar[3] för beredning av borgensärenden enligt nedanstående kompletterande riktlinjer.

- Villkoren för lån med kommunal borgen ska alltid delges stadsledningskontoret för utvärdering.
- Det skall finnas ett officiellt styrelsebeslut om borgensansökan till kommunen.
- Finansavdelningen ska svara för registrering av enskilda borgensärenden.
- Lån med kommunal borgen ska vara slutamorterade när borgen upphör om inte andra beslut upphäver detta.
- I borgensbeslutet ska anges högsta borgensbelopp och lånets löptid.
- Borgen som inte tagits i anspråk senast 24 månader efter beslut om borgen upphör att gälla.
- Finansavdelningen skall vara Idrott & förening behjälpliga vid uppföljning av borgensärenden.
- Stadens totala borgensåtagande ska rapporteras i samband med årsbokslut.

För beslut om utlåning och borgen till extern part ska finansavdelningen vara Idrott & förening behjälpliga med ett skriftligt utlåtande innehållande en kreditbedömning. I bedömningen ska framgå syftet med finansieringen, återbetalningsförmågan samt i förekommande fall säkerheternas värde.

2.3 Rutiner för finansiell styrning, kontroll och rapportering

- Staden och dess direkt och indirekt helägda bolag ska upprätta rutiner som säkerställer god intern kontroll, rapportering och uppföljning samt riskutvärdering.
- Stadens delägda bolag och kommunalförbund där staden ingår rekommenderas att upprätta rutiner som säkerställer god intern kontroll, rapportering och uppföljning samt riskutvärdering.

2.3.1 Finansiell styrning

Kommunfullmäktige skall i budgetprocessen årligen fastställa:

- Stadens lånetak.

[3] Med undantag av den delegation som Idrott & föreningsnämnden har avseende föreningsborgen.

- Borgensramar för bolagen.

2.3.2 Rapporteringsskyldighet

Finansavdelningen skall:

- Till kommunstyrelsen återrapportera gällande finanspolicy.
- Till kommunstyrelsen rapportera avvikelser från bolagens finansiella anvisningar.

Bolagen skall till finansavdelningen lämna in:

- Av respektive bolagsstyrelse beslutade, finansiella anvisningar baserade på denna policy och riktlinjer. Beslut om finansiella anvisningar får inte delegeras vidare. Alla avvikelser skall rapporteras till finansavdelningen.
- Den löpande likviditetsprognosen för kommande fyra veckor rapporteras veckovis på fredagar.
- Den långsiktiga likviditetsprognosen för kommande 12 månader lämnas i november varje år och uppdateras löpande i mars och augusti.
- Göteborg Energi AB skall, enligt punkt "undantag" redovisa exponering fördelat på valuta- och råvaruderivat.

Bilaga 1

Definitionsbilaga till finanspolicyn och finansiella riktlinjer

Kreditrisk

Kreditrisk är risken att motparten i en transaktion inte fullgör sina förpliktelser. Kapitalrisk, motpartsrisk och systemrisk ingår i kreditrisker.

Motpartsrisk

Placeringar och/eller derivatexponeringar är koncentrerade till ett begränsat antal motparter, till en viss bransch och/eller geografiskt område etc, vilket kan innebära ökad kreditrisk. Risken hanteras inom ramen för hanteringen av kreditrisker.

Ränteomsättningsrisk

Ränteomsättningsrisk är risken att stadsskulden omsätts till ofördelaktiga räntor.

Marknadsrisk

Marknadsrisk är risken att priserna på marknaden rör sig på ett ofördelaktigt sätt. Ränterisk och valutarisk är olika former av marknadsrisk.

Ränterisk

Ränterisk är risken att värdet på tillgångar och skulder förändras på ett ofördelaktigt vis då räntenivåer ändras.

Valutarisk

Valutarisk är risken att värdet på tillgångar och skulder i utländsk valuta, omräknat till svenska kronor, förändras på ett ofördelaktigt vis.

Finansieringsrisk

Finansieringsrisk är risken att staden inte lyckas låna för att täcka förfallande lån, alternativt betalar mycket höga räntor för att kunna låna överhuvudtaget.

Operativ risk

Operativ risk är risken för förluster till följd av icke ändamålsenliga eller misslyckade interna processer, mänskliga fel, felaktiga system eller externa händelser.

Elprisrisk

Med elprisrisk menas det belopp varmed kommunkoncernens resultat förändras vid en viss given förändring av marknadspriset på el.

BUSINESS REGION
GÖTEBORG

Modell för ägarstyrning, minoritetsägda bolag

Bakgrund

Den av Göteborgs Stad genomförda bolagsöversynen har för Business Region Göteborg AB (BRG) inneburit följande:

BRG har, som helägt dotterbolag till Stadshus AB, blivit ansvarigt för näringslivsklustret.
I detta ansvar ligger att äga och förvalta aktierna i följande delägda bolag:
- Sahlgrenska Science Park AB (SSP) 25 %, (en styrelseplats)
- Johannebergs Science Park AB (JSP) 40,65 %, (två styrelseplatser)
- Lindholmen Science Park AB (LSP) 26,3 %, (två styrelseplatser)
- Göteborgs Tekniska College AB (GTC) 49 %, (tre styrelseplatser)
- Almi företagspartner i Västsverige AB (Almi-bolagen) 12,25 %, (en styrelseplats)
  - Almi äger i sin tur Almi Invest Västsverige AB till 32,1 %, (en styrelseplats)

Detta dokument, som bygger på ett uppdrag från kommunfullmäktige, syftar till att ta fram en struktur för hur ägarfrågor ska skötas avseende de ovan nämnda bolagen.

Dokumentet ska först behandlas i BRGs styrelse. Därefter ska det behandlas i Stadshus ABs styrelse för att slutligen fastställas av kommunfullmäktige.

Detta dokument ska ses som ett komplement till dels de regler som följer direkt av lag, främst aktiebolagslagen och kommunallagen, dels de styrande dokument som antagits av kommunfullmäktige för Göteborgs Stads förvaltningar och bolag samt ägardirektiv och andra styrande dokument för BRG.

Detta dokument bygger vidare på att Göteborgs Stad vid olika tillfällen valt att gå in i de nu aktuella samarbetena för att i olika avseenden utveckla staden och dess näringsliv. BRG ser sålunda sin ägarroll som en del i det övergripande uppdraget att utveckla förutsättningarna för ett bra näringsliv i Göteborgsregionen.

En viktig utgångspunkt för ägarstyrning är de faktiska ägarandelarna i respektive bolag. Det är nödvändigt att ha målet för samverkan i förgrunden och att respektera andra samarbetspartners (aktieägares) ståndpunkter. Det är vår fasta övertygelse att de nu aktuella delägda bolagen till sin karaktär bygger på samverkan och inte är möjliga att bedriva som ensam ägare.

Beskrivning av bolagen

De aktuella bolagen har skapats av olika anledningar.

De tre parkerna har alla det gemensamt att de bygger på nära samverkan mellan staden, akademin och näringslivet (så kallat ”triple helix”-koncept). De har också, inom sina respektive prioriterade områden, ett uppdrag som omedelbart knyter an till BRGs grunduppdrag.

Göteborgs Tekniska College AB är ursprungligen skapat för att bidra till kompetensförsörjning inom industrin.

Almi-företagen har som främsta syfte att förse företag i ett tidigt skede med råd och kapital.

Trots bolagens olika inriktning och ägarstruktur menar vi att det är möjligt att utgå från en gemensam modell för ägarstyrning.

Göteborgs Stad utser samtliga stadens styrelseledamöter, i de bolag man direkt eller indirekt äger aktier i och även om det är fråga om minoritetsposter, med beslut i kommunfullmäktige.

Övergripande strategi (uppdrag)

För att säkerställa att Göteborgs Stad uppnår sina ambitioner och mål med ägandet i dessa bolag, samt att på bästa sätt kunna bidra till övriga ägare, är det väsentligt en individuell ägarambition och -strategi för respektive bolag utarbetas.

Parkernas ägarstrategi ska ta sin utgångspunkt i en övergripande gemensam idé, samt kompletteras med specifika uppdrag per park.

BRG ska samordna detta arbete och ansvara för att stadens intressen, baserat på relevanta policies/strategier och inriktningar, tas tillvara i denna process.

Respektive ägarambition och -strategi skall beslutas årligen i BRGs styrelse, och ligga till grund för dialogen med övriga delägare i respektive ägarråd.

Ägarråd

För varje delägt bolag skall ett ägarråd inrättas. Deltagande skall med utgångspunkt från respektive aktieägaravtal.

I ägarrådet skall en diskussion föras om bolagets framtida inriktning utifrån ägarnas samlade kravbild och intresse.

Ägarrådet kan, om behov ses, adjungera specifikt väsentliga aktörer även om dessa inte äger aktier. Västra Götalandregionen är till exempel huvudfinansiär i SSP, utan delägande, och är väsentliga att delta i strategiska diskussioner.

I ägarrådet kan frågor om behov av ändring av bolagsordning, aktieägaravtal och ägardirektiv initieras – för att därefter beslutas enligt enskild ägares processer.

Löpande frågor inför stämmor ska också samordnas av ägarrådet, dock sker formella beslut enligt varje enskilt bolags aktieägaravtal. Exempel på sådana frågor kan vara val av styrelseordförande samt arvodesfrågor.

Tanken är att ägarrådet normalt sammanträder en gång per år, företrädesvis i februari månad.

För BRGs del ska ägarrådets agenda behandlas av styrelsen innan möte äger rum. BRG ska innan detta styrelsemöte inhämta Stadshus ABs och därigenom även stadens eventuella synpunkter.

Vid ägarrådet ska BRG företrädas av styrelsens ordförande och VD.

Det är lämpligt att BRG tar initiativet så att ägarråden kommer igång redan under 2016.

Intern ägardialog

Inför varje ägarråd ska samtliga styrelserepresentanter, som företräder Göteborgs Stads ägande, föra en dialog med BRGs styrelse kring respektive bolag.

Rapportering och uppföljning

Formell rapportering från de minoritetsägda bolagen skall ske i enlighet med aktiebolagslagen och andra relevanta lagar och regler, samt respektive bolags aktieägaravtal, styrelses och VDs arbetsordning.

Det rekommenderas att enskild styrelseledamot, som företräder Göteborgs Stads ägande i de minoritetsägda bolagen, löpande för en dialog med BRG om utvecklingen i respektive bolag.

Göteborg Stadshus AB kommer årligen, som del av löpande ägardialog, följa upp BRGs ägarstyrning av minoritetsägda bolag,

Göteborgs Stad

ÖVERSIKTSPLAN FÖR GÖTEBORG

Samrådshandling december 2018



MEDVERKANDE

Projekledare

Anna Olsson, stadsbyggnadskontoret

Sara Brunnkvist, stadsbyggnadskontoret

Ansvarig arbetsgrupp för framtagandet av översiktsplanen

Emma Josefsson, trafikkontoret

Emma Johansson, park- och naturförvaltningen

Karin Vilhelmson, park- och naturförvaltningen

Joel Blomgren, fastighetskontoret

Lars Johansson, fastighetskontoret

Ulf Moback, stadsbyggnadskontoret

Carolin Folkeson, Norconsult AB

Deltagare i arbetsgrupper

Stadsbyggnadskontoret

Malin Klarkvist, Johanna Fredin, Anna Noring Hantin, Martin Knape, Mie Svennberg, Dag Magnusson, Chrisitan Bergman, Charlotte Olsson, Jessica Andersson, Monica Wincentsson, Erik Hansson, Malin Finlöf, Johanna Carlsson

Konsulter

Martin Nord, Sonja Pettersson, Sara Rydbeck, Paula Widmark (Norconsult AB)

Layout: Jörgen Svensson (WSP)

Illustrationer: Ida Brogren (Vres), Norconsult AB och stadsbyggnadskontoret

Foton: Se intill respektive foto

Tryck: Lenanders grafiska, Kalmar 2019

FÖRORD

Det du nu håller i din hand är ett förslag till ny översiktsplan för Göteborg. Alla kommuner ska enligt plan- och bygglagen ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunen. Den ska ange inriktningen för hur hållbar stadsutveckling ska ske samt hur användningen av mark, vatten och bebyggelseområden ska utvecklas, både på kort och lång sikt. Arbetet med att ta fram en ny översiktsplan rymmer därför en dialog om framtidens Göteborg med göteborgarna, med myndigheter och andra samhällsbyggnadsaktörer. Den dialogen kommer vi föra under samrådet. Den viktigaste frågan att besvara är om detta förslag kan leda Göteborg mot hållbar stadsutveckling. De synpunkter som vi får på förslaget är mycket viktiga för att översiktsplanen i sitt slutformat ska vara trovärdig och funktionell.

Göteborgs gällande översiktsplan antogs av kommunfullmäktige 2009. Sedan dess har en rad förändringar skett i Göteborg och i omvärlden, samtidigt som kunskapen om flera av översiktsplanens strategiska frågor har vidareutvecklats och fördjupats. Kommunala och regionala mål och strategier har tillkommit.

I september 2017 gav Göteborgs kommunfullmäktige byggnadsnämnden i uppdrag att ta fram ett förslag till ny översiktsplan för Göteborg. I uppdraget angavs att utgångspunkten för den nya översiktsplanen ska vara en inriktning mot den täta, gröna blandstaden genom komplettering av den byggda staden i kombination med byggande i strategiska knutpunkter. För en ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbar stadsutveckling ska Göteborg byggas tätare så att fler invånare får möjlighet till ett enkelt vardagsliv, med gångavstånd till kollektivtrafik och service.

Översiktsplanen spänner över flera tidshorisonter. Den ska fungera som stöd för detaljplaner, bygglov och andra tillstånd och beslut som rör stadens utveckling direkt när den antas. För perioden fram till 2035 innehåller planen mer konkreta inriktningar och rekommendationer. Vad gäller stadens behov av utbyggnad av bostäder och arbetsplatser blickar översiktsplanen fram till 2050. I vissa fall sträcker sig planens tidshorisont även längre än så. Detta gäller framför allt inriktningar för att ha en handlingsfrihet även för förändringar på mycket lång sikt.

Förslaget till ny översiktsplan har tagits fram av stadsbyggnadskontoret i samverkan med park- och naturförvaltningen, trafikkontoret och fastighetskontoret. Under arbetets gång har även dialoger förts med olika aktörer och målgrupper. Förslaget skickas på remiss under perioden 16 januari-26 april 2019. Alla är välkomna att lämna synpunkter på förslaget. Dessa synpunkter sammanställs i en samrådsredogörelse, bearbetas och tas om hand i ett vidareutvecklat förslag. Översiktsplanen antas slutligen av kommunfullmäktige.

Göteborg, december 2018

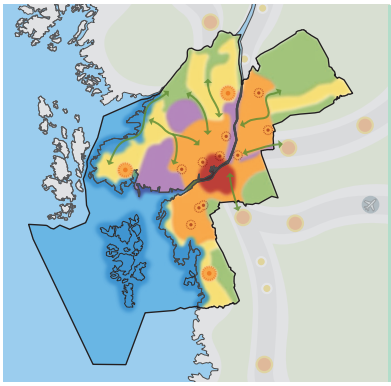
Henrik Kant
Stadsbyggnadsdirektör
Stadsbyggnadskontoret

Katja Ketola
Chef strategiska avdelningen
Stadsbyggnadskontoret

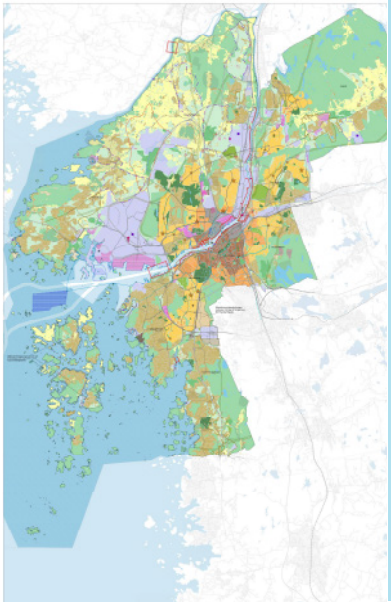
INNEHÅLL

Förord 3
Översiksplanens innehåll 6
Målbild 7

1. UTGÅNGSPUNKTER 8
Bakgrund 9
Utmaningar 10
Hållbar utveckling är utgångspunkten 14



2. UTVECKLINGSSTRATEGI 16
Planera för en nära stad 17
Planera för en sammanhållen stad 18
Planera för en robust stad 19
Strategikarta 21



3. GEOGRAFISKA INRIKTNINGAR 28
Mark- och vattenanvändning 29
Delområden 39
Östra Göteborg 40
Örgryte–Härlanda 44
Centrum 48
Majorna-Linné 52
Lundby 56
Askim–Frölunda–Högsbo 60
Västra Göteborg 64
Västra Hisingen 68
Norra Hisingen 72
Angered 76

4. TEMATISKA INRIKTNINGAR 80

Levande stadsmiljö 81
Trafik och infrastruktur 86
Grönområden och vattenmiljöer 94
Bostäder och samhällsservice 101
Handel och näringsliv 105
Hälsosam livsmiljö 112
Teknisk försörjning 121
Mellankommunala och regionala frågor 124

5. RIKSINTRESSEN 128

Riksintressen och översiktsplanen 129
Riksintressen 4 kap Miljöbalken 130
Riksintressen 3 kap Miljöbalken 133

HÅLLBARHETSBEDÖMNING 146

Inledning 147
Sammanfattning 150
Hållbarhet 152
Miljökonsekvenser 154
Sociala konsekvenser 163
Ekonomiska konsekvenser 169
Genomförande av översiktsplanen 173

ÖVERSIKSPLANENS INNEHÅLL

Översiktsplanen ska ange
- grunddragen i fråga om den avsedda användningen av mark- och vattenområden
- kommunens syn på hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras
- hur kommunen avser att tillgodose de redovisade riksintressena och följa gällande miljökvalitetsnormer
- hur kommunen i den fysiska planeringen avser att ta hänsyn till och samordna översiktsplanen med relevanta nationella och regionala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling inom kommunen
- hur kommunen avser att tillgodose det långsiktiga behovet av bostäder.

Översiktsplanens delar

Samrådsförslaget till ny översiktsplan omfattar en planbeskrivning (denna handling) och markanvändningskartan. Planbeskrivningen omfattar en utvecklingsstrategi, inriktningar för mark- och vattenanvändning och hänsyn till allmänna intressen. Till översiktsplanen hör även en konsekvensbeskrivning.

Parallellt med med detta förslag till ny kommunomfattande översiktsplan tas förslag till fördjupningar av översiktsplanen fram för Centrala Göteborg och Högsbo-Frölunda. Arbetet med en fördjupning av översiktsplanen pågår även för Västra Arendal och Torsviken.

Till översiktsplanen hör ytterligare ett antal fördjupningar och tematiska tillägg. I samband med att denna översiktsplan antas föreslås att följande fördjupningar och tematiska tillägg ska vara fortsatt aktuella:
- Mölndalsåns dalgång (2016, även antagen av Mölndals Stad)
- Södra Askim (2011)
- Förorenade områden (2006)
- Översvämningsrisker (godkänd i Byggnadsnämnden 2018)

Övriga nu gällande fördjupningar och tillägg är till stora delar antingen genomförda eller på andra sätt inaktuella eller otidsenliga. De bör därför upphävas i samband med att ny kommuntäckande översiktsplan antas. Frågor eller ställningstaganden som fortfarande är aktuella kommer att arbetas in i denna kommunomfattande översiktsplan.



MÅLBILD
Hållbar stad, öppen för världen

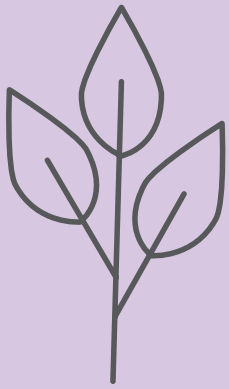
I framtidens Göteborg har boende och besökare jämlik tillgång till stadens resurser. Alla göteborgare har förutsättningar till en passande bostad och en bra livsmiljö vilket bidrar till en enklare vardag. Den hållbara staden ger god tillgång till stadens hela utbud och möjlighet att lösa de viktigaste vardagsbehoven i närområdet.

I framtidens Göteborg känner invånarna tillit till samhället och har inflytande över sina liv. Göteborg är en sammanhållen stad med en struktur som håller ihop olika områden och de människor som lever och verkar där. Det är enkelt för alla att ta sig mellan arbete, bostad, rekreation och nöjen.

Här finns mötesplatser för alla där vardagslivets behov av aktivitet och avkoppling samsas, men också platser där människor kan träffas och umgås utan att behöva köpa något. Göteborg erbjuder storstadens möjligheter men har behållit närheten och personligheten från tiden när staden var mindre. Staden har investerat i attraktiva stadsmiljöer som promenadstråk och ett stort utbud av butiker, kultur och evenemang. Här finns en bredd av arbetsplatser och bostäder. Skolor, vårdcentraler och annan offentlig service finns nära.

I framtidens Göteborg är en klimatsmart och robust stad. Det är enkelt att leva hållbart med begränsad klimatpåverkan. Grönska i den täta staden är viktigt ur både ett socialt och ekologiskt perspektiv. När regnmängderna ökar finns naturområden som kan ta emot vatten. Det grönskande och vattennära Göteborg inbjuder boende och besökare att gå och cykla. Den nära tillgången till parker, natur och vatten bidrar till ökad hälsa och människors känsla av välmående.

Göteborg är en stad som är öppen för världen. Här är tillgången till arbetsplatser stor tack vare ett mångsidigt och konkurrenskraftigt näringsliv som står stadigt i den globala ekonomin. Verksamheter och människor har lätt att finna varandra och det finns rum för innovation och kreativitet. Göteborg är kärnan i regionen och en motor för hållbar tillväxt. Stadens blandade befolkning, akademi och mångsidiga näringsliv ger impulser till och från hela världen. Det är enkelt att resa inom Göteborg, men också till övriga Sverige och utomlands. Göteborgs är en internationell förebild för förmågan att samarbeta i en miljö där människor utvecklas och trivs. Göteborg erbjuder goda förutsättningar för en hög och hållbar tillväxt.



1. UTGÅNGS-PUNKTER

Hållbar stadsutveckling är det övergripande målet för översiktsplanen. Därför är inriktningen i översiktsplanen att fortsätta planera och bygga Göteborg tätt, grönt och blandat.

Idag bor över en halv miljon invånare i Göteborg och varje år ökar stadens befolkning. Det är en utmaning att planera hållbart för att möta denna befolkningsutveckling, så att det kontinuerligt byggs tillräckligt med bostäder, kommunal service och mer kollektivtrafik. Det delade Göteborg, med stora skillnader i livsvillkor mellan stadsdelar och med starka barriärer i form av trafikleder, är en annan utmaning som översiktsplanen måste hantera. Den tredje stora utmaningen är klimatförändringarna och stadens alltför stora förbrukning av naturresurser.

Översiktsplanen tar sin utgångspunkt i dessa utmaningar och ska samtidigt svara mot lokala såväl som regionala, nationella och internationella mål om hållbarhet.

BAKGRUND

Göteborg är en stad med flera tydliga karaktärsdrag som tillsammans sätter en speciell prägel på staden. Det kuperade landskapet och näringar knutna till älven har tillsammans med gränsdragningar och olika sätt att planera och genomföra utbyggnadsetapper under olika skeden skapat ett karaktäristiskt mönster av små, avgränsade stadsdelar. Även om staden i många historiska skeden tagit stort intryck av rörelser i andra städer i Europa, är kombinationen av vilka internationella influenser som inspirerat unik. Den byggda miljön är idag en kombination av tidstypiska historiska lager, från 1600-talets fästningsstad till 1700-talets öppna handelsstad, som sedan övergick i industristad. Expansionen av hamn, varvs- och verkstadsindustri lade grunden till urbaniseringen. 1900-talets stora samhällsbygge påverkade Göteborg i stor grad och är bland annat synligt i våra yttre stadsdelar. Till detta tillkommer vår samtida utveckling med Göteborg som kunskapsstad och evenemangsstad, samt en stadsutveckling med fokus på att omvandla före detta hamnområden och förtäta inom den redan byggda staden.

Idag bor drygt 564 000 invånare i Göteborg. Under 2000-talet har antalet invånare ökat med närmare 100 000 personer och folkmängden i Göteborg förväntas fortsätta att öka. Befolkningstillväxten har främst berott på en mer eller mindre kontinuerlig ökning av födelseöverskottet samt positiv nettoflyttning.

Göteborg förväntas ha cirka 700 000 invånare 2035 och cirka 800 000 invånare 2050. Det innebär en befolkningsökning om 1-1,5 procent per år, högre procentuell ökning de första åren, lägre efter 2035. Den förväntade befolkningstillväxten är ett resultat av att skillnaden mellan antal in - och utflyttade personer är fortsatt positiv och att antalet födda är fler än antalet avlidna. Befolkningen förväntas växa inom alla åldersgrupper. Sett i ett övergripande perspektiv förväntas dock inte befolkningens åldersstruktur att förändras i någon påtaglig utsträckning. En bedömning om förväntad befolkningstillväxt är alltid osäker, särskilt på längre sikt. Ökningen kan komma att förskjutas i tid – åt båda håll.

> *Göteborg förväntas ha cirka 700 000 invånare 2035 och 800 000 invånare 2050.*

Göteborg fungerar som motor för hela regionen. Inom de närmaste 10–15 åren förväntas arbetsmarknadsregionen växa från dagens 1,17 miljoner till 1,75 miljoner invånare. Det ger förutsättningar för en mer robust ekonomi som inte är beroende av enskilda branscher och arbetsgivare. På sikt stärker det hela västsverige. En stark kärna är en förutsättning för att Göteborg och hela regionen ska fortsätta utvecklas i den riktningen. Vad som skapar tillväxt är en komplex fråga. Några förutsättningar som bedöms ha stor betydelse är folkmängd, befolkningens åldersstruktur, andel förvärvsarbetande och näringslivets branschstruktur. Tillgången till högutbildad arbetskraft är en viktig lokaliseringsfaktor för företag och väsentlig för att nå en positiv ekonomisk utveckling. Generellt har befolkningsrika regioner haft en avsevärt bättre ekonomisk utveckling än mindre regioner. Ju starkare den regionala kärnan är, desto bättre blir möjligheterna för tillväxt i orterna runt omkring.

> *Göteborg fungerar som motor för hela regionen.*

I dag pendlar varje dag 120 000 personer in till Göteborg och drygt 50 000 personer pendlar ut. På 20 års sikt förväntas antalet arbetstillfällen i staden öka med 120 000 och med 50 000 i arbetsmarknadsregionen. Det kommer medföra ytterligare in- och utpendling. Särskilt i Göteborgs centrala delar finns en utmaning att möta tillgänglighet ur ett regionalt perspektiv samtidigt som de lokala/vardagsnära perspektiven behöver värnas.

UTMANINGAR

Göteborg står inför flera stora samhällsutmaningar. Flera av dessa är globala utmaningar. Stadsutvecklingen är en del i dessa utmaningar men kan också vara en del av lösningen. Översiktsplanen behöver särskilt möta tre av dessa utmaningar.

Göteborg är en delad stad

Läs mer

Jämlikhetsrapporten 2017: Skillnader i livsvillkor i Göteborg

Det finns stora skillnader i livsvillkor och hälsa i Göteborg. Ojämlikheten mellan stadens områden och grupper är tydlig och allvarlig. Grundläggande förutsättningar är att ha en trygg boendemiljö, att känna tillhörighet, en passande och ekonomiskt överkomlig bostad samt en närmiljö som är omhändertagen och välfungerande. Det är också grundläggande att ha tillgång till stadens resurser i form av service, arbetsplatser, kollektivtrafik, offentliga plaster och grönområden. Idag har inte alla invånare tillgång till dessa grundläggande förutsättningar, vilket påverkar hälsa, tillit, delaktighet och sammanhållning i staden.

Den fysiska miljön vi lever och verkar i har stor betydelse för människors livsvillkor. I delar av Göteborg saknas ett tillräckligt lokalt utbud av offentlig och kommersiell service liksom välgestaltade och omhändertagna miljöer. Tillgång eller bristande tillgång till grundläggande service kan förstärka segregationsmönstren i staden. Detta får konsekvenser för både individer och för hela grupper. Det är en utmaning att säkerställa plats för rekreation och samspel för barn

Järntorget
Foto: Beatrice Törnros



och unga genom tillgång till friytor och bra utemiljöer för lek och utevistelse vid bostäder, fritidshem, förskolor och grundskolor.

Boendesegregation ökar i Göteborg. De geografiska skillnaderna vad gäller boendeform och kostnadsnivåer är tydliga och påverkar var grupper med olika socioekonomiska förutsättningar bor. I Göteborg, som i många andra större städer, råder bostadsbrist vilket innebär att alla inte har tillgång till en passande och ekonomiskt överkomlig bostad. En långvarig bostadsbrist påverkar många delar av samhället och kan i förlängningen också bromsa Göteborgs ekonomiska utveckling. Bostadsbrist kan dessutom kopplas till sämre hälsa i befolkningen, hemlöshet och till trångboddhet som är vanligt bland ekonomiskt utsatta barnfamiljer.

Göteborg är också delad av barriärer. Många av stadens olika delar kringgärdade av fysiska och mentala barriärer vilka behöver överbryggas. Tillgänglighetem till de gemensamma rummen är inte likvärdiga. En utmaning blir hur vi med hjälp av t ex kollektivtrafik eller placeringar av större samhälleliga institutioner binder samman staden och om staden kan länkas samman genom ny bebyggelse eller nya stråk.

Förbrukning av naturresurser och klimatpåverkan

Världens naturresurser förbrukas idag på ett ohållbart sätt och särskilt stort är problemet i den utvecklade delen av världen. Göteborg är inget undantag och stadens invånare bidrar till den utarmning av världens naturresurser som sker. Denna trend behöver vändas och staden behöver arbeta hårt för att bli mer hållbar. Stadens utveckling behöver ske på ett sätt som tar i anspråk minimalt av jordens resurser och som ger förutsättningar för stadens invånare att leva långsiktigt hållbart.

En tydlig effekt av vår överkonsumtion är klimatpåverkan. Sedan 1990 har utsläppen inom stadens gränser minskat men ligger kvar på en ohållbart hög nivå. Det gäller också i ett konsumtionsperspektiv där göteborgarens samlade växthusgasutsläpp per capita idag uppskattas till 8 ton per år och skulle ur ett hållbarhetsperspektiv snabbt behöva minska till nära noll.

Stadsutvecklingen är en viktig pusselbit för att nå ett samhälle där naturresurser förbrukas på ett långsiktigt sätt och klimatpåverkan är på en acceptabel nivå. Vi behöver bygga en samhällsstruktur och en stad som stödjer och möjliggör ett hållbart vardagsliv. Det handlar om att minska resursförbrukningen inom områden som energiförbrukning, transportsektorn och invånarnas konsumtion. Transportsektorn stod 2011 för ungefär en tredjedel av koldioxidutsläppen, så förändringar inom denna sektor spelar en viktig roll för att nå klimatmålen.

Göteborg orsakar utsläpp av växthusgaser både lokalt och globalt och bidrar därmed till den pågående processen med klimatförändringar. Det får effekter såsom smältande glaciärisar och havsnivåhöjning, extrema vädersituationer och spridning av sjukdomar. Ett förändrat klimat kommer att påverka Göteborg på flera sätt. Det finns risk för att oväntade och extrema väderhändelser kommer att bli fler och mer frekventa i Göteborg. Staden måste anpassas för att bostäder och infrastruktur ska kunna stå emot klimatrelaterade utmaningar som till exempel extrem nederbörd, höga flöden, höjd havsnivå och extremt långvariga värmeperioder. De för staden största utmaningarna framåt är organisation och finansiering för dessa åtgärder.



Illustrationen visar vilka aktiviteter som bidrar till mest respektive minst utsläpp. (Klimatstrategiskt program, Göteborgs stad, 2014)



Gamlestaden
Foto: Marie Ullnert

Göteborg växer

Göteborg behöver ta höjd för att staden ska kunna växa med ungefär 250 000 nya invånare fram till 2050. Det innebär att det behöver byggas ungefär 120 000 bostäder till 2050. Därutöver behöver även ett stort antal arbetstillfällen tillkomma. Att vara en växande storstad skapar möjligheter som inte alla kommuner kan glädjas åt och som vi inte ska ta för givna. Här finns till exempel universitet, operahus och stora sjukhus, unika värden som inte finns på andra platser i västsverige. Här koncentreras ett brett utbud av kompetenser, arbetstillfällen och aktiviteter som leder till en positiv regional utveckling. Befolkningstillväxten är samtidigt en utmaning då den skapar fortsatt efterfrågan på bostäder och samhällsservice av olika slag. Göteborg har dessutom en brist på både bostäder och samhällsservice sedan tidigare som behöver byggas ikapp. Nya lösningar behöver utvecklas parallellt med, och i takt med befolkningsökningen.

Att Göteborg växer i både befolkning och arbetstillfällen gör att konkurrensen om marken ökar. När vi förtätar staden är det en utmaning att säkerställa tillräckligt utrymme för samhällsservice såsom exempelvis förskolor, skolor, teknisk försörjning och grönområden. Det kan också uppstå konflikt om att bevara natur- och kulturmiljöer samt mellan bostäder och störande verksamheter. Barns rörelsefrihet i närmiljön och i staden har begränsats under de senaste årtiondena och barns behov av friytor, såsom ytor på skol- och förskolegårdar, prioriteras ofta inte när vi förtätar staden. Även gröna miljöer tenderar idag att bortprioriteras trots att avsaknad av gröna miljöer i bostadsområden ökar risken för för tidig död.

Den ökande befolkningen innebär ökade krav på tillgänglighet inom staden och i regionen. Människors mobilitet måste lösas på smarta, innovativa sätt för att staden ska kunna utvecklas på ett hållbart sätt. En tätare stad ger förutsättningar för ny yteffektiv och kapacitetsstark kollektivtrafik, som inte har varit möjlig i dagens relativt glesa Göteborg. Infrastrukturen måste dock utvecklas i takt med befolkningsökningen. Med dagens system för investeringar i infrastruktur finns risk för avsevärd eftersläpning. Det kan allvarligt minska tillgängligheten både inom staden och i regionen.

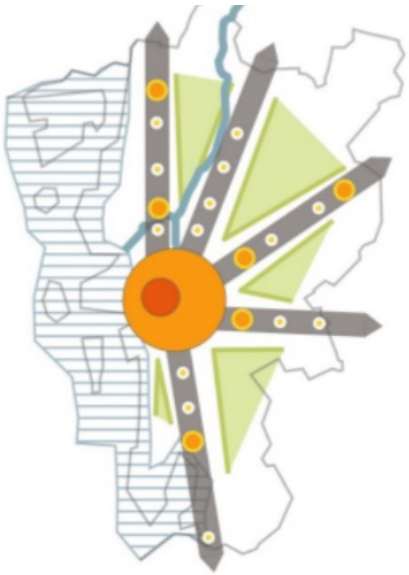
HÅLLBAR UTVECKLING ÄR UTGÅNGSPUNKTEN

Översiktsplanen utgår från såväl stadens mål- och styrdokument som de mål, planer och program på regional och nationell nivå som har betydelse för en hållbar utveckling inom kommunen. Nedan redovisas ett urval av de viktigaste övergripande målen - internationella, regionala och lokala - som översiktsplanen behöver svara upp till.



Globala hållbarhetsmål

FN har antagit 17 globala mål och en agenda för att nå ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar utveckling. Världens länder ska fram till år 2030 gå mot en hållbar, rättvis och jämlik framtid utan fattigdom och hunger. Samtliga mål är vägledande för en hållbar stadsutveckling för Göteborg. Särskilt relevant för översiktsplanen är mål 11 som innebär att städer och bosättningar ska vara inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara. Den nya urbana agendan som antogs av UN-Habitat 2015 är en konkretisering av mål 11 om hållbar stadsutveckling. För att lyckas behöver de globala hållbarhetsmålen och den nya urbana agendan genomföras på lokal nivå.



Göteborgsregionens strukturbild

Hållbar tillväxt och Göteborgsregionens strukturbild

Gemensamt har Göteborgsregionen (GR) kommit överens om att befolkningen ska öka med minst 10 000 invånare per år och att Göteborgs- regionen ska utvecklas till en stark och tydlig tillväxtregion i Europa. Den lokala arbetsmarknaden ska omfatta 1,75 miljoner invånare år 2030. Regionen ska utvecklas enligt den gemensamma strukturbilden med en stark och attraktiv regional kärna och längs tydliga stråk med ett flertal starka och attraktiva regiondelscentrum. Transportsystemet ska stödja strukturbilden genom kapacitetsstarka stråk med attraktiv kollektivtrafik. Minst 40 procent av resorna i Göteborgsregionen ska göras med kollektivtrafik år 2025. De gröna kilarna ska tas till vara och utvecklas för att stärka Göteborgsregionen som helhet.

Program för en jämlik stad

I Göteborgs program för en jämlik stad lyfts fyra målområden fram som tillsammans visar vad det samlade jämlikhetsarbetet i Göteborgs stad ska rikta in sig mot för att nå målet att Göteborg ska vara en jämlik stad. Ett av de fyra målområdena är att skapa hållbara och jämlika livsmiljöer. Inom detta målområde finns följande strategier: jämlik tillgång till stadens resurser, öka tillgången till bostäder, minska boendesegregation, skapa förutsättningar för en fungerande närmiljö samt öka delaktighet och inflytande i stadsutvecklingen.

Miljökvalitetsmål

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljökvalitetsmål med preciseringar och ett tjugotal etappmål. Generationsmålet visar riktningen för vad som måste göras inom en generation för att miljökvalitetsmålen ska nås. Ett av miljömålen – god bebyggd miljö - syftar till att uppnå hållbar utveckling i den byggda miljön genom att ekologiska, sociala och ekonomiska

aspekter vägs in. Miljökvalitetsmålen har brutits ner till regionala miljömål av länsstyrelsen tillsammans med Västra Götalandsregionen (VGR) och på lokal nivå för Göteborgs stad. De lokala miljömålen har idag dålig måluppfyllelse och prognosen för att klara målen ser inte bra ut.

Göteborgs miljöprogram för år 2013–2020 innehåller en handlingsplan med 189 åtgärder för att försöka nå de lokala miljömålen. Åtgärderna berör minskad klimatpåverkan, ökad andel hållbart resande, ökad resurshushållning, en sundare livsmiljö, främjad biologisk mångfald, tillgängliga och varierade parker och naturområden och Göteborgs stad som föregångare.

Klimatstrategiskt program

Göteborgs stads klimatstrategiska program innehåller nio strategimål om bland annat energikällor, avfall och utsläpp från transporter. Göteborgs stad ska vara föregångare och visa att det är möjligt att leva gott utan att bidra till negativ klimatpåverkan. Göteborgs stad har som mål att Göteborg år 2050 har en hållbar och rättvis utsläppsnivå av växthusgaser. Koldioxidutsläpp från vägtransporter inom Göteborg ska minska med minst 80 procent till år 2030 jämfört med år 2010. Göteborgs stad verkar därför för att biltrafiken ska minska med 25 procent oavsett befolkningsökning.

Regionala planer för transportinfrastruktur

Genom ett regionalt handlingsprogram för hållbara transporter (VGR) ska en omställning till ett hållbart transportsystem med lösningar på kort och lång sikt, drivas fram. Transportsystemet ska utvecklas i hållbar riktning genom en fortsatt satsning på kollektivtrafik, cykel och regionala järnvägar. Godstransporter på väg och järnväg ska förbättras och effektiviseras via Göteborgs hamn. Det ska finnas snabba resmöjligheter via Landvetter flygplats och högklassiga förbindelser på väg och järnväg till Oslo, Köpenhamn och Stockholm. Målbild Tåg 2035, pekar ut att tågresandet i västsverige ska trefaldigas från år 2006. Västra Götalands huvudorter ska knytas samman och bättre förbindelser till regioncentrum i grannlänen ska skapas. Tåget ska fungera som ryggrad vid pendlingsresor in mot Göteborg.

Göteborg, Mölndal och Partille har tillsammans med Västra Götalandsregionen tagit fram en målbild för stadstrafiken 2035 med syfte att öka kapaciteten i kollektivtrafiksystemet, kortare restider i stomnätet och bättre koppling mellan olika stadsdelar.

Övriga kommunala styrdokument

Göteborgs stads övergripande styrdokument är stadens budget. Andra viktiga styrdokument är exempelvis Kulturprogram, Program för biologisk mångfald och Näringslivsstrategiskt program. Hänvisningar till de mest relevanta styrdokumenten finns i anslutning till kapitlen om allmänna intressen/tematiska inriktningar.

Läs mer

Hållbar tillväxt: Mål och strategier med fokus på regional struktur, Göteborgsregionen (GR), 2013

Program för en jämlik stad 2018-2026, Göteborgs stad

Klimatstrategiskt program, Göteborgs stad, 2014

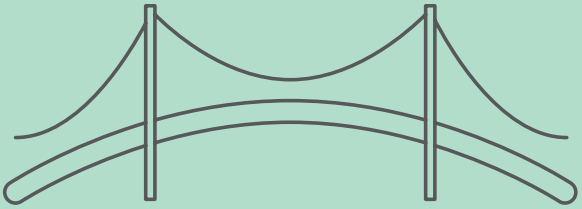
Göteborgs Stads miljöprogram 2013-2020 (aktualiserat 2018)

Miljökvalitetsmål för Göteborg, reviderade 2018

Västra Götalandsregionens program för hållbara transporter 2017-2020

Målbild Koll2035: Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille, Västra Götalandsregionen, 2018

Målbild Tåg 2035, Västra Götalandsregionen, 2013



2. UTVECKLINGS-STRATEGI

Utvecklingsstrategin anger kommunens övergripande inriktning avseende strukturer och utbyggnadsordning. För att uppnå stadens målbild ska Göteborgs stad planera för en nära, sammanhållen och robust stad genom att komplettera den redan byggda staden. Särskilt fokus ligger på innerstaden, mellanstaden och stadens tyngdpunkter. Härigenom får göteborgarna tillgång till stadens utbud och förutsättningar för mer jämlika livschanser.

Utvecklingsstrategin består av tre prioriterade strategier och en karta med områdesvisa inriktningar. De prioriterade strategierna kompletterar varandra och ska användas tillsammans. Strategikartan visar kommunens långsiktiga intentioner och prioriteringar och vilka områden och stråk som kommunen särskilt vill utveckla.

PLANERA FÖR EN NÄRA STAD

Närhet bidrar till att göteborgarna får tillgång till stadens utbud och skapar underlag för handel och verksamheter. En blandning av funktioner skapar närhet och ökar attraktiviteten både dagtid och kvällstid. Det ger förutsättningar för korta avstånd mellan arbetsplatser och bostäder. Behovet av att resa minskar och fler kan klara vardagen genom att gå, cykla och åka kollektivt.

Utveckla stadens tyngdpunkter Göteborg ska gå mot en mer flerkärnig struktur med service, kultur och arbetsplatser på fler platser än i dagens centrum. Det ger förutsättningar för en bättre balans mellan olika stadsdelar och fler göteborgare får tillgång till stadens utbud på nära håll. Tyngdpunkterna har potential att få högre täthet av människor, bostäder och arbetsplatser.

Skapa fler gröna, tillgängliga offentliga rum Det ska vara lätt för alla att ta sig till parker eller naturområden nära bostaden. De gröna offentliga rummen ska vara trygga och inkluderande. Det är särskilt viktigt för barn och unga att kunna vistas på platser utan att vara i sällskap av vuxna och utan att betala. Sammanhängande grönska främjar såväl friluftsliv som växt- och djurliv. Alléer eller enskilda träd i stadens gator skapar intressanta gaturum samt ger bättre mikroklimat och luftkvalitet.

Förtäta för att höja kvaliteter och hushålla med resurser Fler invånare skapar bättre underlag för handel, service och kollektivtrafik. Förtätning drar nytta av det som finns. Befintliga resurser och redan gjorda investeringar kan nyttjas effektivt. Förtätning kan dessutom generera högre markvärden som skapar en vilja att investera. Att förtäta kräver dock förståelse och kunskap om hur vardagslivet påverkas.



Blanda för en god balans mellan olika funktioner En blandning av bostäder, arbetsplatser, service, aktiviteter och offentliga rum ska eftersträvas i både nya och befintliga områden. Blandning kan ske inom en stadsdel, ett kvarter eller en enskild byggnad. Genom att komplettera med det som saknas kan platser användas under större del av dygnet och attrahera människor med olika preferenser, förutsättningar och behov.

Tillåt stor variation av uttryck Variation tillåts genom en blandning av äldre och nyare bebyggelse, högre och lägre hus, breda och smala gator och olika arkitektoniska uttryck. Stadsrummets största kvaliteter ska finnas i ögonhöjd. God arkitektur och olika typer av parker och natur i hela staden kan göra göteborgarna stolta över sin stad och stadsdel.

PLANERA FÖR EN SAMMANHÅLLEN STAD

Fysisk och social sammanhållning hänger tätt ihop. Om stadens delar hänger ihop skapas förutsättningar för mer jämlika livschanser. Människor möts istället för att hållas isär av fysiska, och i många fall också sociala barriärer. Större trafikleder utgör idag kraftiga barriärer i staden. Göteborgs strukturer med älven, berg och större naturområden bidrar till stadens karaktär, identitet och kvaliteter, men kan också utgöra barriärer.

Skapa ett väl fungerande nätverk av gator och gångvägar Barriäreffekter från trafikleder och oanvända ytor ska överbryggas så att staden kopplas samman och får ett finmaskigt, sammanhängande gatunät. Orienterbara och gena kopplingar i gatunätet förbättrar tillgängligheten för alla trafikanter och gör det lättare att ta sig fram. Dessutom kan stadslivet spridas till fler platser. Gående och cyklister ska ges förtur på lokalgator och hastigheter i stadens lokalnät ska anpassas efter i första hand gående.

Bind ihop staden med snabb och pålitlig kollektivtrafik Kollektivtrafik är ett kapacitetsstarkt och effektivt sätt att resa och ökar tillgången till hela staden för fler. Satsning på kollektivtrafiken ska korta restiderna, öka kapaciteten och höja pålitligheten, framförallt i ett snabbt nät mellan stadens tyngdpunkter och till viktiga målpunkter.



Planera för ett varierat utbud av bostäder En variation av upplåtelseformer, bostadstyper och prisbilder bidrar till att möta göteborgarnas behov och efterfrågan samt motverkar segregation och polarisering. Det gäller inom staden som helhet men även inom olika stadsdelar och områden. Det ger förutsättningar för en blandad befolkningssammansättning och ett socialt blandat boende.

Bevara och skapa nya intressanta målpunkter Tillgång till offentliga rum och platser är en förutsättning för att mötas på jämlika villkor. Människor från olika sociala grupper kan då se varandra i det dagliga livet. Parker, torg, utsiktsplatser, badplatser, idrottsanläggningar, lekplatser och kulturhus är exempel på värdefulla offentliga platser som ska värnas och skapas.

PLANERA FÖR EN ROBUST STAD

Ett robust samhälle är tryggt och tål att det oförutsedda händer. Det har motståndskraft och anpassningsförmåga för att möta utmaningar som klimatförändringar och andra risker. Det har också hälsosam luftkvalitet, goda ljudmiljöer, och robust vattenförsörjning. I ett socialt robust samhälle har invånarna förtroende för varandra och för samhällets funktioner. Ett socialt robust samhälle har också förmåga att hantera förändring och kriser.

Planera för flexibilitet Göteborg ska kunna anpassas till ändrade förutsättningar över tid. För att klara detta behövs ödmjukhet inför omvärldsfaktorer vi idag till fullo inte kan förutse. Det kan till exempel handla om svängningar i konjunkturen, klimatförändringar eller strukturella förändringar. Flexibilitet kan bland annat innebära att planera för multifunktionell användning och ibland ha marginaler för olika typer av risker.

Hantera klimatförändringarna Göteborg ska anpassas till framtida högre havsnivåer och extrema vädersituationer genom att ge plats för vatten i staden. Göteborg bidrar till att begränsa klimatförändringarna genom ett resurseffektivt transportsystem och energieffektiva byggnader. Fler ska ha tillgång till stadens utbud med transportslag med liten miljpåverkan.

Bevara och utveckla ekosystemtjänster Ekosystemtjänster är ett samlingsnamn på de tjänster och produkter människan får av naturen som exempelvis mat, vatten, vattenrening, temperaturutjämning, friluftsliv, återhämtning och biologisk mångfald. Befintliga ekosystemtjänster ska så långt som möjligt bevaras och utvecklas vid planering och byggande. När grönytor anläggs ska ekosystemtjänster skapas i mesta möjliga mån.



Planera för ett mångsidigt och diversifierat näringsliv Ett diversifierat näringsliv säkrar arbetstillfällen över tid och genom konjunktursvängningar. Att förtäta med blandat innehåll i den redan byggda staden stärker Göteborg som regionens tillväxtmotor.

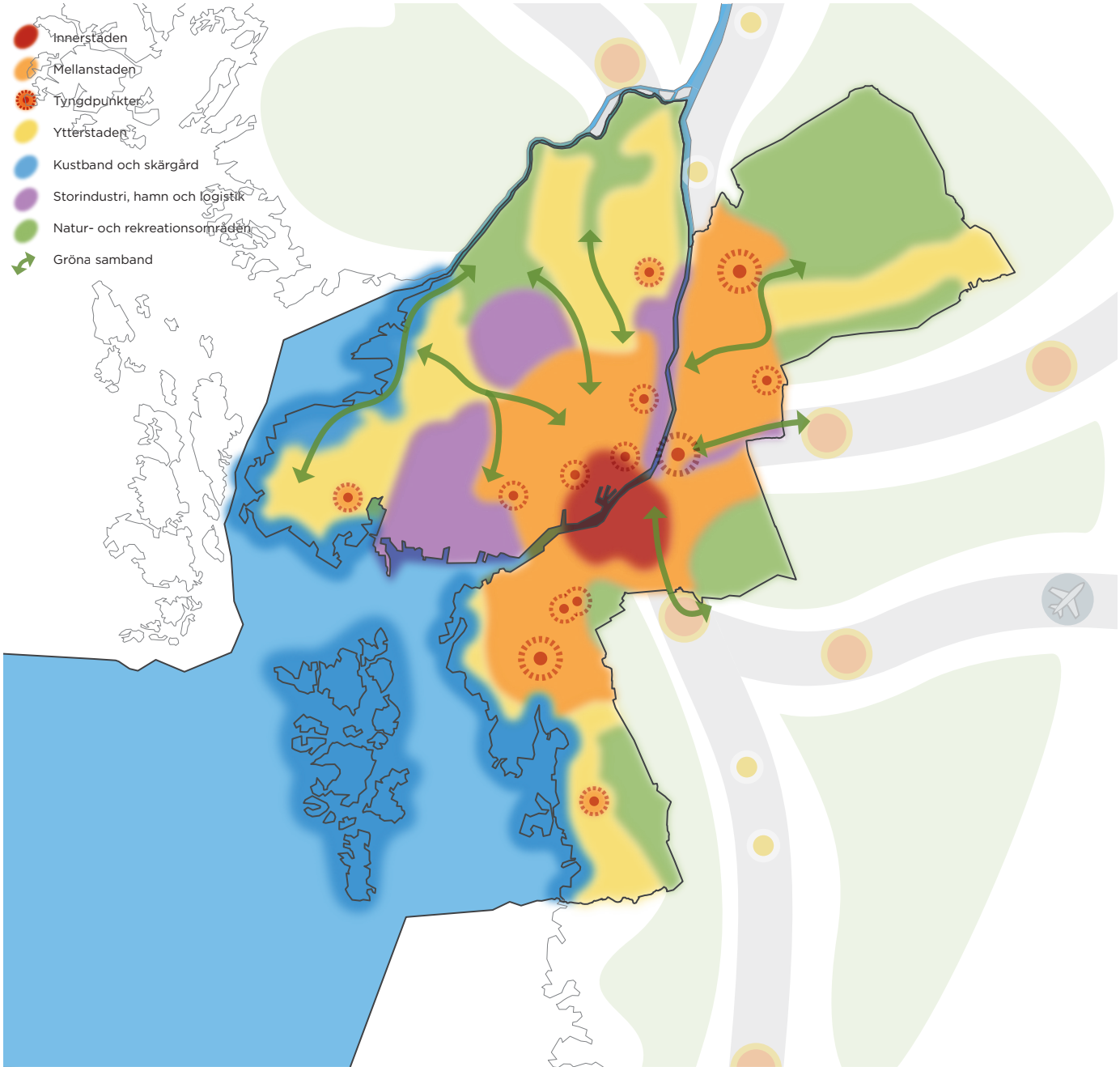
Delaktighet och öppenhet ska prägla planeringsprocesserna Förutsättning för invånarnas delaktighet kan ge positiva effekter både på individ- och samhällsnivå. Invånare bör bjudas in att delta i hela processen, från problemformulering till genomförande, för att känna tillhörighet och för att deras erfarenheter ska tas tillvara.

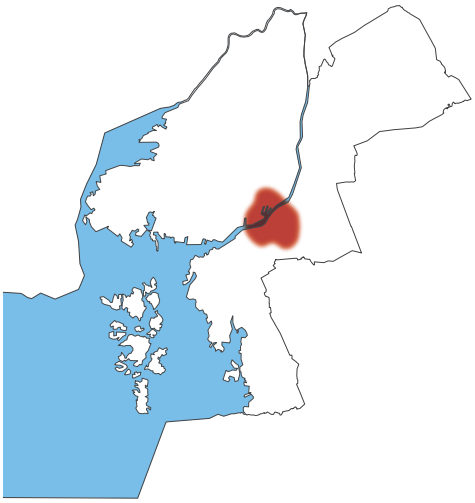


Kvillebäcken
Foto: Marie Ullnert

STRATEGIKARTA

Strategikartan visar huvuddragen i kommunens långsiktiga intentioner och prioriteringar. Den lyfter fram föreslagen utbyggnadsordning som innebär att fortsatt planering i Göteborg ska ske med inriktning mot komplettering i den redan byggda staden i kombination med byggande i särskilt utpekade tyngdpunkter. Innerstaden och mellanstaden bedöms tillsammans med ytterstadens tyngdpunkter kunna rymma merparten av stadens utbyggnadsbehov av bostäder och verksamheter på åtminstone 20-30 års sikt. Plats för hamn och verksamheter behöver säkerställas i anslutning till hamn, järnvägar och transportleder. I stadens ytterområden finns stora värdefulla naturområden och jordbruksmark. Här finns också områden med potential för framtida utbyggnad. Dessa ska sparas för att skapa handlingsfrihet för framtiden.





Innerstaden

Innerstaden består av stadens historiska centrum och utvecklingsområden på båda sidor om älven. Den äldre delen av innerstaden rymmer höga kulturhistoriska värden.

Innerstaden sammanfaller i stort med regionens kärna och rymmer många regionala funktioner. Här finns ett blandat innehåll med arbetsplatser, bostäder, handel, kultur, universitet/högskolor, parker och offentliga platser.

Innerstaden håller på att växa över älven genom att tidigare hamn-, järnvägs- och industriområden omvandlas till tät innerstadsmiljö.



Harry Hjörnes plats
Foto: Beatrice Törnros

Läs mer

Vision Älvstaden, Göteborgs stad, 2012

Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Centrala Göteborg, samrådshandling 2018

- Innerstaden ska vara en stark kärna och karaktäriseras av en hög täthet, ett blandat innehåll, gröna kvaliteter och god regional tillgänglighet. Innerstaden ska vara öppen, inbjudande, leva året runt och under en stor del av dygnet.
- Innerstaden ska kopplas samman över älven och till omgivande stadsdelar genom sammanhängande stadsstruktur.
- Älven och kanalerna ska vara synliga i stadsrummen och vara tillgängliga för alla.
- Gator och stråk ska utvecklas som stadsrum där gående, cyklister och kollektivtrafik prioriteras framför bil.
- Kulturhistoriska värden ska värnas och identitetsskapande karaktärer ska tas tillvara.
- Människors tillgång till värdefulla grönområden och gröna stråk ska värnas och utvecklas. Ekosystemtjänster ska skapas och om naturvärden försvinner ska de så långt som möjligt ersättas.

Mellanstaden

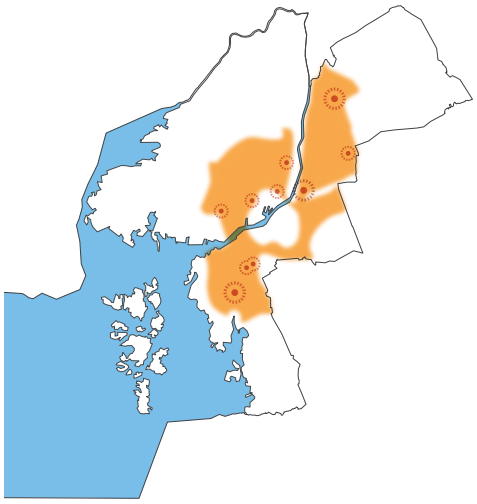
Mellanstaden är det sammanhängande stadsområdet utanför Göteborgs innerstad. Här finns boendemiljöer med olika karaktär och täthet, lokala torg och bostadsnära grönområden. Här finns också god kollektivtrafik, service och teknisk infrastruktur.

Mellanstaden har potential att få högre täthet av människor, bostäder och arbetsplatser och vid viktigare tyngdpunkter, på sikt, ett utbud som liknar innerstadens. Att förtäta i ger förutsättningar för ett mer lokalt stadsliv med möjligheter att klara vardagen till fots eller med cykel. Det bidrar till en sammanhållen stad och människor får tillgång till mer av stadens utbud nära bostaden.

Tyngdpunkterna i mellanstaden utgör lokala torg med relativt hög befolkningstäthet och tillgång till service. Flertalet av tyngdpunkterna ligger utmed spårvägs- eller stombussnätet eller sammanfaller med en viktig bytespunkt.

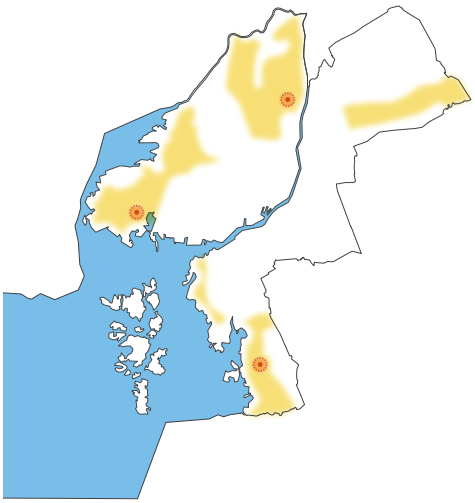


Kortedala torg
Foto: Anna Olsson



Läs mer
Strategi för utbyggnadsplanering Göteborg 2035, Göteborgs stad, 2014

- Mellanstaden ska förtätas, kompletteras och utvecklas.
- Ett högt markutnyttjande och en hög täthet ska eftersträvas, särskilt vid tyngdpunkterna.
- En blandning av bostäder med olika upplåtelseformer, arbetsplatser, offentlig och kommersiell service, rekreation och kultur ska eftersträvas.
- Handel och samhällsservice ska samlas vid mellanstadens tyngdpunkter.
- Möjligheten att gå och cykla och resa med kollektivtrafiken inom mellanstaden och till innerstaden ska förbättras. Befintliga bebyggelseområden ska kopplas samman och barriärer ska överbryggas.
- Människors tillgång till värdefulla grönområden och gröna stråk ska värnas och utvecklas. Borttagna naturvärden ska så långt möjligt ersättas.



Ytterstaden

Göteborgs ytterområden utgörs till stor del av naturområden och jordbruksmark. Här finns även tätorter som Torslanda, Kärra och Brottkärr. Dessa orter har potential att utvecklas till tyngdpunkter för omkringliggande bebyggelse genom högre täthet av människor, bostäder och arbetsplater i anslutning till centrum. Här finns tillgång till service samt förutsättningar för god kollektivtrafik. Att förtäta i dessa tyngdpunkter ger förutsättningar för ett lokalt stadsliv med möjligheter att klara vardagen till fots eller med cykel. I ytterstaden finns även mindre orter som exempelvis Olofstorp, Gunnilse, Säve och Björlanda samt spridd bebyggelse på landsbygden.

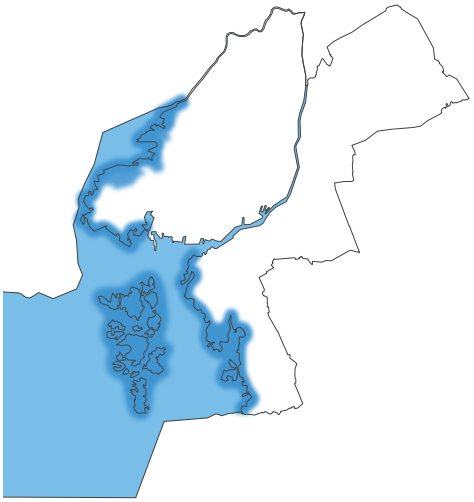
Delar av stadens ytterområden är en värdefull reserv för stadsutveckling på längre sikt och ska därför inte byggas bort.



Bergum
Foto: Frida Winter

- Ytterstadens tyngdpunkter ska förtätas och kompletteras med bostäder med olika upplåtelseformer, arbetsplatser, handel och service.
- Befintliga mindre orter ska kunna kompletteras med ny bebyggelse för ökad blandning av bostadsformer och fler funktioner.
- Hänsyn ska tas till värdefull natur- och kulturmiljö vid all ny bebyggelse och infrastruktur.
- Möjligheten att gå och cykla inom ytterstadens tyngdpunkter och till deras omgivning ska förbättras.
- Utanför ytterstadens tyngdpunkter ska gälla en restriktiv hållning till ny bebyggelse som kan hindra framtida exploatering.
- Innan ytterstadens reserver för bostadsförsörjning tas i anspråk behöver fördjupade studier genomföras.

Kustband och skärgård



Kustbandet och skärgården är en viktig resurs för såväl boende i Göteborg och angränsande kommuner som för turister och andra besökande. Här finns bad, friluftsområden, värdefulla natur- och kulturmiljöer samt hamnar för framförallt småbåtar men även för fraktfartyg, fiske och färjeterminaler.

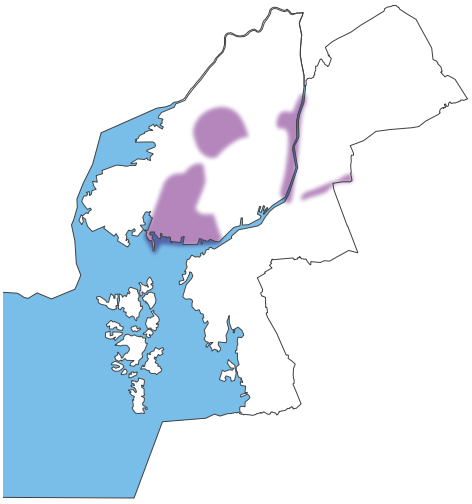
Södra skärgården har karaktär av landsbygd genom sin begränsade tillgänglighet till fastlandet. Här finns goda boendemiljöer med småskalig bebyggelse med i huvudsak småhus och samhällsservice.

Göteborgs stad deltar i ett projekt om mellankommunal kustzonsplanering under Göteborgsregionens ledning. Projektet syftar till att ta fram en gemensam strukturbild för kustzonen från Uddevalla i norr till Kungsbacka i söder. Resultatet kommer att arbetas in i översiktsplanen när det börjar bli klart.



Galterö
Foto: Asbjörn Hansson

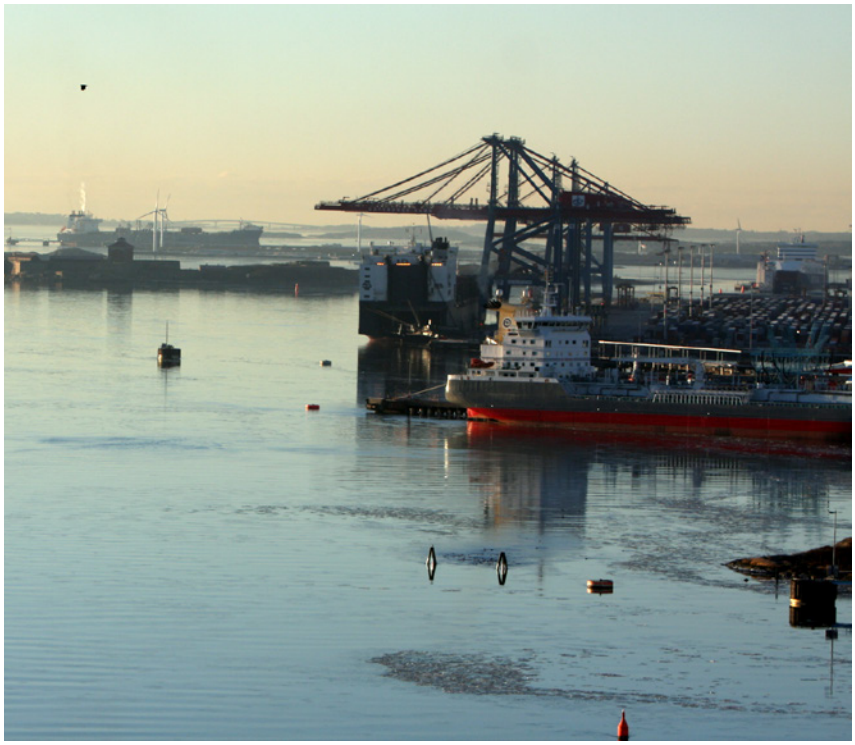
- Södra skärgården ska kunna kompletteras med ny bebyggelse för ökad blandning av bostadsformer och verksamheter. För kustbandet ska gälla en restriktiv hållning till ny bebyggelse.
- Natur-, kulturmiljö- och landskapsbildsvärden ska värnas och utvecklas.
- Värdefulla rekreationsområden ska bevaras och utvecklas. Sammanhängande gångstråk och ökad tillgänglighet till kusten ska eftersträvas.
- Kollektivtrafiken och förutsättningar att cykla till kustbandet och skärgården ska förbättras.
- Befintliga hamnar för fraktfartyg och fiske, småbåtshamnar, gästhamnar och färjeterminaler ska värnas och utvecklas.
- Havsmiljön ska värnas.



Storindustri, hamn och logistik

Områdena för storindustri, hamn och logistik rymmer yt- och transportkrävande verksamheter som ofta är störande. Här finns bland annat Göteborgs hamn och Volvos industriområden. Kring Göteborgs infarter finns verksamheter med koppling till logistikbranschen. Fordonsindustrin och dess komponentbolag är en av Sveriges största och viktigaste näringsgrenar och Göteborgs hamn är en av norra Europas viktigaste hamnar.

Goda kommunikationer på väg, järnväg och farleder är avgörande för att områdena ska fungera på ett bra sätt.



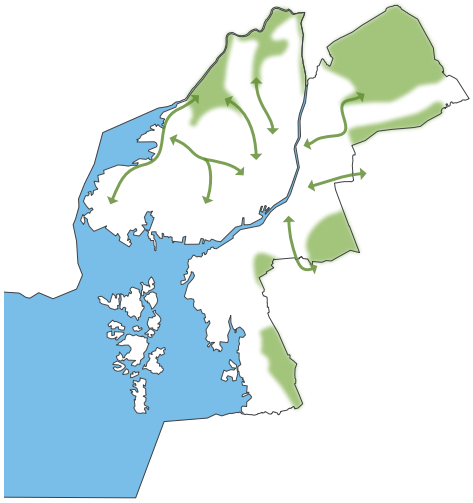
Göteborgs hamn
Foto: Klas Eriksson

- Verksamheter som är miljöstörande eller har stort behov av transporter och inte kan kombineras med bostäder ska prioriteras i dessa områden.
- Framkomlighet för transporter till och från hamn-, logistik- och storindustri ska värnas.
- Befintliga hamnar för fraktfartyg ska värnas och utvecklas.

Natur- och rekreationsområden och gröna samband

I stadens utkanter finns stora sammanhängande natur- och rekreationsområden; Vättlefjäll, delar av norra Hisingen (Nordre älvs estauarium, Göddered-Hakered, Jämmerberget och Skändla), Delsjöområdet, Ängårdsbergen och Sandsjöbacka. Naturområdena sträcker sig över flera kommuner och är en viktig tillgång för invånarna i både Göteborg och övriga berörda kommuner. Här finns skogsområden där man kan finna tystnad och lugn, idrott och lek, badplatser och andra möjligheter till rekreation och utevistelse. Områdena rymmer även odlingslandskap med kulturhistoriska värden och värdefulla vattendrag och har en viktig betydelse för en biologisk mångfald.

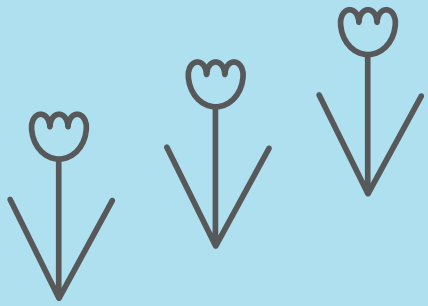
Flera natur- och rekreationsområden knyts samman av gröna och blå stråk såsom grönytor längs vattendrag eller gröna inslag i bebyggelsen (parker eller alléer). Vissa gröna och blå stråk sträcker sig in i mellanstaden och innerstaden. Vattendragen har ofta både höga naturvärden och upplevelsemässiga värden. De gröna sambanden fyller därmed både ekologiska och sociala funktioner.





Hökälla
Foto: Peter Svensson

- Höga natur- och rekreationsvärden ska värnas och utvecklas. Gröna stråk som knyter samman natur- och rekreationsområdena ska värnas och utvecklas.
- Tätortsnära tysta områden ska värnas.
- Ingen ny bebyggelse bör tillkomma.
- Ny bebyggelse och infrastruktur som angränsar till naturområden ska utformas med hänsyn till naturvärdena.
- Besöksströmmar ska ledas bort från särskilt känsliga områden.
- Människors tillgång till värdefulla grönområden och gröna stråk ska förbättras genom exempelvis väl utformade entrépunkter och ökad kollektivtrafik.



3. GEOGRAFISKA INRIKTNINGAR

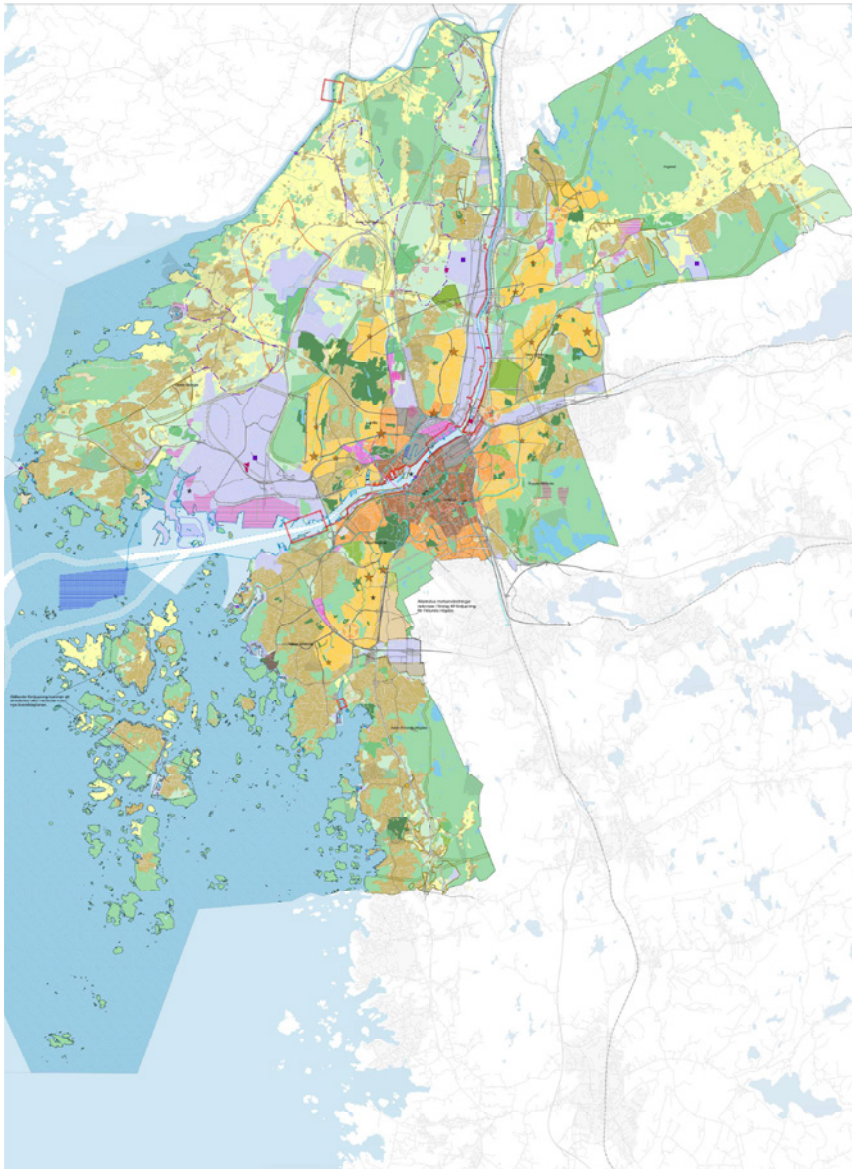
De geografiska inriktningarna beskriver hur mark, vatten och bebyggelse ska användas, utvecklas och bevaras. De innehåller dels rekommendationer för de områden som redovisas på markanvändningskartan, dels fördjupade beskrivningar av lokala förutsättningar för stadens utvecklingsmöjligheter.

MARK- OCH VATTENANVÄNDNING

Rekommendationer för mark- och vattenområden i följande avsnitt ger vägledning för de olika områden som redovisas på markanvändningskartan. Rubrikerna i texten följer markanvändningskartans teckenförklaring och är uppdelade enligt kategorierna användning, utredningsområden samt hänsyn och värden.

Utöver de geografiska rekommendationerna, finns generella rekommendationer som gäller allmänt inom kommunen vid prövning av bygglov och förhandsbesked utanför detaljplan då detaljplaner upprättas. De grundas på kommunala ställningstaganden i olika beslut och på tillämpningar av lagstiftning och rekommendationer från andra myndigheter. Dessa rekommendationer finns redovisade i kapitlet *Tematiska inriktningar.*

Markanvändningskarta (se bilaga)



Användning

Hela kommunen har delats in i områden baserat på planerad markanvändning som i vissa fall innebär att pågående markanvändning ska fortsätta och utvecklas och i andra fall att en förändrad markanvändning jämfört med idag föreslås.

Blandad stadsbebyggelse

Områdena omfattar huvuddelen av den idag bebyggda staden. Inom områdena ryms bostäder, kontor, mindre verksamhetsområden, handel och andra anläggningar för service. Vidare ingår lokalgator, allmänna platser, gång- och cykelstråk och grönområden, det vill säga sådana funktioner som bidrar till en levande stadsmiljö och som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår.

Generellt gäller att komplettering och nybyggnad i första hand ska ske på redan ianspråktagen mark. Vid all planering ska tillgången till stadens grönområden beaktas och grönområden ska i tillräcklig omfattning tillskapas eller utvecklas för att möta upp ett ökat användningstryck. Väl placerade ytor för barns lek ska säkras i detaljplanerna. Borttagna värden ska kompenseras så att kvaliteterna bibehålls.

Vid komplettering med nya bostäder och arbetsplatser ska alltid säkerställas att bostadskomplement och samhällsservice finns i närområdet eller vid behov tillskapas. Vidare ska hänsyn tas till den befintliga bebyggelsens karaktär och kulturhistoriska innehåll vid förändringar.

Kategorin *Blandad stadsbebyggelse* är indelad i följande underkategorier:

- Innerstaden
- Utvidgade innerstaden inklusive strategiska tyngdpunkter
- Mellanstadens prioriterade utbyggnadsområden
- Tyngdpunkter i mellanstaden och ytterstaden
- Övriga bebyggelseområden
- Nya områden för blandad bebyggelse

Fokus för stadens utbyggnad ska ligga i innerstaden, utvidgade innerstaden samt mellanstadens prioriterade områden. Vidare ska stadens tyngdpunkter särskilt utvecklas. Gemensamt för samtliga underkategorier är att komplettering bör ske så att bostäder, service och verksamheter som inte är störande för omgivningen också fortsättningsvis blandas.

Förutom de generella inriktningarna, skiljer sig inriktningarna för de olika underkategorierna åt vilket redovisas översiktligt nedan. Dessa inriktningar kommer att utvecklas vidare under fortsatt arbete med översiktsplanen.

Innerstaden

Inriktningen för innerstaden är hög täthet och blandning men med hänsyn till den historiska kärnans karaktär. Tillgänglighet för fotgängare och cyklister ska stärkas. All typ av handel ska främjas, men anpassas till den täta stadens premisser. Viktiga handelsstråk och kopplingar ska prioriteras och målpunkter med koncentrerad handel utvecklas för att utvidga centrum och skapa fler och längre handelsstråk. Tillåta kluster av handel, service och kontor och skapa nya målpunkter i centrala lägen. Alla delar av innerstaden har tillgång till god kollektivtrafik och mycket goda förutsättningar för ett stort resande med

cykel och till fots. Det är en fördel om snabb kollektivtrafik kan gå planskilt för att minska barriäreffekter, i annat fall behöver den anpassas till omgivande stadsmiljö. Se vidare förslag till fördjupning av översiktsplanen för centrum.



Utvidgad innerstad och strategiska tyngdpunkter

I direkt anslutning till innerstaden finns områden som till innehåll, struktur och utformning påminner om innerstaden. Jämfört med övriga delar av mellanstaden är befolkningstätheten här hög och i likhet med innerstaden har dessa områden gott om blandade funktioner, god tillgång till kollektivtrafik och goda förutsättningar för resande med cykel och till fots. Områdena är attraktiva för bl.a. kontorsnäringar. Dessa förutsättningar genererar potential och möjlighet att fortsätta utvecklingen mot en utvidgad innerstad. Liknande förutsättningar gäller vid de strategiska tyngdpunkterna; Frölunda torg, Gamlestads torg och Angered centrum.

Inriktningen för dessa områden är att komplettera med arbetsplatser och bostäder för ökat lokalt kundunderlag. Bostäder och verksamheter bör integreras för ömsesidig nytta, t.ex. kontor och handel i bottenvåningar och i mer bullerutsatta lägen. Attraktiv stadsmiljö ska prioriteras och kopplingar stärkas för gående och cyklister för att göra platsen tillgänglig för närboende. Förutsättningarna för mer handel ska stärkas vid de strategiska tyngdpunkterna och platserna ska utvecklas så att lokal handel och service i närområdet stöttas.

Mellanstadens prioriterade utbyggnadsområden

Inom dessa områden ligger fokus på förtätning och komplettering. För samtliga prioriterade utbyggnadsområden ska hög täthet eftersträvas och utvecklingen ska bidra till att stärka områdenas tyngdpunkter (se nedan). Vid komplettering ska funktionsblandning och blandade boende- och upplåtelseformer eftersträvas. Förtätningen ska ge förutsättningar för en enklare vardag för så många som möjligt. Alla områden i denna kategori bedöms ha tillgång till god kollektivtrafik och goda förutsättningar för resande med cykel och till fots.



Tyngdpunkter

Utöver de strategiska tyngdpunkterna har ett antal ytterligare tyngdpunkter i mellanstaden och ytterstaden särskilt pekats ut. Tyngdpunkterna varierar i storlek. Vissa har betydelse för ett större närområden medan andra har en mer lokal karaktär. De har olika utgångslägen och förutsättningar men gemensamt är att det finns ett lokalt torg med relativt hög befolkningstäthet samt viss tillgång till urbana verksamheter och service och/eller ligger utmed spårvägs- eller stombussnätet och/eller sammanfaller med en viktig bytespunkt. Samtliga tyngdpunkter har potential att få högre täthet av människor, bostäder och arbetsplatser och därmed på sikt ett större utbud och tillgång till stadens resurser.

Tyngdpunkter ska utvecklas genom att förtätas och kompletteras med fler bostäder och fler verksamheter för att ta vara på de särskilt goda förutsättningar för mer lokalt stadsliv som utgår från möjligheterna att klara vardagen till fots, med cykel eller med kollektivtrafik. En stadspark ska finnas i anslutning till varje tyngdpunkt.

Handel och service ska samlas så att tyngdpunkten kan fungera som en lokal magnet som stärker handels- och mötesplatser. Ny kollektivtrafik ska planeras

Tyngdpunkter

Rymdtorget
Selma Lagerlöfs torg
Brunnsbo torg
Wieselgrensplatsen
Vårväderstorget
Marklandsgatan/ Axel Dahlströms torg
Hammarkulletorget
Hjällbo torg
Tuve torg
Gärdsås torg
Kortedala torg
Friskväderstorget
Munkebäcks torg
Kyrkbytorget
Eriksberg centrum
Opaltorget
Kärra centrum
Torslanda/Amhult
Brottkärr

så att det stärker tillgängligheten till tyngdpunkten. Livsmedelsbutiker bör lokaliseras i det mest tillgängliga läget som ankarbutik och dragare för andra verksamheter. Om möjligt, bör privata och offentliga verksamheter planeras så att de bildar en tydlig målpunkt.

Övriga bebyggelseområden

Förnyelse genom ombyggnad och nybyggnad ska i första hand ske inom områden som kan försörjas med god kollektivtrafik. Detta gäller framförallt för områden i mellanstaden och i anslutning till ytterstadens tyngdpunkter. Inom övriga områden bör kompletteringar ske i begränsad omfattnig. För att större etableringar ska vara aktuella i dessa områden behöver möjligheterna att skapa god kollektivtrafik och goda förutsättningar för resande med cykel och till fots utredas.

För bebyggelse utanför detaljplan gäller att alla större förändringar i områdena ska föregås av prövning i detaljplan. I de fall nytillkommande bebyggelse kan tillkomma utan föregående prövning i detaljplan, ska lokaliseringsprövning ske utifrån allmän lämplighetsbedömning enligt 2 kap. plan- och bygglagen (PBL) i beslut om förhandsbesked eller bygglov i byggnadsnämnden. Vid lokaliseringsprövningen ska, förutom rekommendationerna i denna översiktsplan, också beaktas allmänna intressen som möjligheten att lösa tillfart och vatten och avlopp, liksom också att byggnader utformas och placeras med hänsyn till stads- och landskapsbilden och till kulturvärdena på platsen och så att de inte medför fara eller olägenheter för omgivningen.

Obebyggda och sedan tidigare bildade fastigheter för bostadsändamål, där en prövning av lämpligheten föregått fastighetsbildningen, får i allmänhet bebyggas utan att en ny lämplighetsprövning genomförs.

Nya områden för blandad stadsbebyggelse

Här avses sådana områden där helt ny markanvändning föreslås - utbyggnadsområden för blandad stadsbebyggelse där också grönområden och trafikområden ingår. Områdena omfattar såväl sedan tidigare bebyggda omvandlingsområden som idag obebyggda områden i anslutning till befintlig bebyggelse.

Områdena är indelade i underkategorierna innerstaden, mellanstadens prioriterade utbyggnadsområden samt övrig stadsbebyggelse. Inriktningen för ny bebyggelse ska ske i enlighet med ovanstående inriktning för respektive underkategori.

Ingen ny bebyggelse eller anläggningar som kan försvåra framtida lämplig planläggning bör tillkomma. Inför exploatering i dessa områden behöver närområdet utredas sett till möjligheterna att tillskapa god kollektivtrafik och goda förutsättningar för resande med cykel och till fots. Om inte översiktsplanen ger tillräckligt stöd för detaljplanering direkt, bör planläggning föregås av program till detaljplan. Om ansökan inkommer om bygglov för åtgärder förenliga med gällande detaljplan, men som strider mot syftet i översiktsplanen, får övervägas om beslut ska fattas om anstånd enligt 8 kap. 23 § PBL tills dess att ny detaljplan antagits för det aktuella området, eller om beslut ska fattas om att upphäva planen.

Kolonistugeområde

Kolonistugeområde

Koloniområden används huvudsakligen för fritidsodling och kan vara bebyggda med mindre byggnader av enkel karaktär som är avsedda som komplement till ett permanent boende på annan plats. Plan- och bygglagen kan innebära begränsningar, men för att ytterligare reglera markanvändningen i koloniområden kan områdesbestämmelser eller detaljplaner behöva upprättas.

Verksamheter

Industriområden

Områden för verksamheter med omgivningspåverkan som t ex större och mindre industrianläggningar, lager, hamnverksamhet, partihandel och liknande. Vidare ingår också lokalgator, allmänna platser och gång- och cykelstråk samt grönområden. Inom områdena ska gång- och cykelbanor finnas i rimlig mån och vara separerade från körbanan. Vid större arbetsplatser ska god kollektivtrafik tillskapas.

I dessa områden ska lokalisering av störande verksamheter prioriteras. Förtätning och komplettering av befintliga industriområden ska eftersträvas. Generellt gäller att bostäder och andra funktioner som kan bli störda är olämpliga att lokalisera inom verksamhetsområden och också i vissa fall i nära anslutning till dessa. För industriområde utanför detaljplan gäller att större förändringar i områdena ska prövas i detaljplan. Områdena är huvudsakligen belägna på Hisingen och utgörs av delar av hamnområdet, Volvos anläggningar, Tagenetäkten med omgivning, Säve flygfält samt mindre områden i anslutning till andra verksamheter. I flera av områdena ryms tunga industriverksamheter med krav på skyddsavstånd.

Nya etableringar av handel ska generellt undvikas i industriområden. I vissa industriområden ryms befintliga externhandelsplatser (Bäckebol, Alelyckan och Sisjön). För dessa gäller att förutsättningarna att röra sig utan bil bör förbättras och att tillgängligheten med kollektivtrafik och cykel bör stärkas. Livsmedelshandel bör endast medges på platser med god kollektivtrafik och i anslutning till bebyggelse.

Företagsområden

Företagsområden i lättillgängliga lägen utanför de mest centrala delarna med en stor variation av branscher. Befintliga, mindre företagsområden i mellanstaden är viktiga områden för små verksamheter som behöver billiga lokaler såsom kreativa näringar, lager, produktion eller mindre kontorsverksamheter med få anställda. Företagsområden kan kompletteras med verksamheter som endast i begränsad utsträckning är störande för sin omgivning. Inga bostäder bör tillåtas i dessa områden.

Nya områden för verksamheter

Utbyggnadsområden för större industriområden där industri och andra anläggningar och verksamheter med omgivningspåverkan får tillkomma eller för företagsområden. Föreslagna områden ligger i anslutning till bl.a. ytterhamnsområdet, Norrleden och Angered, de flesta belägna intill befintliga industriområden. Förändrad markanvändning ska föregås av prövning i detaljplan.

Grönstruktur

Parker

Vid omvandling och förtätning inom befintliga bebyggelseområden kan nya stadsparker, stadsdelsparker och bostadsnära parker behöva tillskapas. På markanvändningskartan redovisas befintliga stadsparker och stadsdelsparker. Bostadsnära parker i nuläget inte markerade på kartan men kommer att läggas till efter samrådet.

En stadspark är en mångfunktionell park som är så attraktiv att den lockar människor från hela Göteborg. Den ligger inom 30 minuters kollektivtrafik från bostaden och är tillräckligt stor för att rymma och locka många människor och tåla användning. Stadsparkerna har tydligt särpräglad karaktär och ett rikt växt- och djurliv. Stadsdelsparker besöks framförallt av de som bor i den omgivande stadsdelen. De ligger inom 15 minuters promenad från bostad utan att korsa trafikleder, större vattendrag eller större nivåskillnader. Storleken är minst 2 hektar och innehåller ett varierat växt- och djurliv och plats för bland annat vila, möten, picknick, promenad och lek.

Inriktningen för samtliga parker är att exploatering för andra ändamål än parkrelaterade inte ska ske. Stora parker ska så långt möjligt hållas fria från trafik- och industribuller och ska vara enkla att nå med kollektivtrafik och cykel.

Natur- och friluftsområden

Natur- och friluftsområdena utgörs av öppna kulturlandskap, skogsområden samt sjöar, kust-, havs- och skärgårdsområden. Som huvudregel gäller att inga åtgärder som negativt påverkar områdenas värden bör genomföras och att stor restriktivitet mot ny bebyggelse ska iakttas. En sammanhängande grönstruktur ska eftersträvas då förändrad markanvändning planeras. Områdena är i olika utsträckning skyddade genom reservat eller andra förordnanden. I de fall översiktsplanen anger utredningsområden i delar av natur- och friluftsområdena behövs fördjupat planeringsunderlag (fördjupning av översiktpslanen eller program) innan utbyggnad kan aktualiseras.

Övriga grönområden

Inom områdena finns allmänna grön- och rekreationsytor men även idrotts- och friluftsområden. Dessutom ingår impediment, vägområden och andra områden som är mindre betydelsefulla som rekreations- och grönområden. Vid planering för förändrad markanvändning inom eller i gränserna mot de grönmarkerade områdena ska särskild hänsyn tas till om grönområdet har utpekade kvaliteter. Motiv för eventuellt ianspråktagande ska anges i detaljplan eller program till detaljplan.

Rekreationsanläggningar

Områdena utgörs av ridanläggningar, golfbanor, skjutbanor och andra större rekreationsanläggningar. På kartan redovisas även plats för nya anläggningar. Gemensamt för anläggningarna är att de tar stora markområden i anspråk och kan påverka omgivningen genom bland annat lukt och buller. Inom områden för rekreationsanläggningar ska åtgärder som försvårar eller förhindrar verksamheten på anläggningarna undvikas så långt möjligt. Stor restriktivitet ska iakttas mot ny bebyggelse och nya anläggningar annat än sådana som hör till

och förstärker områdenas funktion som rekreationsanläggning. Ridanläggningars behov av ett stort omland samt ridvägar i anslutning till verksamheten ska tillmätas stor vikt.

Vid ändrad användning ska en avvägning göras mellan intresset att bevara marken som rekreationsanläggning och intresset av att utnyttja den för andra ändamål.



Begravningsplatser

På markanvändningskartan redovisas större befintliga begravningsplatser. Nya begravningsplatser planeras som utvidgningar av Fridhems kyrkogård, Billdals kyrkogård samt Björlanda. Begravningsplatser är skyddade enligt kulturminneslagen och ska vårdas och underhållas så att deras kulturhistoriska värde inte minskas och deras utseende och karaktär inte förvanskas.

Transportsystem

Övergripande vägnät

Det övergripande vägnätet består av leder, genomfartsgator och uppsamlingsgator. Lederna används av trafik som har regionala eller nationella start- och målpunkter medan genomfartsgatorna utgör viktiga förbindelser för trafik genom staden, till och från staden samt mellan stadsdelar inom staden. Uppsamlingsgator hanterar lokaltrafik i och inom områden och stadsdelar.



Planerad eller framtida väg, spårväg, järnväg eller linbana

Hänsyn ska tas till planerad väg, spårväg, linbana eller järnväg. Sträckningen ska tolkas som ungefärlig och bör studeras vidare i sitt sammanhang innan reservatet kan tas i anspråk.



Kommunikationssamband

Behov av framtida koppling. Exakt sträckning och/eller funktion behöver studeras vidare i ett senare skede.



Stadsmässigt stråk

Omvandling av befintlig gata till stadsmässigt stråk med syfte att överbrygga barriärer samt skapa en sammanhängande stad. Med stadsmässiga stråk menas exeempelvis att de är del av ett mer finmaskigt nät.

De stråk som i nuläget redovisas på kartan har inte avvägts mot andra eventuellt konkurrerande intressen. De har heller inte prioriteras sinsemellan. Fortsatt arbete med detta samt förtydligande med vad stadsmässigt stråk innerbär kommer att ske inom ramen för denna översiktsplan.



Kombiterminal

Terminal för omlastning mellan lastbil och järnväg. Möjligt läge för ny kombiterminal föreslås vid Sävenäs/Fjällbo.



Större farled

Verksamheter och anläggningar som påtagligt försvårar för sjöfarten är inte tillåtna inom farled.

Större småbåtshamn
Befintliga småbåtshamnar med fler än 100 platser. Utbyggnad av hamnar för småbåtar föreslås i anslutning till dessa befintliga. Särskilda studier av vattenområdets biologi, hydrologi och andra förutsättningar i vattnet och på land ska genomföras om utbyggnaden berör grundområden och andra värdefulla områden. Tillstånd enligt miljöbalken för vattenverksamhet krävs vid byggande i vatten. Nya hamnanläggningar ska prövas i detaljplan. Bygglovsprövning krävs för småbåtshamnar.

Allmän hamn/allmän hamn där omfattning bör utredas
Vattenområde av särskild betydelse för allmän trafik. Området baseras på Sjöfartsverkets beslut (SJÖFS 2013:4) om allmänna farleder och allmänna hamnar. Inom vattenområdet öster om Älvsborgsbron bör omfattningen av allmän hamn utredas.

Båtterminal
Befintliga större båtterminaler. Behov av nytt/kompletterande läge behöver eventuellt utredas.

Utredningsområden
För samtliga utredningsområden gäller att det krävs krävs fördjupat planeringsunderlag (fördjupning av översiktsplanen eller program) innan utbyggnad kan aktualiseras i områdena. Områdena kan bli aktuella på lång, medellång eller kort sikt beroende vad staden väljer eller hur behovet ser ut.

Blandad stadsbebyggelse
Framtida utbyggnadsområden för bostäder och verksamheter, handel, serviceanläggningar och andra anläggningar som inte är störande för omgivningen, samt övrig bebyggelse knuten till staden. Ingen utbyggnad kan förväntas innan områdena kan försörjas med god kollektivtrafik. Stor återhållsamhet ska iakttas mot ny bebyggelse. Framförallt ska ingen ny bebyggelse som kan antas förhindra en lämplig framtida planläggning tillåtas.

Verksamhetsområden
Framtida utvecklingsområden för industri och andra anläggningar och verksamheter, främst sådana med omgivningspåverkan där skyddsavstånd kan krävas. Även områden med mer blandade typer av verksamheter så kallade Företagsområden, kan vara aktuella.

Stor återhållsamhet ska iakttas mot ny bebyggelse inom områdena. Ingen ny bebyggelse eller nya anläggningar som kan antas förhindra lämplig framtida markanvändning bör tillåtas inom eller i anslutning till områdena.

Kommunikation
Utredningsområden för vägar, järnvägar, och älvförbindelser för olika trafikslag spårvägar. Särskild hänsyn ska tas till reservatens läge och utbredning vid prövning av lov och då detaljplaner ska upprättas.

Älvkantsskydd och yttre skyddsportar
På markanvändningskartan redovisas ett huvudalternativ för älvkantsskydd. Alternativa lägen redovisas i fördjupning av översiktsplanen för centrala Göteborg.

Verksamheter och anläggningar som hindrar eller försvårar byggandet av ett älvkantskydd är inte tillåtna.

Utredningsområde för framtida yttre skyddsportar mot framtida havsvattennivåhöjningar finns markerade på tre platser.

Värden och hänsyn

Värden och hänsyn omfattar områden med särskilda kvaliteter eller andra förhållanden som det bör tas hänsyn till vid exempelvis detaljplanering och bygglovprövning. Byggande och andra förändringar i mark- och vattenanvändningen behöver inte vara oförenliga med dessa intressen. Riksintressen redovisas särskilt i kapitel 5.

Framtida planeringsreserv

Framtida planeringsreserv

Områdena utgör en värdefull reserv för kommande bostadsförsörjning och ska därför inte byggas bort. Det är viktigt för att skapa handlingsfrihet för stadens utbyggnadsbehov på lång sikt. Områdena är främst belägna i ytterstaden, på norra och västra Hisingen. Ingen närmare bedömning av områdenas lämplighet för bebyggelse har gjorts och avvägningar i relation till exempelvis värdefull natur kommer att behövas. Inga vidare utredningar bedöms dock nödvändiga i nuläget eftersom större förändringar kan komma att bli aktuellt först på längre sikt. För att utbyggnad ska bli aktuell krävs kraftfulla satsningar på kollektivtrafik och annan infrastruktur. Detta bör studeras i ny översiktsplan eller fördjupning av denna översiktsplan.

I dessa områden ska gälla en restriktiv hållning till ny bebyggelse som kan hindra framtida större exploatering. Inom områdena finns särskilt värdefull natur. Här gäller samma rekommendationer som inom övriga områden för värdefull natur och friluftsliv.

Natur- och kulturvärden

Värdefull kulturmiljö

Särskild hänsyn ska tas till kulturmiljöns värden och bebyggelsens karaktär vid förändringar inom och i anslutning till områden med utpekade kulturvärden. Befintlig bebyggelse ska behandlas med varsamhet så att värdena inte går förlorade och nya byggnader ska utformas med hänsyn till omgivningen och till det historiska sammanhanget i bebyggelsen.

På markanvändningskartan redovisas områdena som är särskilt värdefulla för kulturminnesvården och där bestämmelser för markanvändningen saknas. Stor restriktivitet ska gälla vid prövning av ny bebyggelse och anläggningar. Arkeologiska undersökningar ska genomföras vid sådana förändringar som kan påverka förhållandena i områdena.

På kartan redovisas även övriga värdefulla bebyggelsemiljöer som finns dokumenterade och beskrivna i ”Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg - ett program för bevarande”. I samband med planläggning och byggande i kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljöer ska behovet av fördjupade kunskaper om bebyggelsens och bebyggelsemiljöns värden klarläggas. Inom område som är av riksintresse för kulturmiljövården får inte åtgärder vidtas som innebär att värdena påtagligt skadas. För att klarlägga hur planerade förändringar påverkar riksintresset kan miljökonsekvensbeskrivning (MKB) komma att erfordras i samband med planläggning.

Vattenområden med särskilt stora värden

Områdena utgörs av havsområden med särskilt stora värden för naturvård, friluftsliv och/eller yrkesfiske. Som huvudregel gäller att inga åtgärder som negativt påverkar områdenas värden bör genomföras.

Jordbruksmark

Inom områden för jordbruk ska åtgärder som försvårar eller förhindrar jordbruksverksamhet undvikas så långt möjligt. Stor restriktivitet ska iakttas mot ny bebyggelse och nya anläggningar annat än sådana som har med områdenas funktion som jordbruksområden att göra. Vid ändrad användning ska en avvägning göras mellan intresset att bevara marken som jordbruksmark och intresset av att utnyttja den för andra ändamål. I avvägningen måste det framgå att det nya ändamålet är av väsentligt samhällsintresse och att alternativ som inte tar jordbruksmark i anspråk har utretts och funnits olämpliga. Om jordbruksmark ska tas i anspråk ska prövning ske med hänsyn till principerna om jordbrukets värden enligt tematiska inriktningar om jordbruksmark.

- Produktionsvärden
- Natur- och Kulturvärden
- Sociala värden
- Kretsloppsvärden/miljötjänster

Vissa av områdena är skyddade genom bestämmelser i reservat eller andra områdesskydd.

Täkt

Områdena används som bergtäkter och har tillstånd för pågående verksamhet. Verksamheterna ger störningar i form av buller och vibrationer som innebär restriktioner för omgivande markanvändning. Täkterna ligger i Tagene och Stora Göpås.

Område med nedlagd deponi

Deponiernas innehåll är av olika karaktär, men områdena är vanligtvis förorenade av hushålls- och byggavfall, vilket ger restriktioner för markanvändningen.

De största deponiområdena finns i ytterhamnen, där mycket byggavfall finns deponerat. Nedbrytningen kommer att pågå under lång tid. Markanvändningen på och invid områdena får inte förhindra eller försvåra underhåll och nyinvesteringar av skyddsåtgärder. Risk för metangasbildning föreligger. Byggnader och slutna utrymmen ska säkras från inläckage från deponierna. Inga bostäder får tillkomma på deponiområdena.

Mudderdeponi

Tippning av mudder inom vattenområde regleras i miljöbalken. Befintliga tippplatser finns i Hakefjorden i anslutning till farleden till Göteborg, vid Vinga och i Lundbyhamnen. För tippning av muddermassor gäller särskilda föreskrifter enligt lämnade tillstånd.

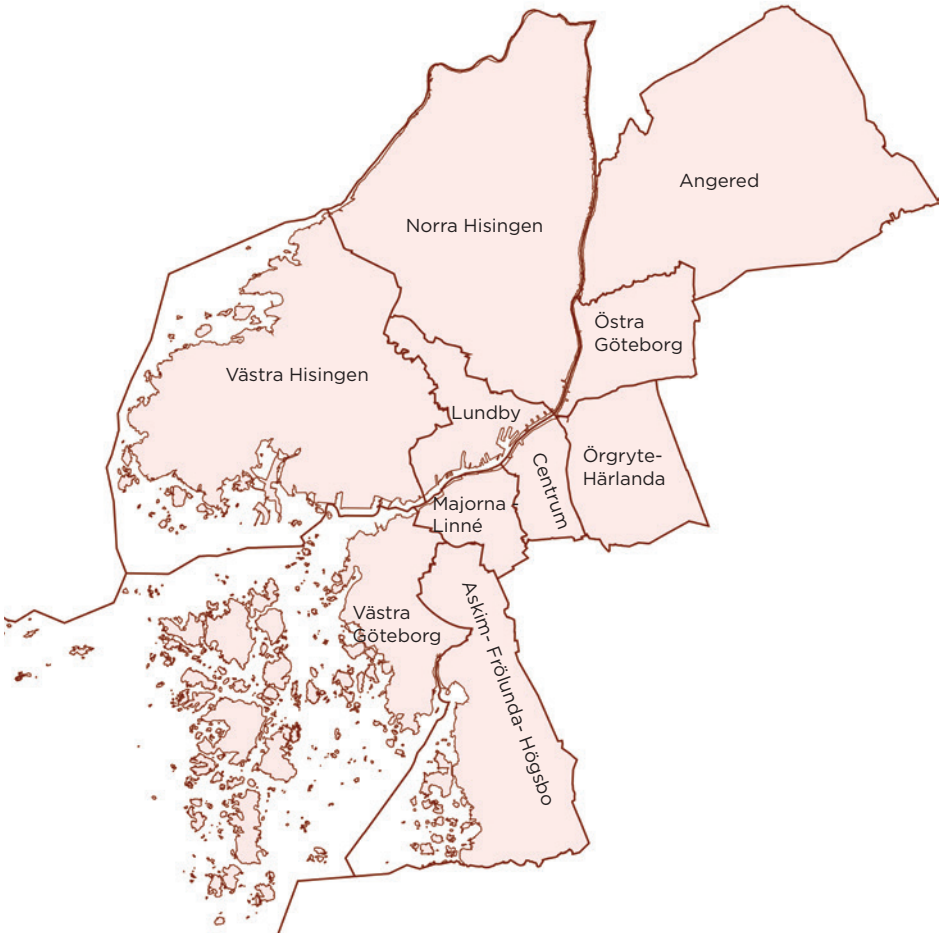
Mellanlager för förorenade massor
Plats för mellanlager av lätt förorenade jordmassor. Dessa är Tagene deponi, Lilla Rödjan på Hisingen samt ett områden utefter Marieholmsgatan.

Skyddszon runt kraftledning
För att minska exponeringen av magnetfält ska försiktighetsprincipen tillämpas vid planering och byggande i närheten av större kraftledningar. Ett avstånd på minst 50 m mellan större luftburen kraftledning och bebyggelse rekommenderas därför vid nybyggnad.

Område med tillstånd för flyg
Inom området finns tillstånd från miljödomstolen att bedriva mark- och flygverksamhet. En ny tillståndsprövning pågår. Inom området får ingen ny bostadsbebyggelse tillkomma.

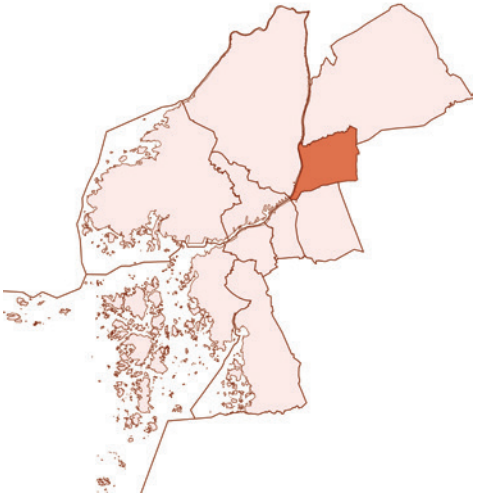
DELOMRÅDEN

I följande avsnitt beskrivs kortfattat de tio stadsdelarna i Göteborg utifrån nuläge. Markanvändningskarta för respektive område redovisas också. Detta avsnitt kommer att utvecklas i till delområdesstrategier i det fortsatta arbetet med översiktsplanen. Syftet är att beskriva de lokala utvecklingsmöjigheterna och förutsättningarna för detta.





Säveån
Foto: Marie Ullnert



ÖSTRA GÖTEBORG

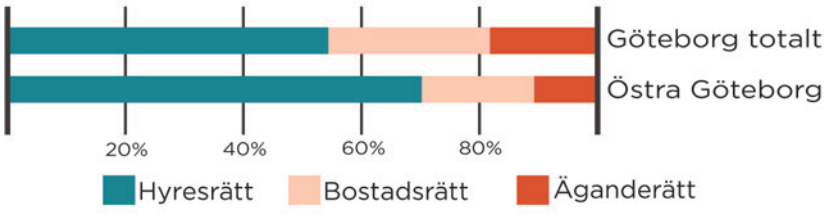
Östra Göteborg är en mångfacetterad stadsdel med bland annat Gamlestadens industrihistoriska bebyggelse, Utbys egnahemsbebyggelse och Bergsjöns kuperade och vackra landskap. Här låg också Göteborgs föregångare, den medeltida handelsmetropolen Nya Lödöse, nuvarande Galmestaden.

Östra Göteborg består av primärområdena Gamlestaden, Utby, Södra Kortedala, Norra Kortedala, Västra Bergsjön och Östra Bergsjön. Det bor knappt 50 000 invånare i stadsdelen

Bebyggelse

Närmare 70 procent av bebyggelsen i Östra Göteborg är uppförd under 1950- och 60-talen. Gamlestaden utskiljer sig något genom att bebyggelsen är äldre med landshövdingehus och äldre industribyggnader. I Utby finns större småhusområden. Östra Göteborg har högst andel hyresrätter i Göteborg.

Bostadsbeståndet i Östra Göteborg



Tyngdpunkter

Gamlestads torg är en av Göteborgs tre strategiska tyngdpunkter och är under stor omvandling. Syftet är att skapa tät och blandad bebyggelse nära pendel-



Rymdtorget
Foto: Anna Olsson

tågsstationen. Här byggs Göteborgs nya nordöstliga resecentrum med butiker, kontor, bostäder, kulturcentrum och service. Vid torget stannar pendeltåg och ett flertal spårvagnar och bussar.

Rymdtorget byggdes 1970 och genomgick en del förändringar i början av 2000-talet. Idag finns flera butiker, restauranger, bibliotek, skola, vårdcentral och annan service här. Vid busshållplatsen direkt öster om torget byggs ett nytt kulturhus som ska bli en målpunkt för hela staden.

Gärdsås torg är ett mindre torg i västra Bergsjön intill spårvagnshållplats Galileis gata. Här finns några mindre butiker, livsmedelsbutik, pizzeria samt lokaler för folkhögskola. Nära torget ligger stadslantgården Galaxen.

Kortedala Torg är ett av de största förortstorgen i Göteborg och byggdes ursprungligen i mitten av 1950-talet. Torget har rustats upp vid ett flertal tillfällen och på senare tid även fått tillskott av flerbostadshus. Torget omsluts av butiker, restauranger och annan service. Här finns bibliotek, vårdcentral och gym.

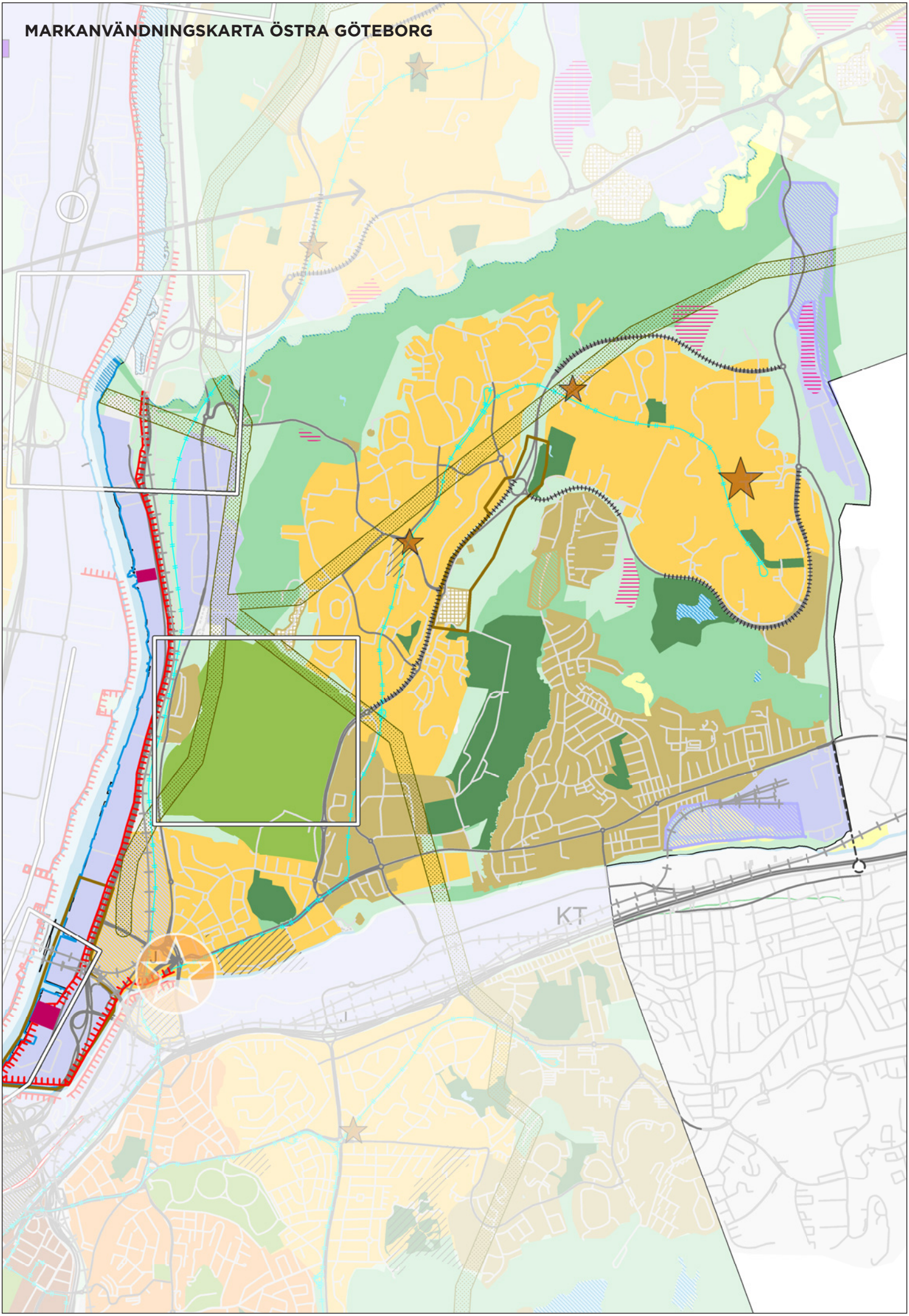
Näringsliv

Gamlestaden har historiskt sett haft verksamhetsområden i anslutning till Säveån och Göta älv med större företag som SKF och Gamlestadens fabriker. Många av de traditionella verksamheterna har flyttat och nya verksamheter flyttar in, framförallt kontor. I Marieholm finns verksamhetsområden med ett flertal företag. Stadsdelen har en större utpendling än inpendling. Den bransch som genererar mest inpendling är tillverkning och utvinning.

Trafik och infrastruktur

Bergsjön karaktäriseras av trafikseparering med Bergsjövägen och Ljusårsvägen som omringande större vägar. Kortedalas bostadsområden trafikeras genom en mängd mindre gator och i söder löper den större Almanacksvägen för genom-

MARKANVÄNDNINGSKARTA ÖSTRA GÖTEBORG



fartstrafik. Genom Gamlestaden löper den kraftigt trafikerade Artillerigatan. I väster utgör Gamlestadsvägen och Marieholmsleden (E45) samt järnvägen en barriär mot Göta Älv och verksamhetsområdena i väster. Marieholmstunneln under Göta älv kommer att förbinda fordonstrafiken från E45 med E6 på Hisingen. Tunneln är klar år 2020. I söder går Utbyvägen mot Partille.

Området är försörjt av flera spårvagnslinjer och busslinjer. Bilinnehavet i stadsdelen är något lägre än Göteborgssnittet och många är beroende av väl utbyggd kollektivtrafik. Vid Gamlestadens station går pendeltåg norrut mot Älvängen och Trollhättan/Vänersborg.

Grönområden och vattenmiljöer

Bergsjökilen sträcker sig in i stadsdelens norra del med viktiga natur- och rekreationsområden som Bergsjön med Bergsjöbadet och Fjällbo. I södra delen av stadsdelen flyter Säveån och i norr Lärjeån som är viktig för rekreation och naturupplevelser. Här finns även stadsparken Kvibergs park och flera mindre stadsdelsparker. Kortedala och Bergsjön är planerade efter principen hus i park och har mycket natur- och grönområden mellan husen. Utbybergen används för bergsklättring Det är brist på bostadsnära park längs Säveån och Göta älv, även om det finns många stadsdelsparker i stadsdelen som till exempel Bunkeberget i gamlestaden och Gärdsås mosse i Bergsjön. Till områdets gröna struktur kan även räknas Kvibergs kyrkogård som är norra Europas näst största kyrkogård.

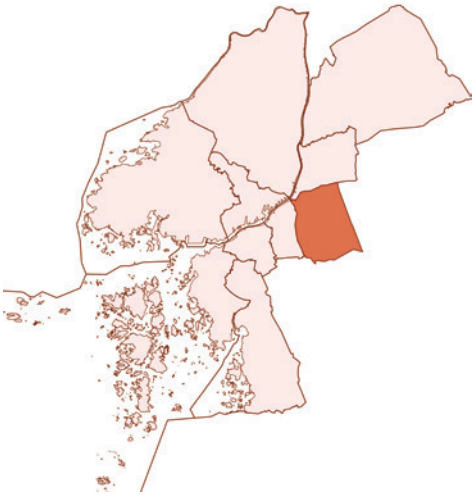
Inriktning för mark- och vattenanvändning

Stora delar av Östra Göteborg (Gamlestaden, Kortedala och Bergsjön) är utpekade som mellanstadens prioriterade utbyggnadsområden. I Utby finns övrig stadsbebyggelse med främst småhus. Längs med Säveåns norra strand och vid Gamlestads torg pågår omvandling till blandad stadsbebyggelse i gamla verksamhetsområden. Gamlestads torg är en strategisk tyngdpunkt. Även Rymdtorget, Gärdsås torg och Kortedala torg är tyngdpunkter. Det före detta militära området Kviberg utvecklas till ett centra för idrott, hälsa, kultur och utbildning.

För teckenförklaring, se föregående avsnitt, sid 30-39.



Olskrokstorget
Foto: Amanda Östman



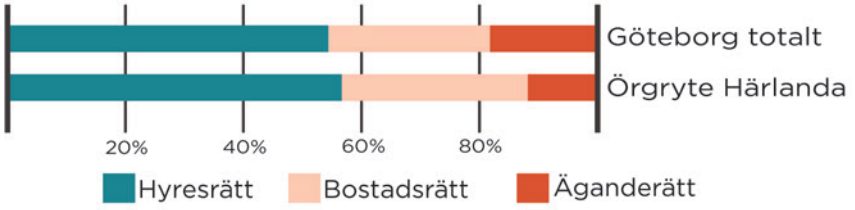
ÖRGRYTE–HÄRLANDA

Örgryte-Härlanda ligger öster om Göteborgs innerstad och har nära till både centrum och stora natur- och rekreationsområden. Den är med sina drygt 60 000 invånare en av Göteborgs största stadsdelar till invånarantal och innefattar primärområdena Olskroken, Redbergslid, Bagaregården, Kallebäck, Skår, Överås, Kärralund, Lunden, Härlanda, Kålltorp, Torpa och Björkekärr.

Bebyggelse

I stadsdelen finns många olika stadsbyggnadskaraktärer från olika tidsperioder; Sluten kvartersstad, öppen kvartersstad, grannskapsstad, småskalig bebyggelse och storskalig bebyggelse. Mycket av stadsdelens bebyggelse är något äldre. Nästan en tredjedel av stadsdelens bebyggelse är byggd innan 1940 och nästan 60 procent innan 1950.

Bostadsbeståndet i Örgryte-Härlanda





Stockholmsgatan
Foto: Amanda Östman

Flera av stadsdelens områden har ett homogent bostadsbestånd av antingen småhus eller flerbostadshus, och det finns även likartade kluster av upplåtelseformer. Historiskt (och även idag) har till exempel delar av Örgryte varit populärt bland stadens rikare invånare som byggt större villor och sommarresidens. Stadsdelens karaktär har även påverkats av de många landerier som tidigare låg här. Landeriepoken pågick under flera hundra år och har påverkat utformningen av såväl vägar som bostadsområden.

Tyngdpunkter

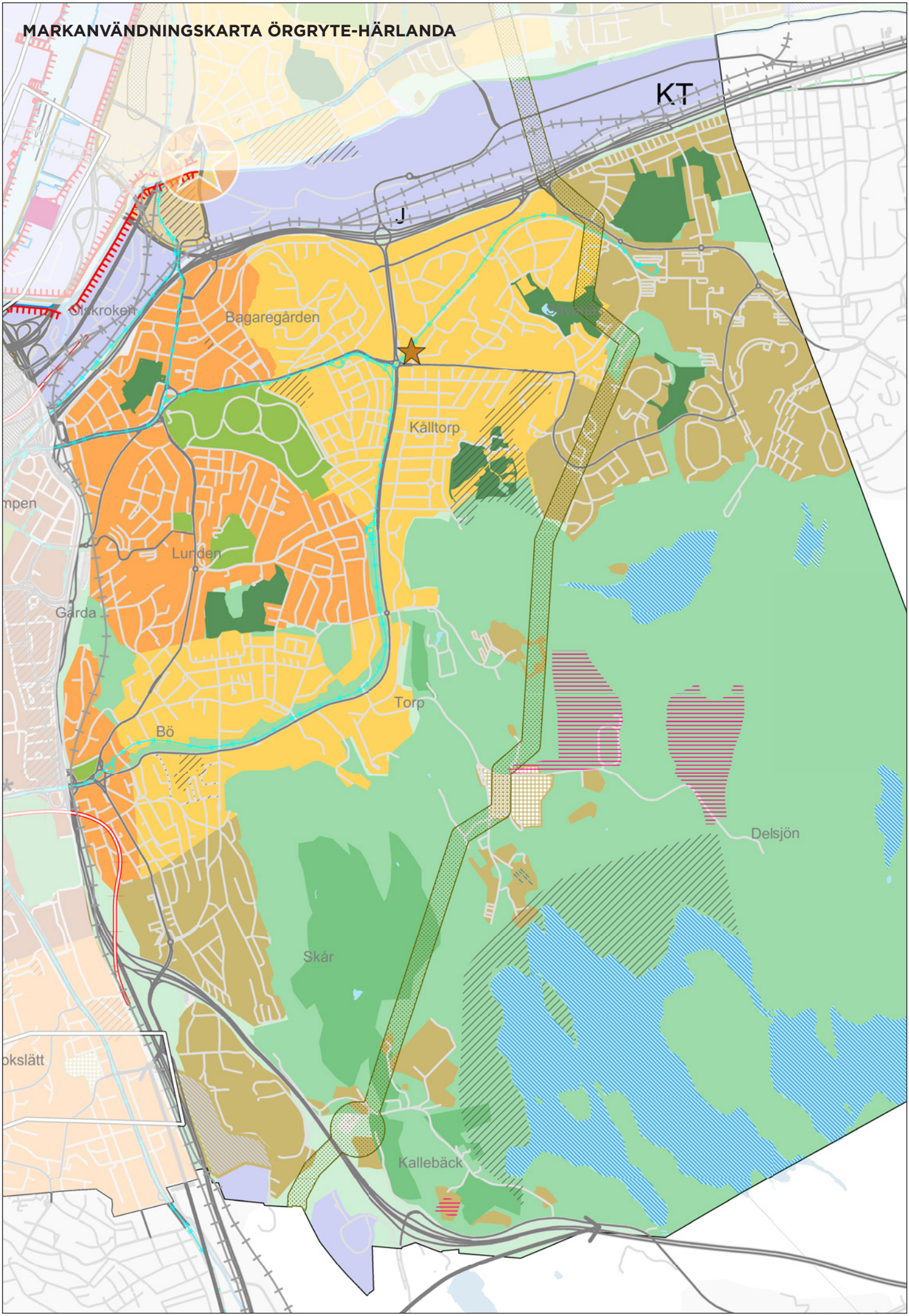
Munkebäckstorget ligger i Kålltorp och är ett torg omslutet av trevåningshus. Torget har flera butiker, apotek och samhällsservice. Flera spårvagnar passerar precis intill.

Inom stadsdelen finns dessutom flera viktiga platser med stort utbud av service och kollektivtrafik, exempelvis Redbergsplatsen och Olskrokstorget.

Näringsliv

Stadsdelen har större områden med verksamheter i Olskroken och Sävenäs. I Sävenäs finns även lite tyngre industri, så som Renovas avfallskraftvärmeverk. I stadsdelen ligger också Östra sjukhuset som är en viktig arbetsgivare, vilket innebär att vård och sociala tjänster är den största branschen.

MARKANVÄNDNINGSKARTA ÖRGRYTE-HÄRLANDA



Trafik och infrastruktur

Det finns både lokala och stadsdelsövergripande barriärer som skapar svårigheter för invånarna att röra sig fritt inom stadsdelen och till angränsande stadsdelar. E6, E20, riksväg 40, Västkustbanan och Västra Stambanan omringar och påverkar den mot centrum samt mot Östra Göteborg. Detta gör det svårare att nå andra delar av Göteborg trots läget nära centrum.

Inom Örgryte-Härlanda finns flera större bil- och kollektivtrafikvägar som Delsjövägen, Munkebäcksgatan, Redbergsvägen, Härlandavägen och Ånäsvägen. Gatunätet är annars relativt finmaskigt. Stora delar av stadsdelen har en god kollektivtrafikförsörjning med spårvagnslinjer, busslinjer och tåg. I norra delen av stadsdelen ligger Sävenäs station där pendeltåg mot Alingsås stannar.

Grönområden och vattenmiljöer

I stadsdelen ligger Delsjöområdet som är naturreservat och ett viktigt rekreationsområde för hela Göteborg och närliggande kommuner. Delsjöområdet behöver bättre tillgänglighet, med information och tydliga entréer in till området. Från Delsjön utgår det gröna stråket Delsjön-Härskogenkilen som sträcker sig upp till Alingsås. Delsjöområdet kopplar även samman med Lackarebäckskilen i sydöst.

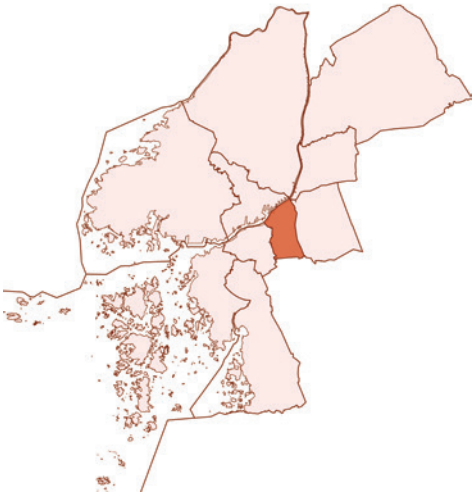
I stadsdelen finns också flera stadsdelsparker som exempelvis Redbergsparken och Renströmska parken och bostadsnära parker som exempelvis Gubberoparken. Östra kyrkogården och Skatås motionscentrum drar mycket besökare.

Inriktning för mark- och vattenanvändning

De västra delarna av Örgryte-Härlanda är utpekade som utvidgad innerstad, medan Munkebäck, Torp och Örgryte/Bö utgörs av mellanstadens prioriterade utbyggnadsområden. Skår och Sävenäs är övrig stadsbebyggelse med mestadels småhus. Munkebäckstorg är en av mellanstadens tyngdpunkter. Delsjöområdet markeras som natur- och friluftsområde.
För teckenförklaring, se föregående avsnitt, sid 30-39.



Aschebergsgatan
Foto: Kjell Holmner



CENTRUM

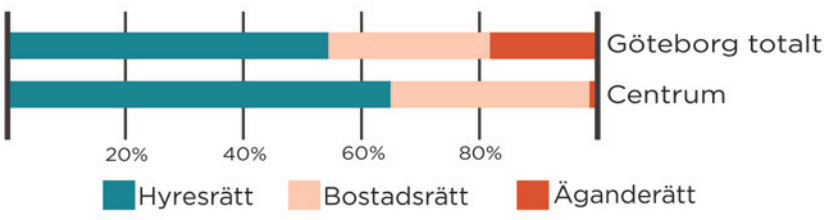
Stadsdelen Centrum utgör en stor del av Göteborgs innerstad och kärna idag. Här rör sig många människor från både Göteborg och närliggande kommuner då det är regionens viktigaste nod.

Här finns en stor blandning med butiker, kontor, restauranger, kultur, utbildning och bostäder på samma yta. Centrum omfattar primärområdena Krokslätt, Johanneberg, Landala, Guldheden, Lorensberg, Vasastaden, Inom Vallgraven, Stampen och Heden. Stadsdelen har en befolkning på ungefär 61 900 invånare

Bebyggelse

Centrum har en blandad bebyggelse och stadsdelens karaktär skiljer sig åt mellan områdena. Bebyggelsen är ett tvärsnitt av olika planeringsideal från 1600-talet till idag. Ungefär 40 procent av bebyggelsen är byggd innan 1940-talet och här finns byggnader och stilideal representerade från 400 år tillbaka i tiden. Stora delar har höga kulturmiljövärden och berättar för besökare och invånare om Göteborgs historia.

Bostadsbeståndet i centrum





Gårda
Foto: Marie Ullnert

Stadsdelens bebyggelse består nästan uteslutande av flerbostadshus och har högst andel små lägenheter i Göteborg. Det är brist på plats för ytkrävande samhällsservice såsom förskolor och skolor. Det pågår för närvarande omfattande planering och byggande för såväl bebyggelse som infrastruktur.

Fördjupning av översiktsplanen

Förslag till en ny fördjupning av översiktsplanen tas för närvarande fram för Centrala Göteborg. Denna omfattar stora delar av Centrum.

2016 antogs en fördjupning för Mölndalsåns dalgång av både Mölndals stad och Göteborgs Stad. Planområdet sträcker sig från Liseberg till Mölndals centrum. Syftet är att förtäta bebyggelsen utefter dalgången och blanda bostäder och verksamheter. Infrastrukturen ska utvecklas, särskilt för kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. Planen preciserar reservat för utbyggnad av järnvägen samt trafikplatser på motorvägen samt att kulturmiljöer ska tas till vara och natur- och rekreationsmiljöer utvecklas.

Läs mer

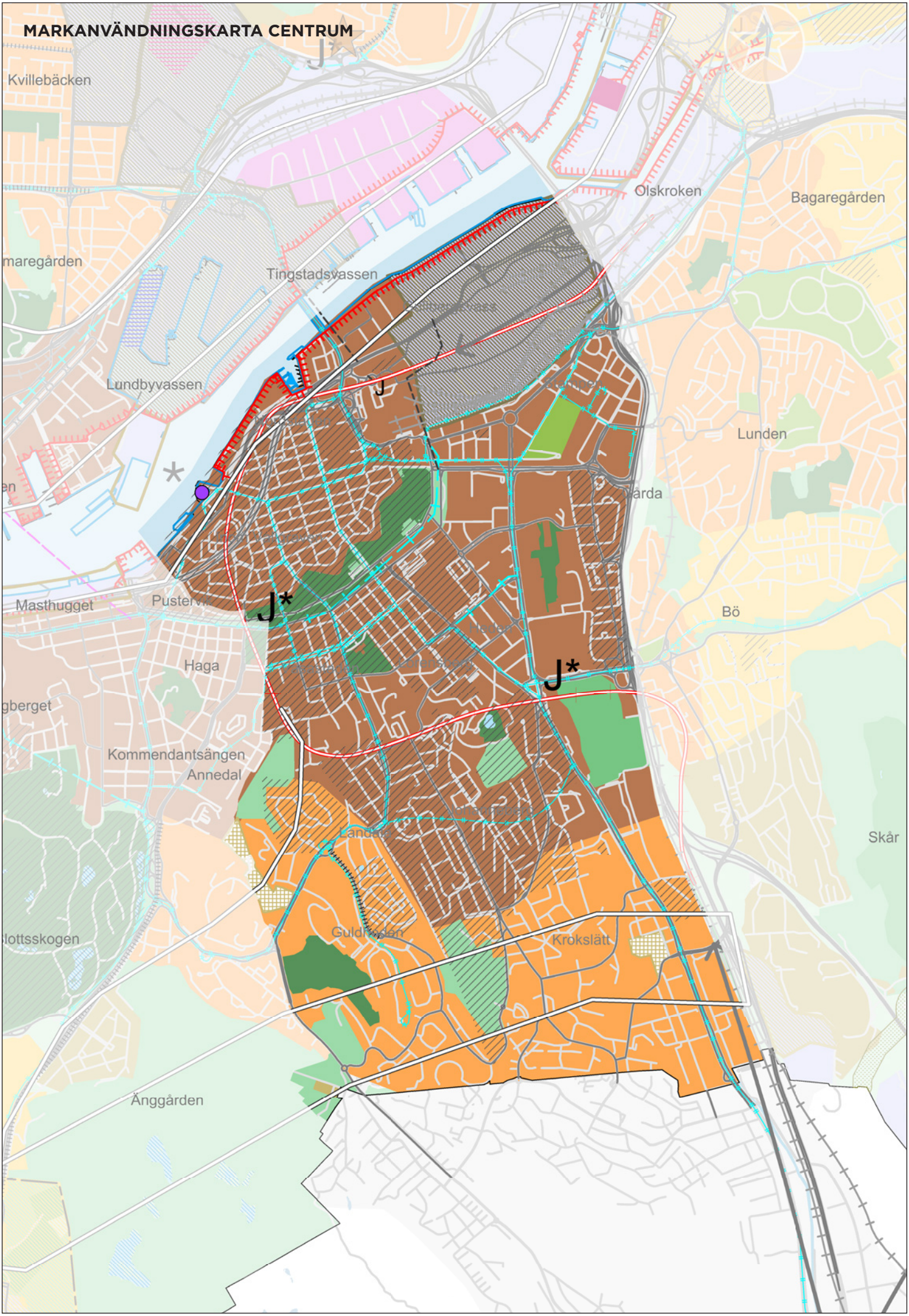
Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Mölndalsåns dalgång, 2016

Tyngdpunkter

Innerstaden utgör tyngdpunkt för såväl hela staden som för regionen i stort. I stadsdelen finns exempelvis innerstadens handel, evenemangsstråket med dess målpunkter, avenyns uteliv och flera av universitetets verksamheter.

Inom centrum finns många viktiga platser som Brunnsparken, Kungsportsplatsen, Götaplatsen, Drottningtorget, Korsvägen, Landala torg och Dr Fries torg. Dessa platser är väl försörjda med kollektivtrafik, handel och service, och är viktiga bytespunkter.

MARKANVÄNDNINGSKARTA CENTRUM



Näringsliv

Centrum har ett stort antal arbetsplatser och inpendling från hela Göteborg och närliggande kommuner. Närmare 30 000 arbetar inom företagstjänster och nästan lika många inom offentlig förvaltning, kommunikation och handel. Här finns också Göteborgs universitet och Chalmers tekniska högskola med 50 000 studenter, evenemangsstråket som är viktigt för besöksnäringen.

Trafik och infrastruktur

Trafiksituationen i Centrum är tidvis ansträngd, framförallt vid rusningstrafik. Många målpunkter samsas på liten yta och framkomligheten för både kollektivtrafik och bil är begränsad. Gång, cykel och kollektivtrafik är viktiga transportmedel i centrum. Kollektivtrafiken består både av spårvagnlinjer, busslinjer och båt. Från Göteborgs centralstation går tåg till olika delar av regionen och resten av Sverige. Det pågår stora infrastrukturprojekt i Centrum. Här byggs bland annat Västlänken som planskild tågförbindelse med stationer vid Korsvägen, Haga och Centralstationen, överdäckning av Götaleden och byggnation av Hisingsbron som ska ersätta Göta älvbron.

Grönområden och vattenmiljöer

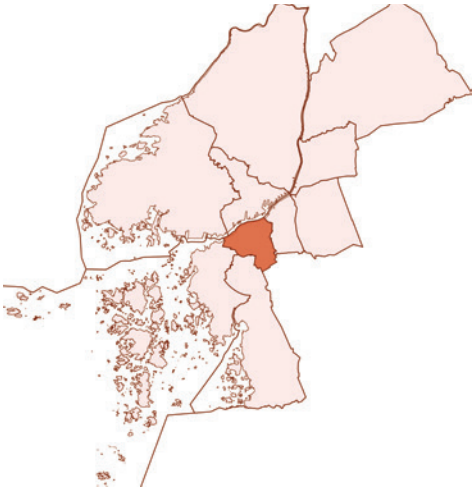
I Centrum finns främst anlagda parker, med undantag för viss värdefull natur vid Johanneberg-Guldheden. Här finns stadsparkerna Kungsparksstråket-Trädgårdsföreningen, Vasaparken och Renströmsparken/Näckrosdammen. Därutöver finns stadsdelsparkerna Burgårdsparken och Guldhedsdalen samt ett flertal mindre bostadsnära parker och lekplatser. Heden som idrottsyta är en viktig mötesplats för hela centrum och även för andra delar av staden. Stadsdelen har brist på grönområden och de som finns, används av många – såväl boende, besökare som verksamheter. Vattendragen som Vallgraven, Mölndalsån, Fattighusån och Stora hamnkanalen samt Göta älv är viktiga stråk som innehåller kvaliteter för upplevelse och rekreation, men även för den biologiska mångfalden.

Inriktning för mark- och vattenanvändning

Största delen av Centrum är utpekad som innerstad. Krokslätt, Guldheden och Änggården är utpekade som utvidgad innerstad. I Gullbergsvass finns områden som idag används för verksamheter, trafikleder och godshantering som är utpekat som ny innerstad. Det är ett långsiktigt arbete att omvandla stadsdelen till ny stadsbebyggelse. I Centrum finns flera utredningsområden för kommunikation.
För teckenförklaring, se föregående avsnitt, sid 30-39.



Röda sten
Foto: Johannes Berner



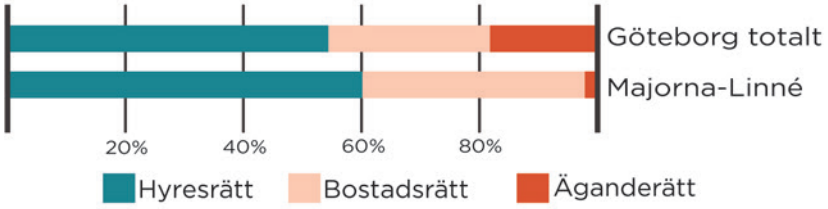
MAJORNA-LINNÉ

Majorna-Linné ligger strax väster om Centrum och har ett centralt läge. Stadsdelen är Göteborgs befolkningsmässigt största med nästan 65 000 invånare och är generellt sett välmående, men det finns stora skillnader i livsvillkor och hälsa inom stadsdelen. Primärområdena är Annedal, Haga, Kungsladugård, Majorna, Masthugget, Olivedal, Sanna, Stigberget och Änggården.

Bebyggelse

Majorna-Linné har en stark kulturhistorisk identitet som är tongivande för hela Göteborg. Mer än 43 procent av bostadsbeståndet är byggt innan 1940 och en stor del av bebyggelsen är uppförd i traditionell kvartersstad i trä och sten. Småhus är främst lokaliserade i Änggården och till viss del i Kungsladugård, medan övriga primärområden till största delen har flerbostadshus med en blandning av hyresrätter och bostadsrätter. Trycket på bostäder i stadsdelen är högt och Majorna-Linné är den stadsdel i Göteborg där det krävs längst kötid för att få en hyresrätt.

Bostadsbeståndet i Majorna-Linné





Vegagatan
Foto: Anna Olsson

Det pågår för närvarande omfattande planering och byggande vid Skeppsbron och Masthuggskajen. Syftet är att skapa tät och blandad innerstadsbebyggelse.

Tyngdpunkter

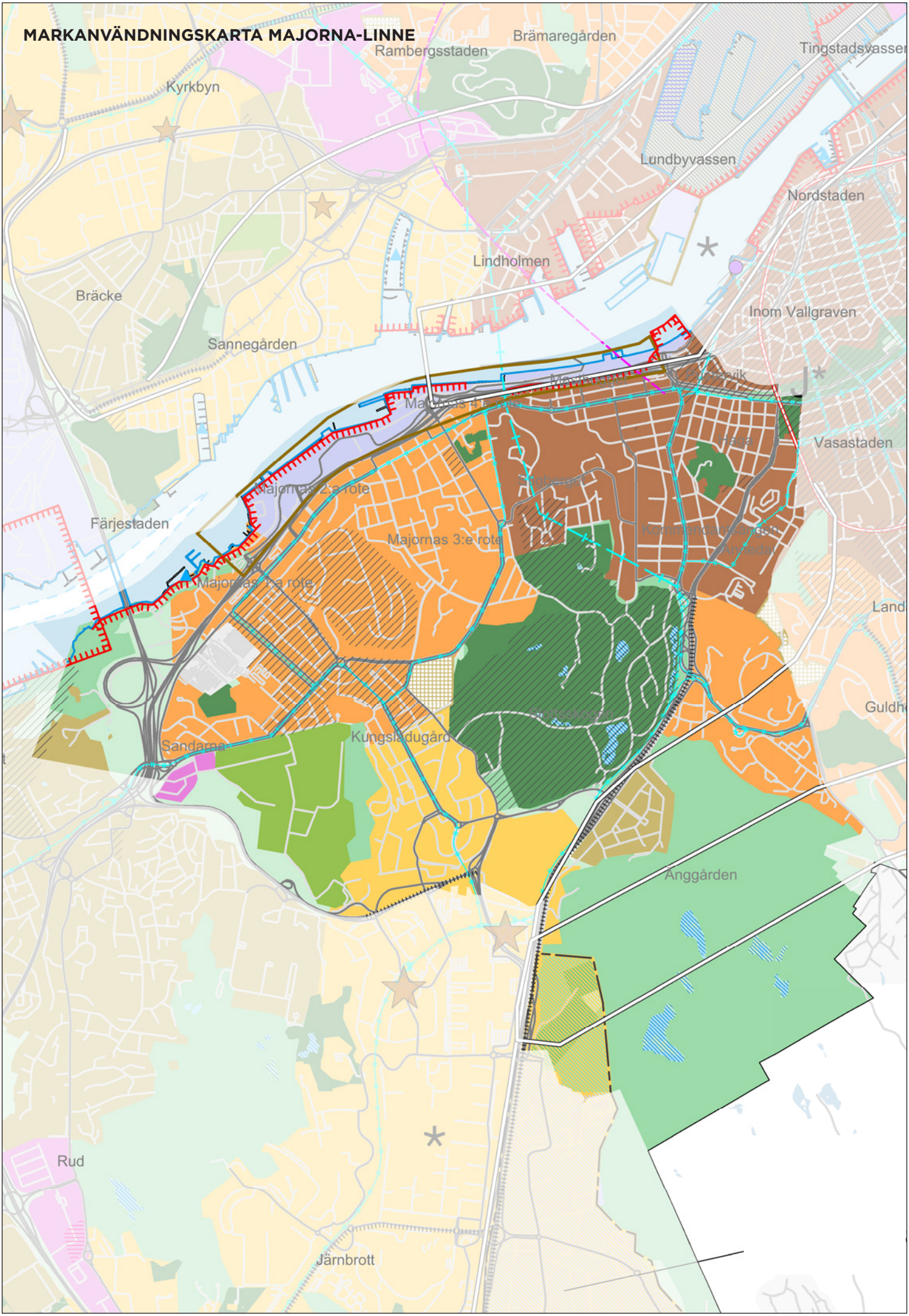
Stadsdelen har inga tyngdpunkter utpekade på markanvändningskartan, men ingår delvis i tyngdpunkten ”Innerstaden” där Järntorget och Linnéplatsen är viktiga platser. I den utvidgade innerstaden finns flera viktiga platser såsom Stigbergstorget och Mariaplan. Stadsdelen är, efter Centrum, den som har mest innerstadskaraktär och torg och platser är viktiga för fler än bara den lokala befolkningen. Här råder generellt hög täthet och stort utbud av både kommersiell och offentlig service. Det råder brist på samhällsservice såsom förskolor och idrottshallar i förhållande till stadsdelens befolkning.

Näringsliv

I Majorna-Linné ligger Sahlgrenska universitetssjukhuset som är en stor arbetsgivare och i stadsdelen arbetar över 12 000 personer inom vård och sociala tjänster. I stadsdelen finns också många små verksamheter, butiker och restauranger. Längs Masthuggskajen ligger ett fåtal verksamheter inom sjötransport och färjeterminal med färjetrafik till Danmark och Tyskland. Verksamhetsområdena Klippan, Fiskhamnen och Kungssten ligger även inom stadsdelen.

Trafik och infrastruktur

I merparten av stadsdelen samsas bilar, spårvagnar, bussar, cyklister och gående i


MARKANVÄNDNINGSKARTA MAJORNA-LINNE
Brämaregården
Rambergsstaden
Tingstadsvassen
Kyrkbyn
Lundbyvassen
Nordstaden
Lindholmen
Bräcke
Inom Vallgraven
Sannegården
Vasastaden
Majornas 2:a rote
Färjestaden
Majornas 3:e rote
Majornas 1:a rote
Kungsladugård
Sandarna
Anggården
Rud
Järnbrott

stadsmässiga gaturum. Stadsdelen har även mycket genomfartstrafik, framförallt på Oscarsleden, Högsboleden och Övre Husargatan. Stadsdelen har god kollektivtrafikförsörjning med spårvagnslinjer och busslinjer, men kollektivtrafiken är ofta fullbelagd och möjligheterna till utbyggnad är begränsade. Möjligheten att cykla inom området och till innerstaden är relativt goda. Majorna-Linné har en hög andel gående och cyklister.

Grönområden och vattenmiljöer

Stadsdelen gränsar i norr mot älven och i söder ligger Slottsskogen, en park som anlades på 1870-talet och som idag är en av Göteborgs viktigaste stadsparker. Hit kommer besökare från hela staden och även de som tillfälligt besöker Göteborg, för att motionera, besöka djurparken, utflyktslekplatsen Plikta eller något av de tillfälliga evenemang som arrangeras i parken. Röda Sten, Klippan och Sjöbergen är andra omtyckta platser med grönska och närhet till älven I stadsdelen ligger Botaniska trädgården och Änggårdsbergen som delvis är naturreservat. Detta gör att Majorna-Linné är en mycket grön stadsdel, men grönskan ligger ofta intill barriärer som vägar och bebyggd miljö och det råder stora skillnader i tillgång till grönområden. Det är också brist på små gröna platser i anslutning till människors bostäder.

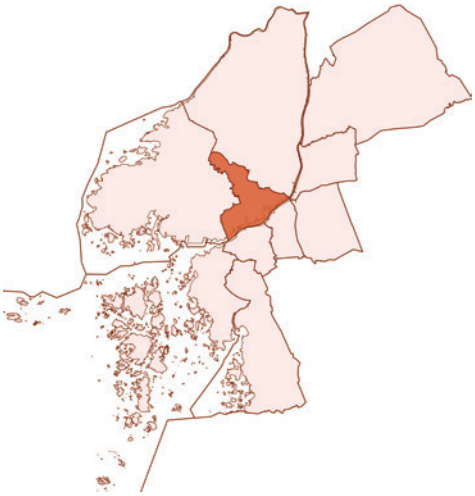
Inriktning för mark- och vattenanvändning

Majorna-Linné är till största del utpekad som innerstad och utvidgad innerstad. I söder finns områden utpekade som mellanstadens prioriterade utbyggnadsområden. Längs älven markeras industriområden. Slottsskogen markeras som park, medan Botaniska trädgården och Änggårdsbergen markeras som natur- och friluftsområde.

För teckenförklaring, se föregående avsnitt, sid 30-39.



Vågmästareplatsen
Foto: Marie Ullnert



LUNDBY

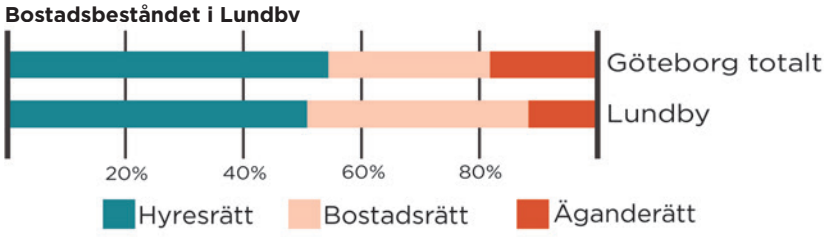
Lundby är en snabbt växande stadsdel. Den förtätning som planeras innebär att stadsdelens befolkning kan fördubblas inom 20 år. Förr bestod Lundby till stor del av hamn- och varvsverksamhet. Idag utvecklas dessa områden till tät stadsbebyggelse.

Lundby stadsdel omfattar primärområdena Eriksberg, Kvillebäcken, Kyrkbyn, Kärrdalen, Lindholmen, Rambergsstaden, Slätta damm. Stadsdelen är centralt beläget i mellanstaden. Det bor cirka 53 100 personer i stadsdelen

Bebyggelsen

Lundbys bebyggelse varierar stort inom stadsdelen med tät stadsmiljö med flerbostadshus och glesare småhusområden. Här finns allt från äldre kulturmiljöer som Gamla Kyrkbyn till nyare områden som Eriksberg, Sannegårdshamnen och delar av Lindholmen. Längs älven finns också den gamla varvs- och industrikaraktären kvar på flera ställen. Bebyggelsen i Lundby är till största delen byggd mellan 1940 och 1960. En relativt stor del är byggd under 2000-talet.

Bostadsbeståndet i Lundby





Eriksberg
Foto: Linn Ryding

Det pågår för närvarande omfattande planering och byggande i stora delar av Lundby (bland annat Backaplan, Frihamnen och Lindholmen). Syftet är att skapa tät och blandad innerstadsbebyggelse.

Tyngdpunkter

Backaplan är en viktig handelsplats som står inför stor omvandling och ingår i den framtida innerstaden.

Wieselgrensplatsen är en viktig tyngdpunkt för Lundby med sjukhus, ett 25-tal butiker och närservice. Torget är byggt under 1960-talet och beläget intill spårvagnshållplatsen och Hjalmar Brantingsgatan. Här passerar flera spårvagnar och bussar till andra delar av staden.

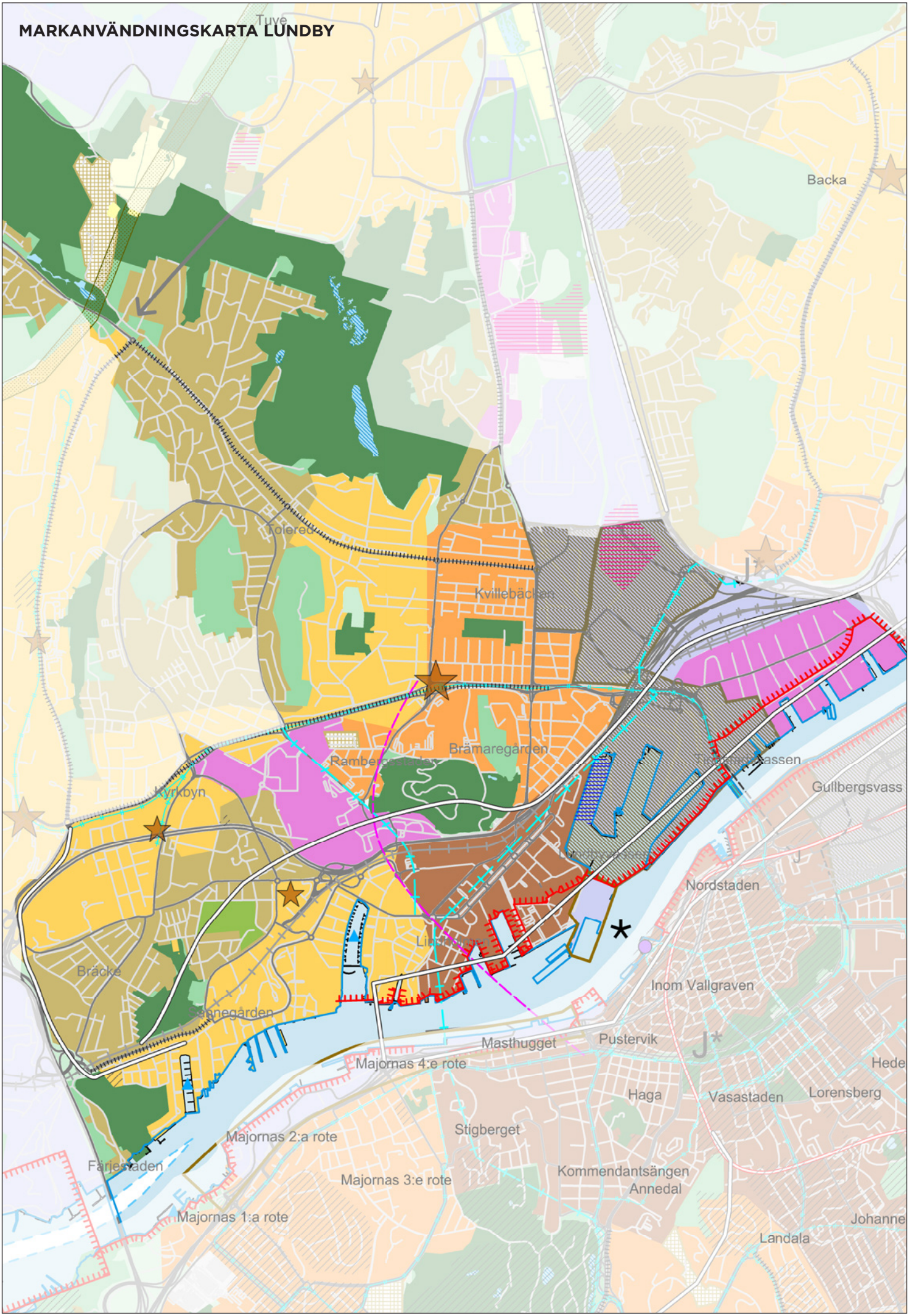
Kyrkbytorget är byggt i mitten av 1950-talet och i början av 2000-talet byggdes torget om för att öka trafiksäkerheten och trivsamheten. På Kyrkbytorget och vid Eketrägatan finns bland annat matbutik, apotek, optiker och second handbutik.

Eriksbergs köpcentrum är ett centrum som byggdes strax efter år 2000. Här finns butiker och restauranger med bland annat livsmedel och blommor. Centrumet har gott om parkeringsplatser och är främst riktat till bilburna kunder.

Näringsliv

Lundby har ett stort antal arbetsplatser, främst inom företagstjänster, tillverkning och utvinning. Här ligger bland annat Volvo Lundby med kontor och utveckling, Lindholmen Science Park med flera stora företag och utbildningsinsti-

MARKANVÄNDNINGSKARTA LUNDBY



tutioner. Inom Lundby finns också Ringöns verksamhetsområde och Backaplan som handelscentrum.

Trafik och infrastruktur

Lundby har flera stora vägar med mycket genomfartstrafik. Lundbyleden är särskilt dominant, men även huvudstråk som Hjalmar Brantingsgatan, Gustaf Dalénsgatan och Björlandavägen. Dessa är viktiga för kollektivtrafik, gods och biltrafik. Parallellt med Lundbyleden går Hamnbanan med godstransporter på järnväg till och från Göteborgs hamn.

Lundbys kollektivtrafik består idag av spårvagnslinjer och busslinjer. Planering pågår för att kollektivtrafiken ska utvecklas med linbana, pendeltågsstation vid Brunnsbo, ny spårväg mellan Brunnsbo och Linnéplatsen (via Backaplan, Frihamnen, Lindholmen och Stigberget). Denna spårväg kommer bland annat att avlasta Hisingsbron och minska sårbarheten med ytterligare en spårvägskoppling över älven.

Det huvudsakliga cykelnätet är i dagsläget främst ett pendelcykelstråk längs Hjalmar Brantingsgatan. På sikt är det tänkt att utvecklas längs Björlandavägen, genom Lindholmen till Eriksberg samt till Tuve. Fler kopplingar med broar för gång och cykel över älven är viktiga för att koppla ihop staden över älven.

Grönområden och vattenmiljöer

I Lundby finns Hisingsparken, som är en stadspark för hela Göteborg med utflyktslekplats och motionsslingor. Här finns också stadsparkerna Kiellers park och Färjenäsparken. Inom Lundby finns stadsdelsparkerna Flunsåsparken och Krokängsparken. Stadsdelen har fler mindre bostadsnära parker och lekplatser. Inom Lindholmen är det brist på bostadsnära parker.

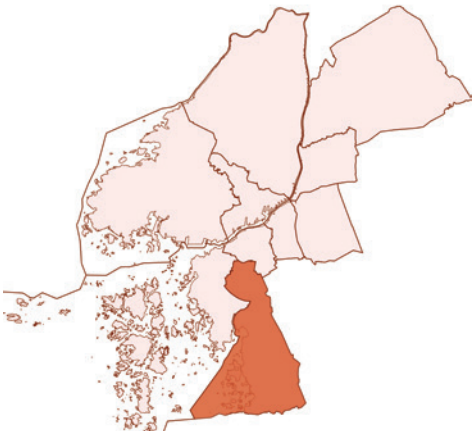
Inriktning för mark- och vattenanvändning

De tidigare hamn- och verksamhetsområdena Frihamnen, Backaplan och Lindholmen är utpekade som nya områden för innerstad. Området runt Wieselgrensplatsen och Brunnsbo ingår i utvidgad innerstad. Eriksberg, Kyrkbyn och västra Kvillebäcken är mellanstadens prioriterade utbyggnadsområden. Backaplan, Kyrkbytorget och Eriksbergs köpcentrum är tyngdpunkter. Ringön och Lundby är företagsområden. I Lundby finns flera utredningsområden för kommunikation.

För teckenförklaring, se föregående avsnitt sid 30-39.



Mandolingatan
Foto: Frida Winter

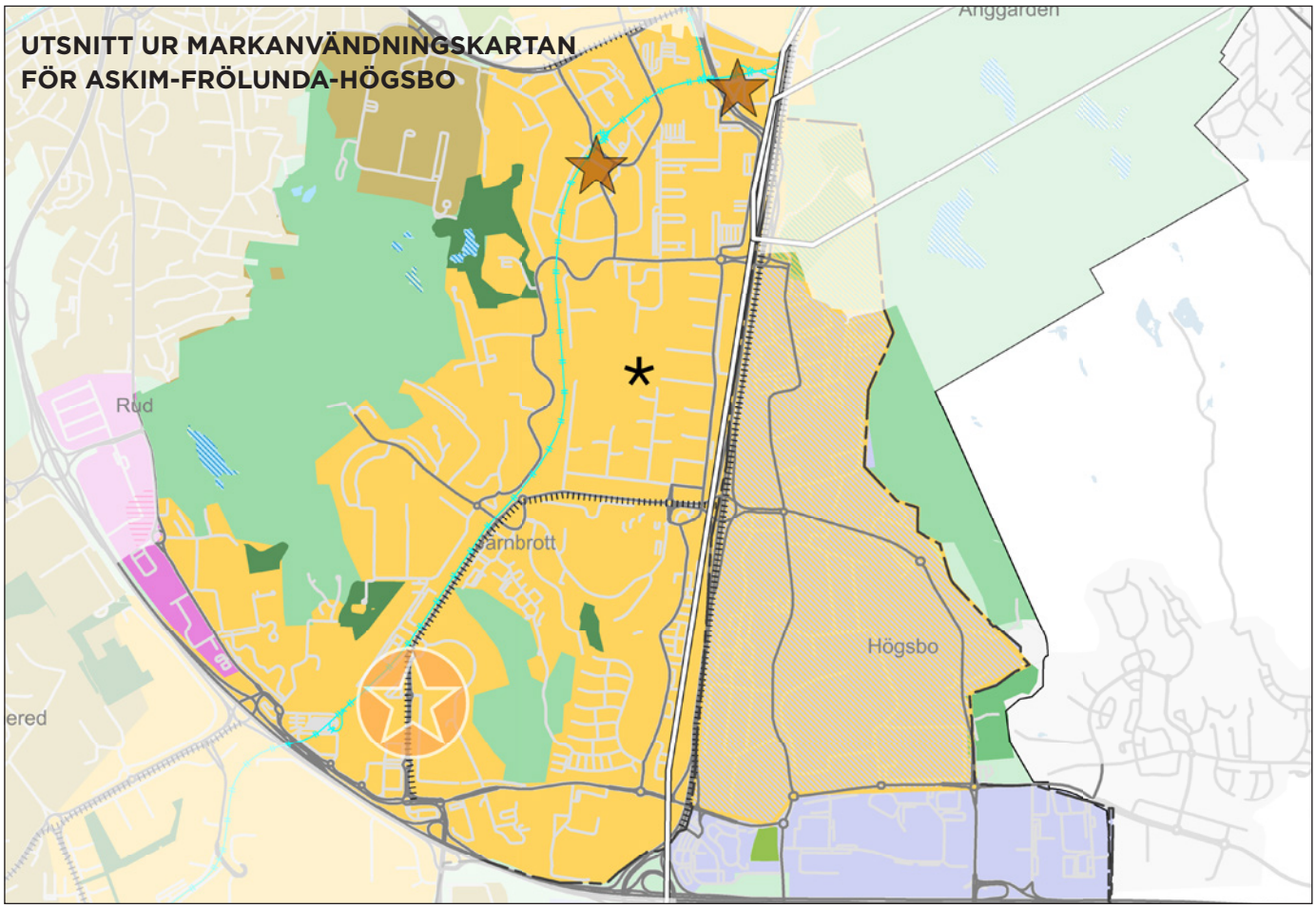


ASKIM–FRÖLUNDA–HÖGSBO

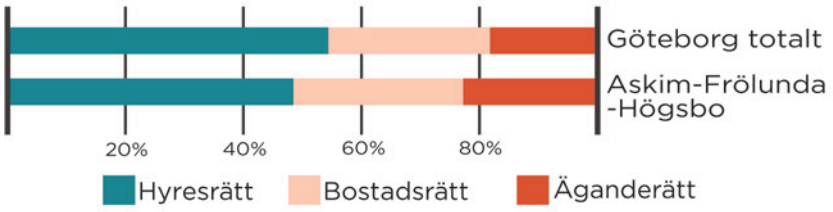
Askim-Frölunda-Högsbo är en stadsdel i södra Göteborg med närhet till natur och hav och med starkt skiftande karaktär mellan nord och syd. I stadsdelen bor cirka 60 500 personer och primärområdena är Högsbohöjd, Kaverös, Högsbotorp, Flatås, Ruddalen, Högsbo industri, Frölunda torg, Järnbrott, Tofta, Askim, Hovås och Billdal.

Bebyggelse

Stadsdelen har geografiskt en tydlig uppdelning av bostadsstrukturen. Den norra delen domineras av flerbostadshus och den södra av småhus. Stora delar av Frölunda och Högsbo är byggt under 1950- och 60-talet utifrån den tidstypiska så kallad grannskapsprincipen med stora flerbostadshus i form av skivhus och punkthus i park. Arkitekturen är varierad och grönytorna generöst tilltagna. Frölunda torg är ett viktigt regionalt centrum med omfattande handel och offentlig service. Stadsdelens bostadsbestånd består av en något större andel äganderätter och något lägre andel hyresrätter än Göteborg som helhet.



Bostadsbeståndet i Askim-Frölunda-Högsbo



Fördjupning av översiktsplanen

Förslag till fördjupning av översiktsplanen tas för närvarande fram för Högsbo-Frölunda.

En fördjupning för Södra Askim antogs 2011. Planen omfattar de område i Södra Askim som i den kommunomfattande översiktsplanen är utpekade som utredningsområde för framtida bebyggelse.

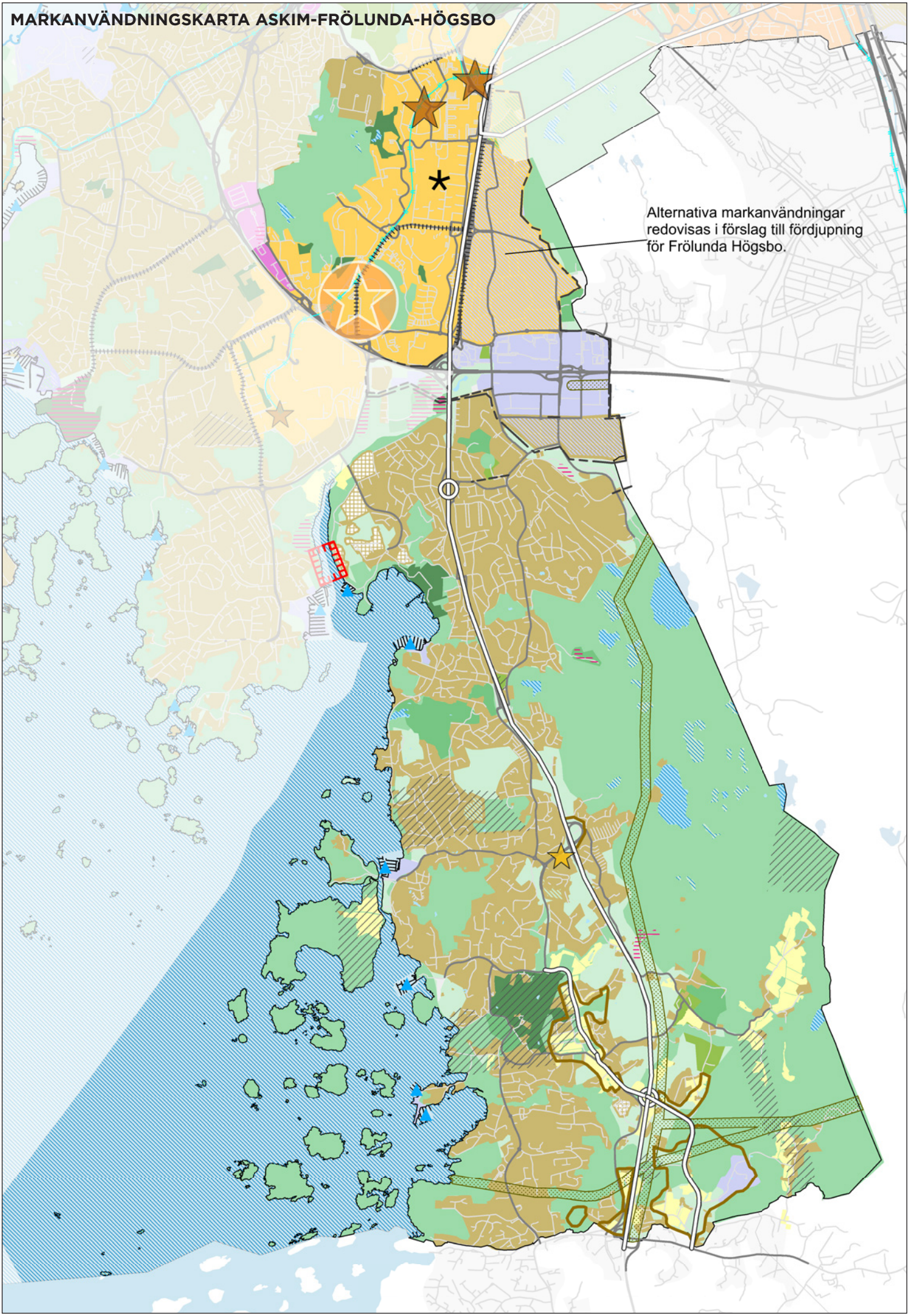
Syftet med planen är att redovisa en struktur som kan skapa underlag för fungerande lokalsamhällen med gång- och cykelavstånd till skola, närservice och kollektivtrafik utifrån ledorden en god livsmiljö, lättillgänglig skärgård och

Inriktning för mark- och vattenanvändning

Norra delen av stadsdelen är främst utpekat som mellanstadens prioriterade utbyggnadsområden. Frölunda torg är en strategisk tyngdpunkt. Även Marklandsgatan/Axel Dahlströms torg och Brottkärr är tyngdpunkter. Öster om Dag Hammarskjöldsleden, norr om Otto Elanders gata, finns verksamhetsområden som markeras som nytt område för blandad stadsbebyggelse. Askim, Hovås och Billdal är utpekat som övrig stadsbebyggelse.

För teckenförklaring, se föregående avsnitt sid 0-39.

MARKANVÄNDNINGSKARTA ASKIM-FRÖLUNDA-HÖGSBO



strövområden samt ett hållbart resande. Södra Askim har goda förutsättningar att skapa ett attraktivt boende nära hav och natur. Planförslagets huvudstruktur består av tre sammanhängande utvecklingsområden: Brottkärrsmotet, Svindal och Gatersered, som ligger vid genomgående stråk för trafiken. Planförslaget möjliggör cirka 6500 bostäder, vilket motsvarar cirka 16 000 nya invånare.

Tyngdpunkter

Frölunda torg är Göteborgs näst största köpcentrum med cirka 200 butiker, restauranger och kaféer. Här finns också ett resecentrum med ett antal spårvagnar och bussar. Torget omges av skivhus och punkthus. Här ligger också Frölunda specialistsjukhus.

Axel Dahlströms torg och Marklandsgatan är tillsammans en tyngdpunkt. Axel Dahlströms torg är centrum för service och handel i Högsbo. Torget byggdes på 1950-talet med ett karaktäristiskt höghus. Stadsbyggnadsidén var att allt som behövdes i vardagen skulle finnas i grannskapet. Idag finns här bland annat butiker, apotek, bibliotek och restauranger. Marklandsgatan är en viktig knutpunkt för kollektivtrafik. Här stannar flera spårvagnar och bussar. Här finns även viss service i form av pizzeria, mataffär och bensinstation.

Brottkärr ligger intill Säröleden, cirka 12 km från centrala Göteborg och började byggas 2014. Ett centrum har växt fram vid Brottkärrsmotet. Området bedöms fortsätta byggas ut under många år framöver. Här finns stort kommersiellt utbud av affärer och restauranger. Området kollektivtrafikförsörjs av expressbuss.

Näringsliv

Askim-Frölunda-Högsbo har ungefär lika många arbetsplatser som antal arbetsföra invånare. Det sker en stor inpendling av anställda inom handel, vilket också är den största branschen i stadsdelen. I nordöstra delen ligger Högsbo-Sisjö verksamhetsområde med ett flertal industrier, verksamheter och handel.

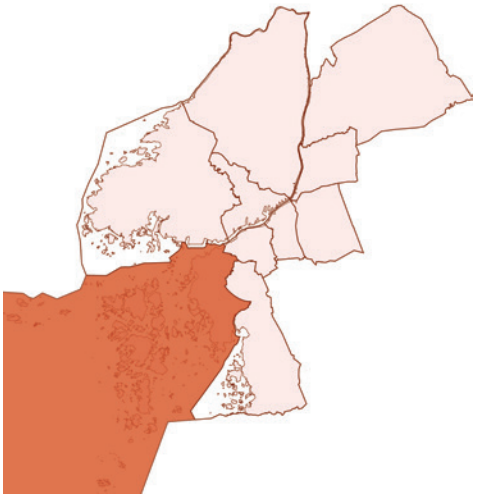
Trafik och infrastruktur

1960-talets planering av Frölunda skapade en struktur med funktionsuppdelning och bilens framkomlighet var i fokus. Det har lett till att stadsdelens trafiksystem präglas av separering och större leder. I norra stadsdelen utgör vägar och spårvägen barriärer som försvårar för möjligheterna att röra sig mellan bostadsområden. Rakt genom stadsdelen går Dag Hammarskjöldsleden/Säröleden och Söder/Västerleden som skapar en barriärer mellan stadsdelens delar.

Kollektivtrafiknätet i Frölunda och Högsbo är väl utbyggt med flera spårvagnslinjer och busslinjer som försörjer området. Södra delarna av stadsdelen har ett mindre kollektivtrafikutbud och lägre kollektivtrafikanvändande. Här går bussar som främst trafikerar i nord-sydlig riktning.

Grönområden och vattenmiljöer

Askim, Hovås och Billdal har kustremsa i väster med bl.a. Askimsbadet, naturreservatet Stora Amundö och Billdals skärgård. I öster ligger Slottskogen-Sandsjöbackakilen. Frölunda och Högsbo karaktäriseras av sin tids stadsbyggnadsideal av hus i park med gröna och generöst tilltagna gårdar. Natur- och rekreationsområdet Ruddalen i den nordvästra delen ger nära tillgång till rekreation och motionsmöjligheter. I Frölunda finns också stadsparken Positivet med en bemannad utflyktslekpark.



VÄSTRA GÖTEBORG

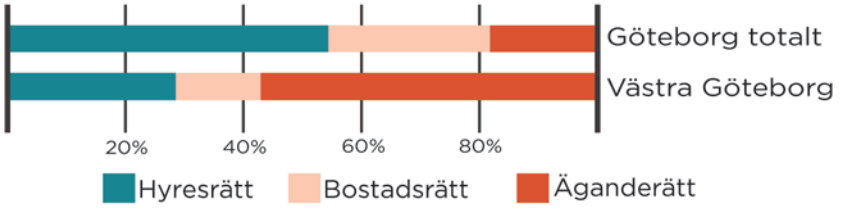
Västra Göteborg är präglat av havet med kuststräckan och södra skärgården. Det är en välmående stadsdel med högst medelinkomst i Göteborg, men har ändå stora skillnader i olika delområden vad gäller boende, utbildning, inkomst och hälsa. I stadsdelen bor drygt 53 000 invånare och primärområdena är Fiskebäck, Långedrag, Hagen, Grimmered, Södra Skärgården, Bratthammar, Guldringen, Skattegården, Ängås, Önnered, Grevegården, Näset och Kannebäck.

Bebyggelse

Inom stadsdelen finns olika bebyggelsestrukturer med stadsmiljöer, skärgårdsområden, radhus- och villaområden. Delar av stadsdelen är gamla fiskesamhällen där villabebyggelsen successivt byggts ut under århundraden, vilket skapat småskaliga bebyggelsestrukturer för bostäder och trafik. Stora delar av flerbostadshusbeståndet, men även villor och radhus, byggdes under 1960- och 70-talet. Nästan 60 procent av bostadsbeståndet i Västra Göteborg är småhus, vilket är högre än Göteborg i stort och gör att stadsdelen sticker ut.

Det pågår för närvarande planering för ny bebyggelse vid bland annat Opaltorget.

Bostadsbeståndet i Västra Göteborg



Tyngdpunkter

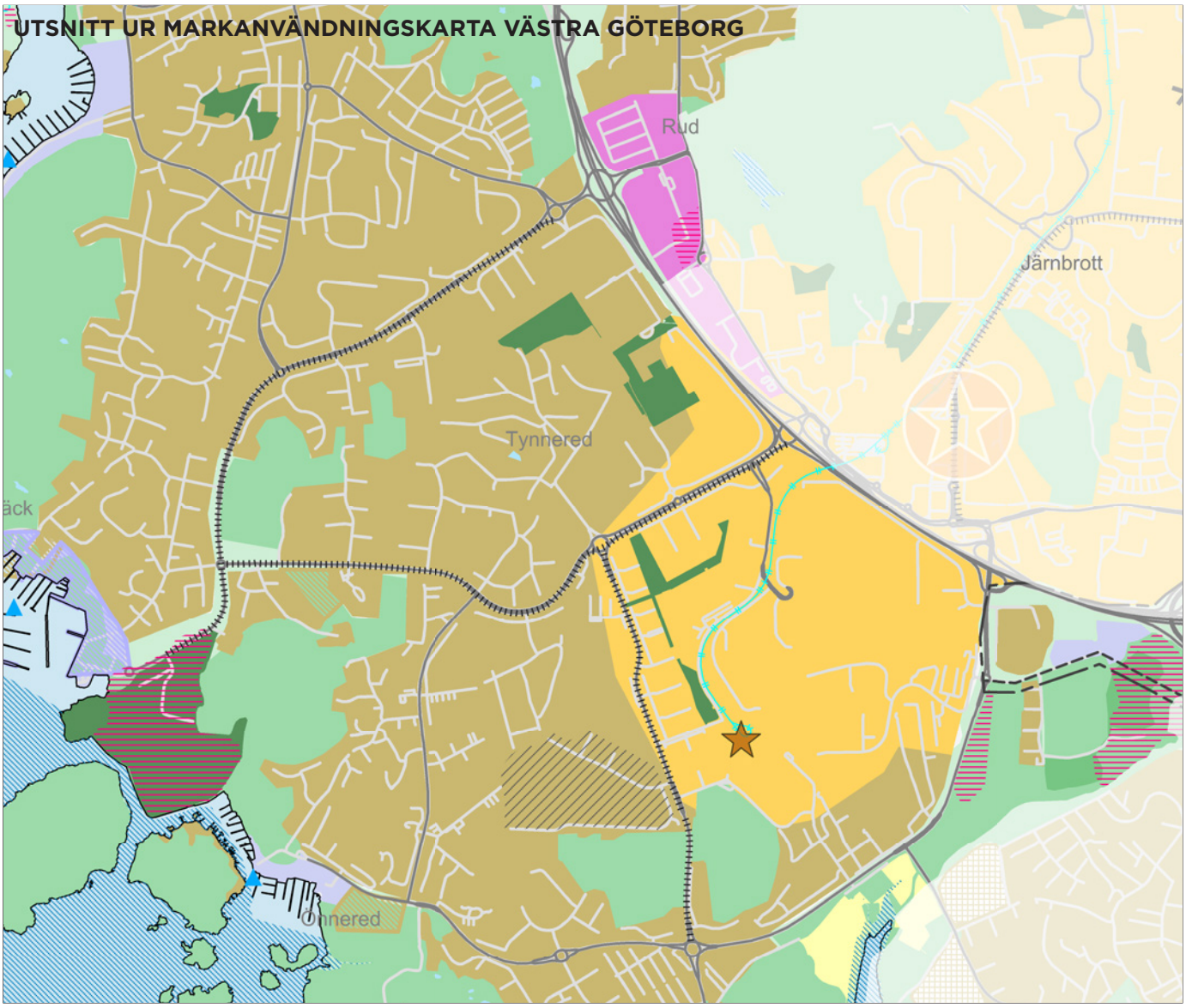
Opaltorget byggdes under miljonprogrammets tid och genomgår just nu en stor förändring med bland annat nya bostäder, butiker, förskolor, vårdcentral och park. Torget ligger vid ändhållplatsen för Göteborgs sydvästra spårväg och härifrån går flera spårvagnslinjer.

Näringsliv

Västra Göteborg har ett relativt lågt antal arbetsplatser med stor utpendling. Industriområden finns i Grimmered, Tranered och vid Nya Varvet. Fiskebäcks hamn och den militära verksamheten vid Käringberget med Göteborgs Garnison samt Försvarsmedicincentrum är också stora arbetsplatser i stadsdelen. Det finns flera mindre företag, livsmedels- och servicebutiker, caféer och restauranger på olika platser runt om i stadsdelen.

Trafik och infrastruktur

Genom stadsdelen skär flera större vägar som blir fysiska barriärer där Västerleden är den mest påtagliga. Andra större vägar är Torgny Segerstedtsgatan, Stora Fiskebäcksvägen, Skattegårdsvägen och Grevegårdsvägen. Flera av lederna utgör sociala barriärer. Lokalgatunätet är finmaskig med ofta smala, vindlande gator med småhusbebyggelse. Öarna i Södra Skärgården är bilfria med färjeförbindelse från Saltholmen.



UTSNITT UR MARKANVÄNDNINGSKARTA VÄSTRA GÖTEBORG

Spårvagnslinjer går från Opaltorget via Frölunda mot centrum och från Salthol-men via Älvsborg mot centrum. Utöver dessa finns även flera busslinjer. Dock har många boende i stadsdelen långa avstånd till närmaste busshållplats, främst villaområdena i söder, de kustnära delarna samt Grimmered. Det saknas kollek-tivtrafikförbindelser mellan nordliga och sydliga delar av stadsdelen. Bilinnehav-et i stadsdelen är bland det högsta i Göteborg.

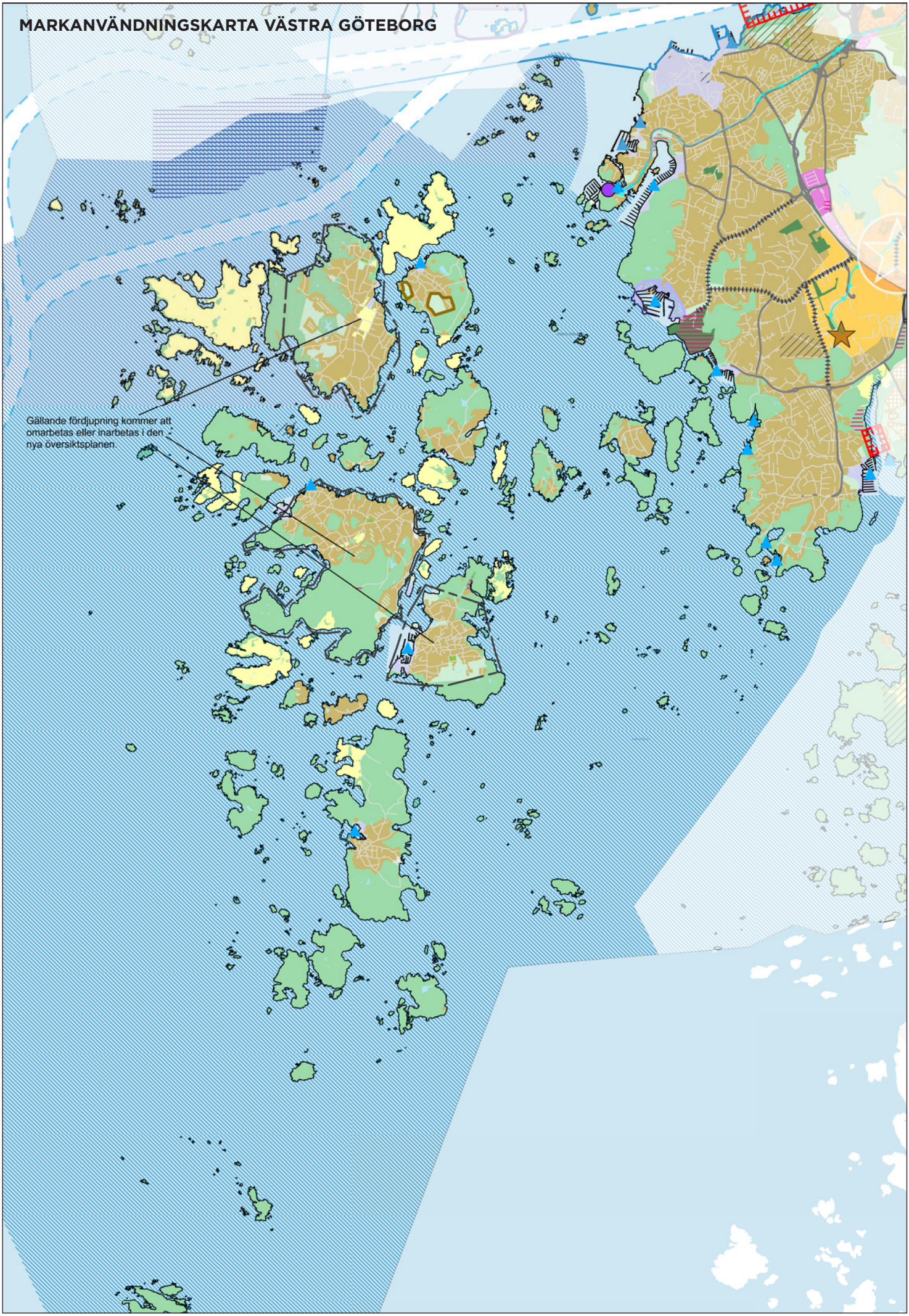
Grönområden och vattenmiljöer

Västra Göteborg har ett stort utbud av natur- och rekreationsområden samt ett flertal parker. Kusten och havet är närvarande med vandringsleder, badplatser och friluftsområden, exempelvis Skärvallsberget och Ganlet. Södra skärgården är ett viktigt rekreationsområde och turistattraktion för göteborgare och andra besökare. Det finns ett flertal stadsdelsparker som Bergkristallparken, Kastan-jealléns aktivitetspark i Tynnered samt Styrsö Bratten. Utöver detta finns ett flertal bostadsnära parker.

Inriktning för mark- och vattenan-vändning

Stora delar av bebyggelsen i Väs-tra Göteborgs är utpekat som övrig stadsbebyggelse. Tynnered ingår i mellanstadens prioriterade utbygg-nadsområden. Havet utgör vatten-område med särskilt stora värden. För teckenförklaring, se föregående avsnitt sid 30-39.

MARKANVÄNDNINGSKARTA VÄSTRA GÖTEBORG

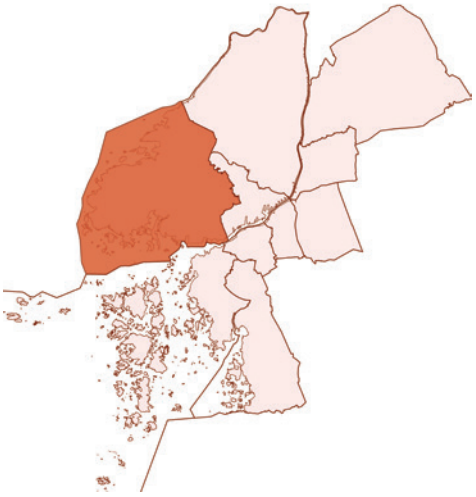




Briljantgatan
Foto: Lo Birgersson



Donsö
Foto: Steampipe production



VÄSTRA HISINGEN

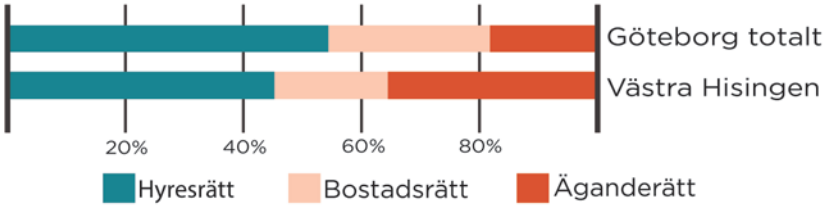
Västra Hisingen har cirka 56 000 invånare och är en tudelad stadsdel med stora skillnader mellan östra och västra delen. Torslanda är ett socioekonomiskt starkt område med en låg andel utrikes födda. Biskopsgården är ett socioekonomiskt svagt område med en hög andel utrikes födda. Befolkningen har därmed stora olikheter i ålder, bakgrund och boendeförhållanden. Göteborgs största industriområde ligger som en barriär mellan Torslanda och Biskopsgården.

Primärområdena är Arendal, Björlanda, Hjuvik, Jättesten, Länsmansgården, Nolered, Norra Biskopsgården, Svartedalen och Södra Biskopsgården.

Bebyggelse

Olika områden inom stadsdelen skiljer sig åt avseende karaktär och identitet. Västra delen präglas av villaområden och landsbygdsbebyggelse med stor andel småhus och få hyresrätter. Den östra delen har storskaliga områden med lamellhus och punkthus. Dessa områden domineras av hyresrätter. Sammantaget består stadsdelens bostadsbestånd av mindre andel bostadsrätter och större andel äganderätter än Göteborg som helhet.

Bostadsbeståndet i Västra Hisingen



Tyngdpunkter

Vårväderstorget är ursprungligen byggt 1958 och är ett torg i tre nivåer. Torget får på så sätt tre olika torgytor. Sedan 1950-talet har torget genomgått vissa förändringar. Vårväderstorget är en viktig plats i Biskopsgården med butiker, service och restauranger. Flera spårvagnslinjer passerar här.

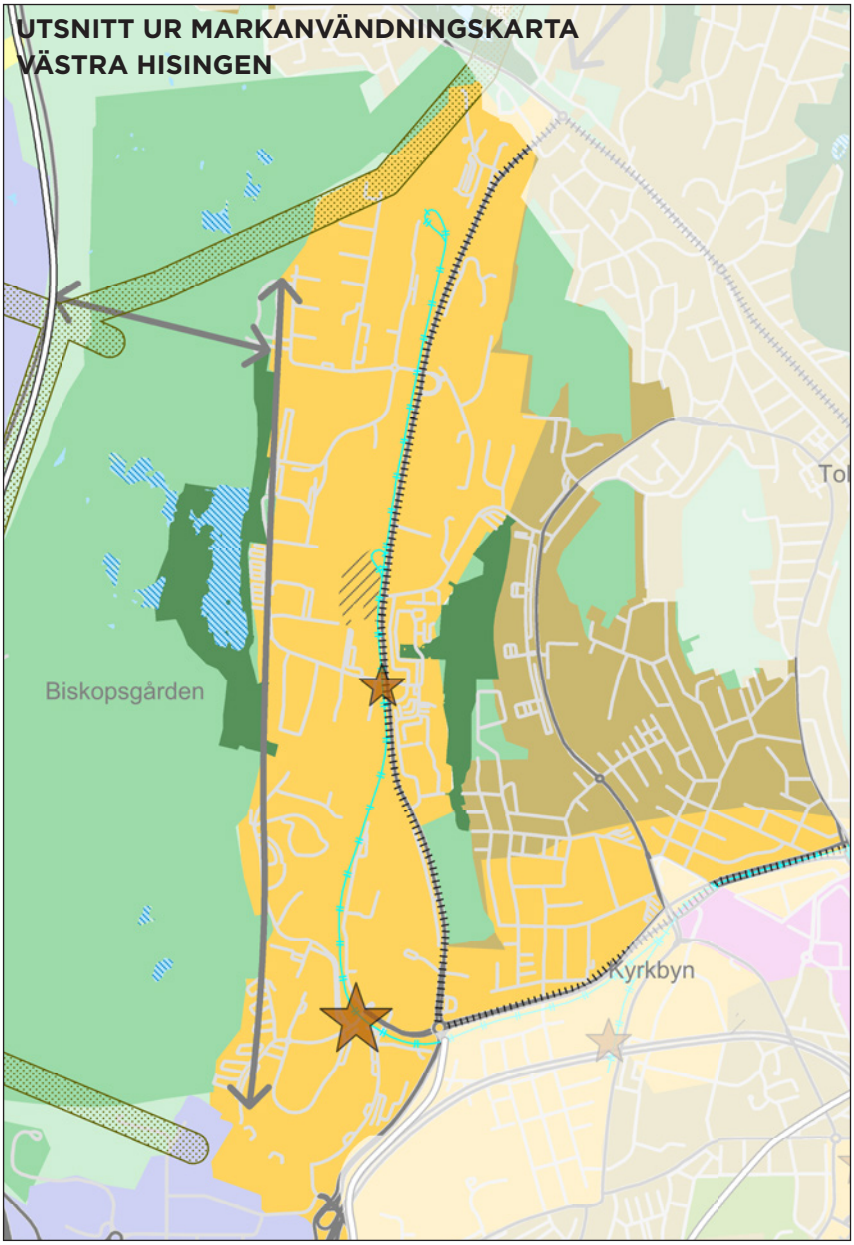
Friskväderstorget är från samma tid som Vårväderstorget och karaktäriseras av samma tidstypiska stadsbyggnadsideal. Här finns bland annat vårdcentral, butiker och Sjumilaskolan som ligger i nära anslutning.

Amhults torg skapades för cirka 10 år sedan och utgör tillsammans med Torslanda torg centrum med handel, kulturhus, bostäder och kollektivtrafik.

Näringsliv

Västra Hisingen har Göteborgs största verksamhetsområde med bland annat Volvo, Göteborgs hamn, raffinaderier mm. Flera av verksamheterna klassificeras som miljöfarliga verksamheter. Industriområdet utgör en barriär mellan Torslanda och Biskopsgården. Tillverkning och utvinning dominerar i området och sysselsätter 21 700 människor. Stadsdelen har därmed en stor inpendling med flera stora och viktiga arbetsgivare för Göteborg.

Ett förslag till fördjupning av översiktsplanen har tagits fram för Västra Arendal och Torsviken (samråd 2015). Syftet med fördjupningen är att säkerställa möjligheten till framtida hamn på Risholmen med tillhörande väg- och järnvägsförbindelse samt att säkerställa Torsvikens natur- och friluftsvärden.



Inriktning för mark- och vattenanvändning

Biskopsgården och Länsmansgården är utpekade som mellanstadens prioriterade utbyggnadsområden. Majoriteten av övriga bostadsområden i stadsdelen är övrig stadsbebyggelse med främst småhus. Vårväderstorget, Friskväderstorget och Amhults torg är tyngdpunkter. Vid Amhult och Torslanda markeras ett utredningsområde för blandad stadsbebyggelse. Volvoområdet med hamn och raffenaderier markeras som industriområde.

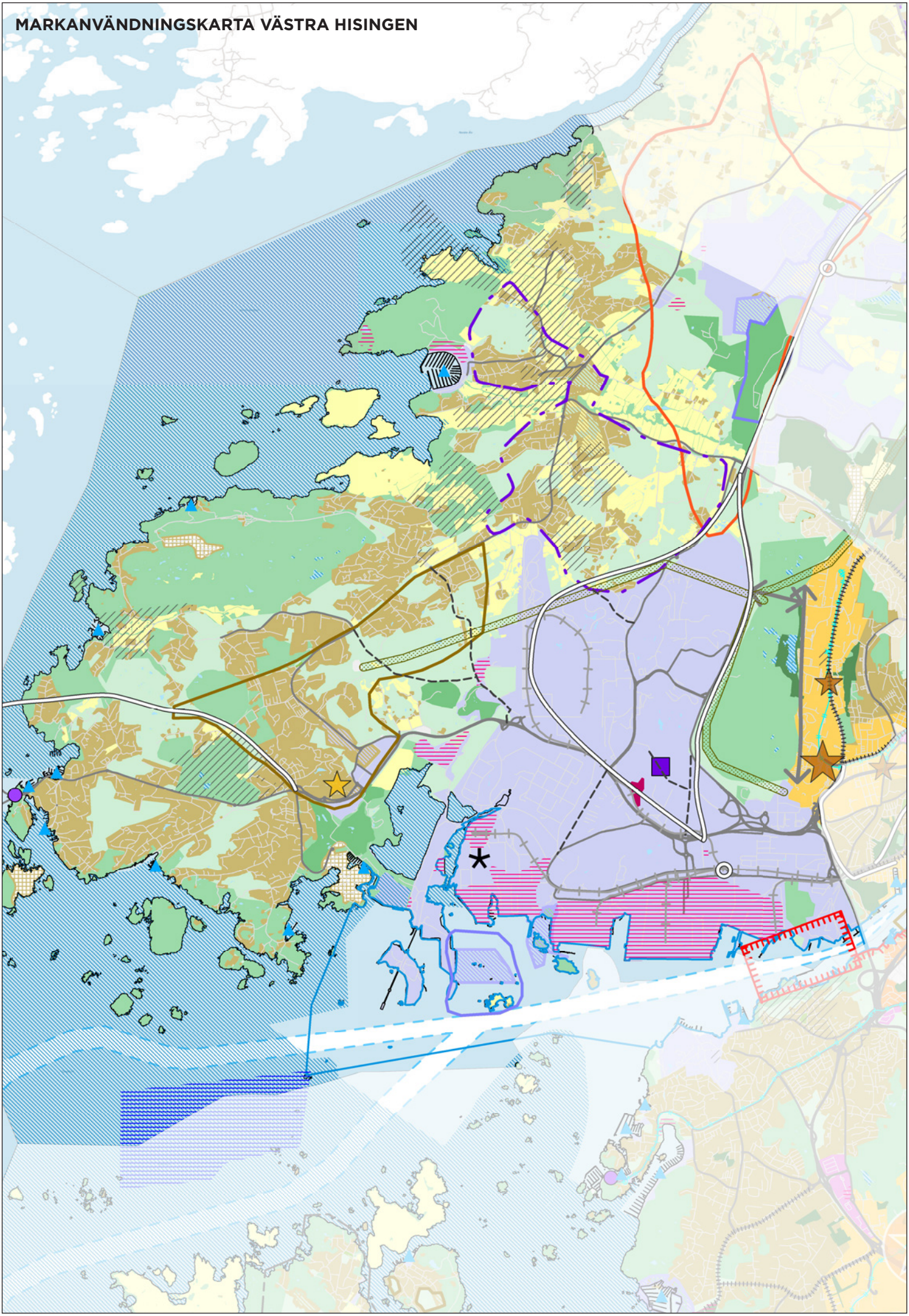
För teckenförklaring, se föregående avsnitt, sid 30-39.

Trafik och infrastruktur

Trafikstrukturen går i dalgångarna i nord-sydlig riktning. Det gör det svårt att röra sig mellan områdena i öst-västlig riktning. Biskopsgården har ett trafikseparerat gatunät och merparten av kollektivtrafiken är riktad mot centrala Göteborg.

I Torslanda är vägnätet glest och stommen utgörs av väg 155, Björlandavägen och Kongahällavägen. Huvuddelen av lokalnätet inom stadsdelen är utformad med återvändsgator med låg integration till närliggande områden. Strukturen gör det svårt att försörja området med effektiv kollektivtrafik. Bilberoendet är i allmänhet större än resten av stadsdelen och staden i sin helhet.

MARKANVÄNDNINGSKARTA VÄSTRA HISINGEN



Grönområden och vattenmiljöer

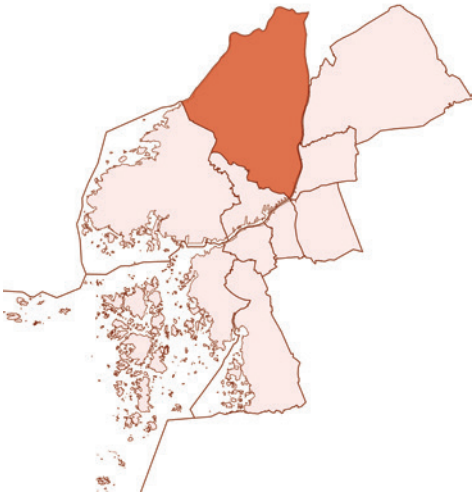
Västra Hisingen har flera park- och naturområden och nära till kust och hav med badplatser och andra naturupplevelser. Hisingens gröna kulturlandskapskil sträcker sig längs kusten med viktiga naturområden som exempelvis Björlanda-halvön, Majvik och Hästevikarna. Andelen anlagda parker är dock låg. Västra delen av stadsdelen har stora områden med värdefull natur och angränsar till Nordre Älvs Estuarium som är naturreservat. Här finns även reservatet Sillviken samt områden med höga kulturmiljövärden, Tumlehed och Bronsålderssundet. I Biskopsgården ligger stadsdelsparkerna Svartemosse och Långströmsparken.



Södra Biskopsgården
Foto: Anna Olsson



Sillvik
Foto: Åsa Henskog



NORRA HISINGEN

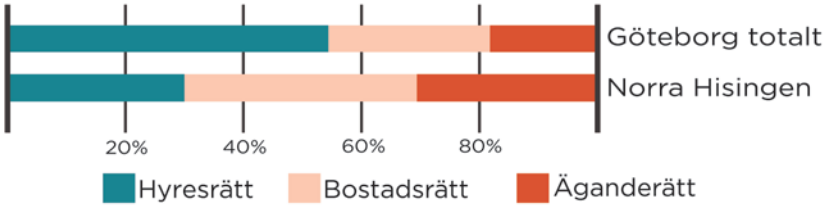
Norra Hisingen är den geografiskt största stadsdelen och står för 22 procent av landarealen inom Göteborg. Här möter staden landsbygden. Primärområdena är Kärra, Tuve, Skälltorp, Backa, Brunnsbo, Skogome, Säve och Rödbo. Det bor cirka 51 000 personer i stadsdelen.

Bebyggelse

Norra Hisingens bebyggelse varierar stort och de olika områdenas karaktär innefattar både småhus och flerbostadshus, stadsmiljö och landsbygd. Merparten av Norra Hisingens bebyggelse är byggd mellan 1961 och 1980, mycket från miljonprogrammets dagar. Stadsdelen har en högre andel småhus än Göteborg totalt.

Stadsdelens bostadsbestånd är i sin helhet relativt jämnt fördelat mellan hyresrätter, bostadsrätter och äganderätter. Dock är beståndet inom stadsdelen segregerat med olika upplåtelseformer i enklaver, exempelvis i primärområdet Skälltorp där drygt 65 procent av bostäderna är bostadsrätter och i Brunnsbo där bostadsrätter saknas och 70 procent istället utgörs av hyresrätter.

Bostadsbeståndet i Norra Hisingen



Tyngdpunkter

Selma Lagerlöfs torg är en viktig tyngdpunkt för Norra Hisingen och lokalt centrum för närboende. Här finns drygt tjugo butiker, vård, restauranger, skola, bibliotek och annan kommunal service. Torget byggdes under 1960-talet och präglas av en tidstypisk öppen planform och trafikseparering. Här passerar flera busslinjer. Området vid Selma Lagerlöfs torg är under omvandling och det planeras för över 1000 nya bostäder, kontor, handel, idrottshall och nytt stadsdelshus med rum för kultur. Det skapas också nya torg och parkstråk.

Tuve torg hette från början Norums torg och byggdes under 1970-talet. Platsen har emellertid varit handelsplats sedan bronsåldern och är därmed Göteborgs äldsta. För drygt tio år sedan genomgick torget renoveringar. Här finns livsmedelsaffär, bageri och kvarterskrog.

Kärra centrum är byggt under 1970-talet. Här finns bland annat livsmedelsbutik, apotek och restaurang. Kärra simhall ligger i nära anslutning. Flera bussar och expressbuss passerar.

Brunnsbotorget är byggt under 1960-talet och har flera butiker, konditori och Brunnsbokyrkan.

Näringsliv

Norra Hisingens näringsliv består till stor del av verksamhetsområden med transport, magasinering, tillverkning/utvinning, logistik och handel. Här finns både mindre och större industrier och stora externhandelscentrum. Längs med hela älvstranden finns verksamhetsområden och handelsområden som Bäckebol.



Holmvägen
Foto: Anna Olsson

Längs Lillhagsvägen ligger Aröds industriområde med småindustri. Handeln genererar stor inpendling till stadsdelen.

Trafik och infrastruktur

Norra Hisingen är en av de stadsdelar som har störst bilinnehav. Genom stadsdelen passerar Kungälvsleden (E6) och Hisingsleden. Ledernas barriäreffekter påverkar hur människor rör sig och hur man betraktar sitt område. Gång- och cykelstråken in mot Göteborgs innerstad och mellan primärområdena upplevs ofta som otrygga och svårframkomliga. Trots att stadsdelens södra delar ligger i nära anslutning till centrala Göteborg bidrar barriärerna till minskat cyklande.

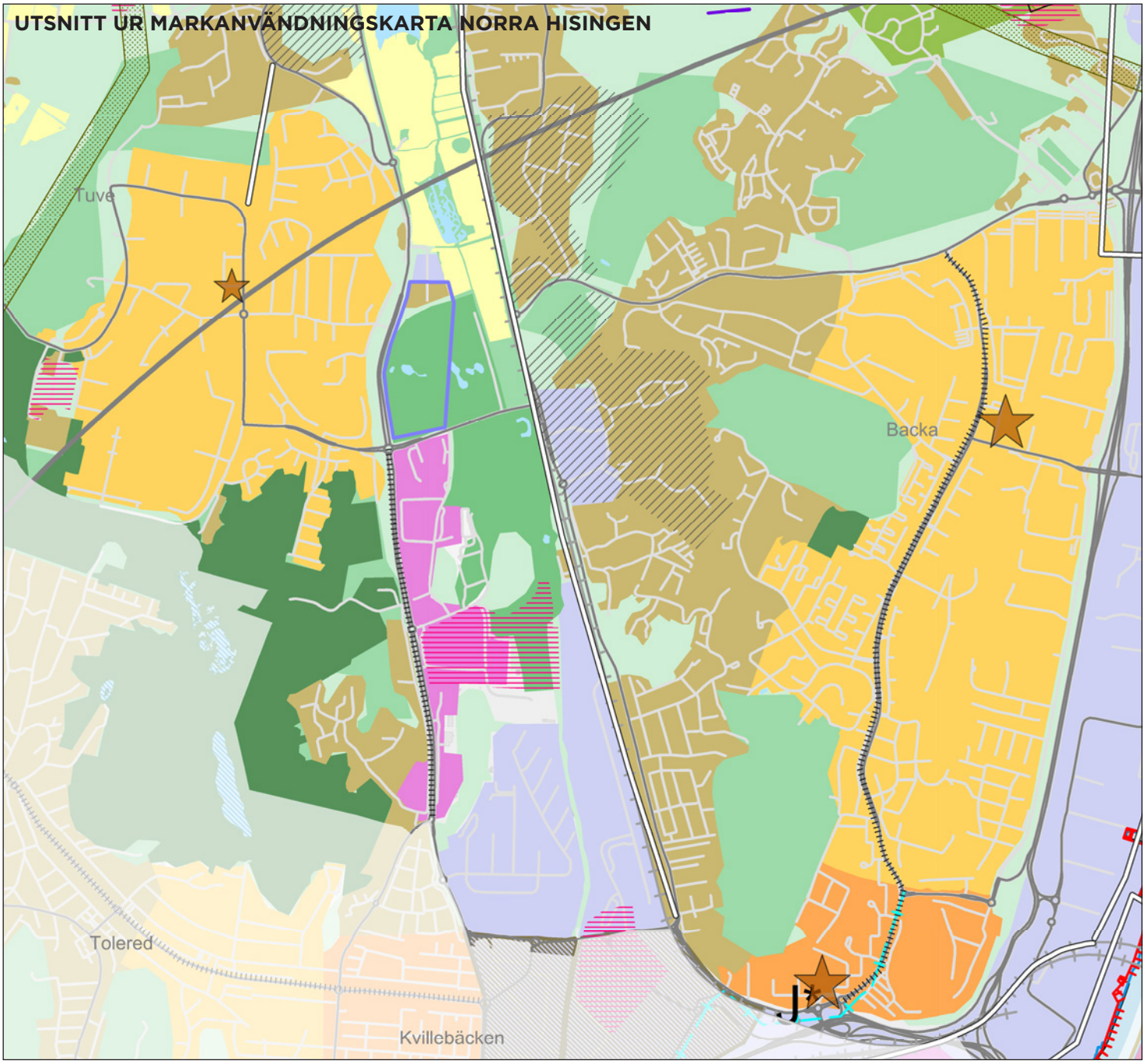
Norra Hisingens kollektivtrafik består idag av busslinjer. De flesta bussar rör sig in mot innerstaden och det är svårt att förflytta sig i tvärled. Vid Brunnsbotorget planeras en ny pendeltågstation på Bohusbanan och anslutande spårvagn mot Hjalmar Brantingsplatsen. Stationen beräknas vara klar 2024.

Grönområden och vattenmiljöer

I anslutning till stadsdelen finns Hisingsparken som är en stadspark för hela Göteborg med utflyktslekplats och motionsslingor. Här finns stadsdelsparkerna Krumeluren och Centrumparken. Stadsdelen har också flera mindre bostadsnära parker och lekparker.

På Norra Hisingen finns flera större natur- och rekreationsområden som Hökälla, Skändlabergen, Jämmerberget och Svankällan. Stadsdelens natur karaktäriseras av åkerlandskap och kuperad natur samt hällmarkskog, och området har närhet till både Nordre älv och Göta älv som har rekreations- och naturvärden. Här finns intressanta kulturlandskap med dalgångar och brutna skogslandskap, blandat med skog och bergsplatåer.

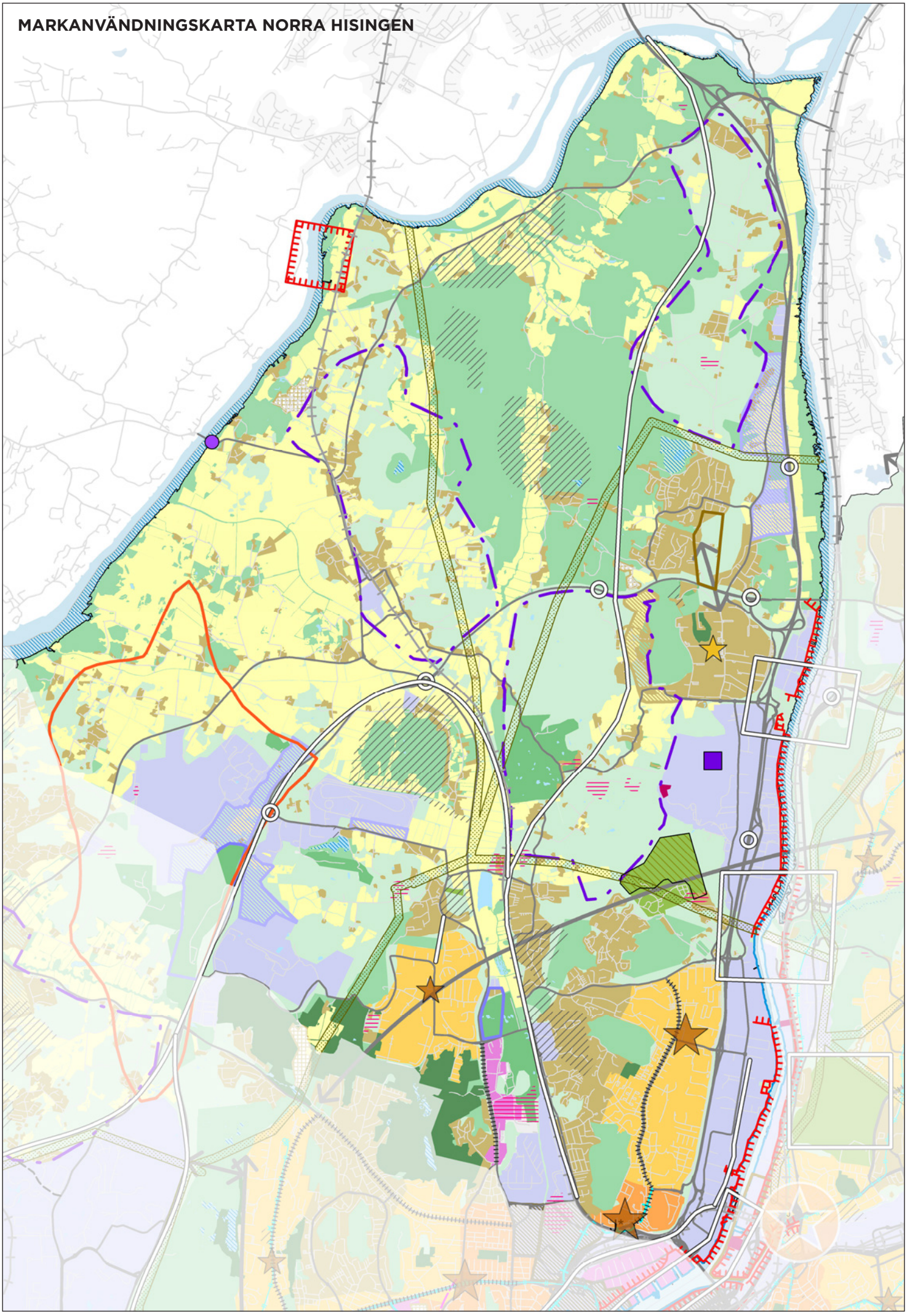
UTSNITT UR MARKANVÄNDNINGSKARTA NORRA HISINGEN

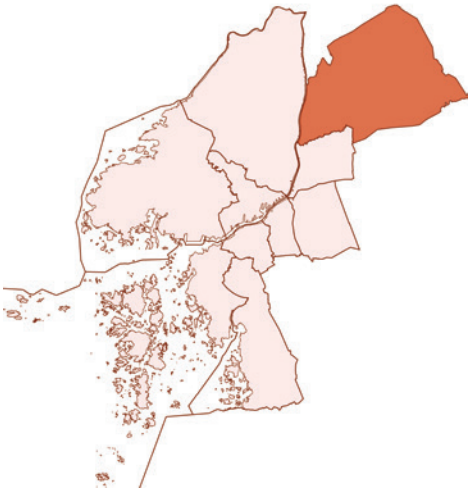


Inriktning för mark- och vattenanvändning

Backa, Tuve och Kärra är utpekade som mellanstadens prioriterade utbyggnadsområden. Brunnsbo, Selma Lagerlöfs torg, Tuve torg och Kärra centrum är tyngdpunkter. I Kärra, Rödbo och Säve finns planeringsreserver som utgör en värdefull reserv för bostadsförsörjning på lång sikt. I Norra Hisingen finns även flera utredningsområden för kommunikation. För teckenförklaring, se föregående avsnitt.

MARKANVÄNDNINGSKARTA NORRA HISINGEN





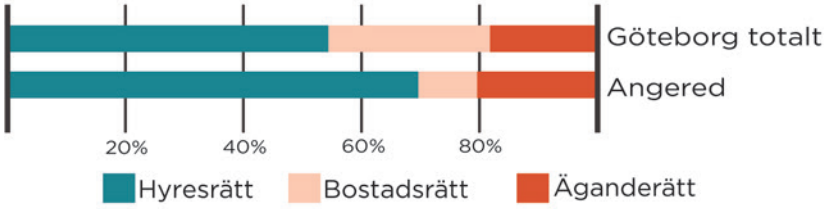
ANGERED

Angered planerades på slutet av 1960-talet och var tänkt att totalt rymma 130 000 boende och 70 000 arbetsplatser. Planerna reviderades dock och idag bor det knappt 53 000 personer i stadsdelen. Primärområdena är Lövgärdet, Rannebergen, Gårdstensberget, Angered centrum, Agnesberg, Hammarkullen, Linnarhult, Gunnilse, Bergum, Hjällbo och Eriksbo.

Bebyggelse

Merparten av bebyggelsen ligger i den västra delen av stadsdelen och består främst av storskaliga områden med flerbostadshus intill spårvägen och större leder. Varje område omsluts av stora naturområden. Bostäderna är i huvudsak byggda mellan 1961 och 1980 och består till 70 procent av hyresrätter. Tillsammans med Östra Göteborg är detta högst andel i Göteborg. Angered har utöver flerbostadshus även en del radhus och friliggande småhus.

Bostadsbeståndet i Angered



Tyngdpunkter

Angered centrum byggdes under andra halvan av 1970-talet och är centrum för omgivande stadsdelar. Här finns ett 60-tal affärer och restauranger samt offentlig servicen med skolor, kulturhus, sjukhus mm. Angered centrum är också knutpunkt för kollektivtrafik i nordöstra Göteborg och trafikeras av flera spårvagnslinjer och busslinjer. Ett nytt resecentrum håller på att färdigställas här.

Hammarkulletorget byggdes 1971 och genomgick 1997 en förändring då torget tillgängliggjordes och vände butikernas entréer utåt. Här ligger Göteborgs enda ”tunnelbanestation” för spårvägen och varje år går Hammarkullekarnevalen förbi torget. Här finns bland annat ett Folkets Hus, bibliotek och simhall.

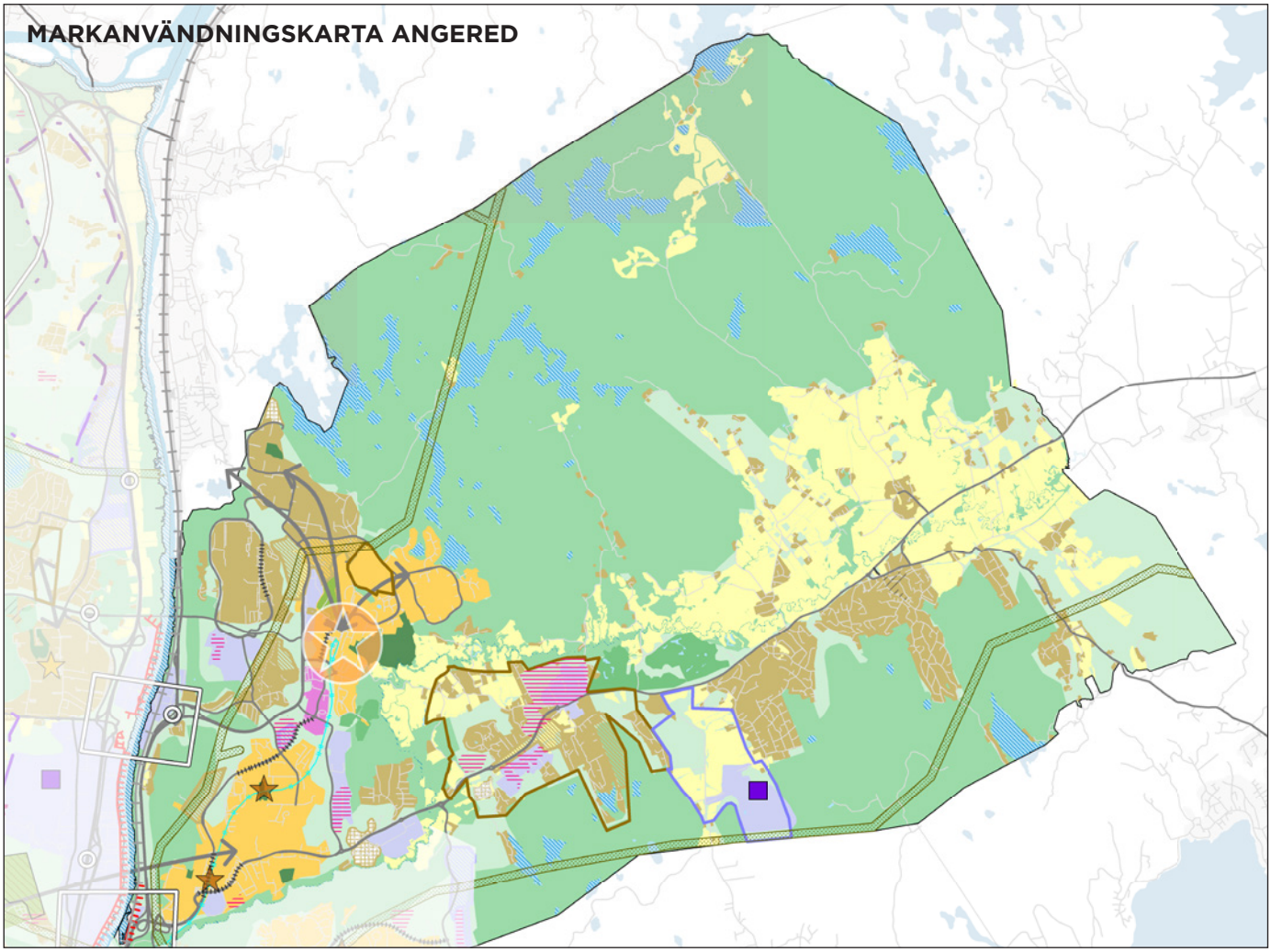
Hjällbo centrum genomgick en omfattande förvandling i början av 2000-talet då det fick ett helt nytt utseende med bland annat en påbyggd huvudentré i glas och en saluhall. Det är byggt i slutet av 1960-talet och flera busslinjer och spårvagnar passerar här.

Näringsliv

Angered har ett relativt lågt antal arbetsplatser jämfört med andra stadsdelar. De största branscherna är vård och sociala tjänster samt utbildning, som tillsammans utgör nästan hälften av alla arbetsplatser. Det finns verksamhetsområden i södra och västra delen av stadsdelen. I östra delen finns jord- och skogsbruk.

Trafik och infrastruktur

Från Angered är det många som åker kollektivt eller bil ut från stadsdelen varje dag för att arbeta på en annan plats. Angered har en lägre andel cyklister och fotgängare än resten av Göteborg. Att färre väljer att förflytta sig till fots eller med cykel kan förklaras av den glesa strukturen vilket gör det svårt att uträtta



sina vardagsärenden i närmiljön. Många av gångvägarna är också separerade från övrig trafik vilket gör att de kan upplevas som otrygga.

Vägnätet är till stor del överdimensionerat utifrån dagens mått och det är ofta höga hastigheter. Ett fåtal korsningar har kö i rusningstid.

Spårvägen tillsammans med expressbussnätet längs väg 190 utgör stommen i kollektivtrafiken. Viktiga bytespunkter är Hjällbo och Angered centrum. Det går även busslinjer över Angeredsbron till Hisingen och till närliggande kommuner. Ungefärlig restid från Angered centrum till Göteborgs centralstation är mindre än 20 minuter. Från vissa delar av Angered tar det dock upp mot 40 minuter att ta sig in till centrala Göteborg, vilket förklaras av att det krävs byten och att det är relativt långa avstånd.

Grönområden och vattenmiljöer

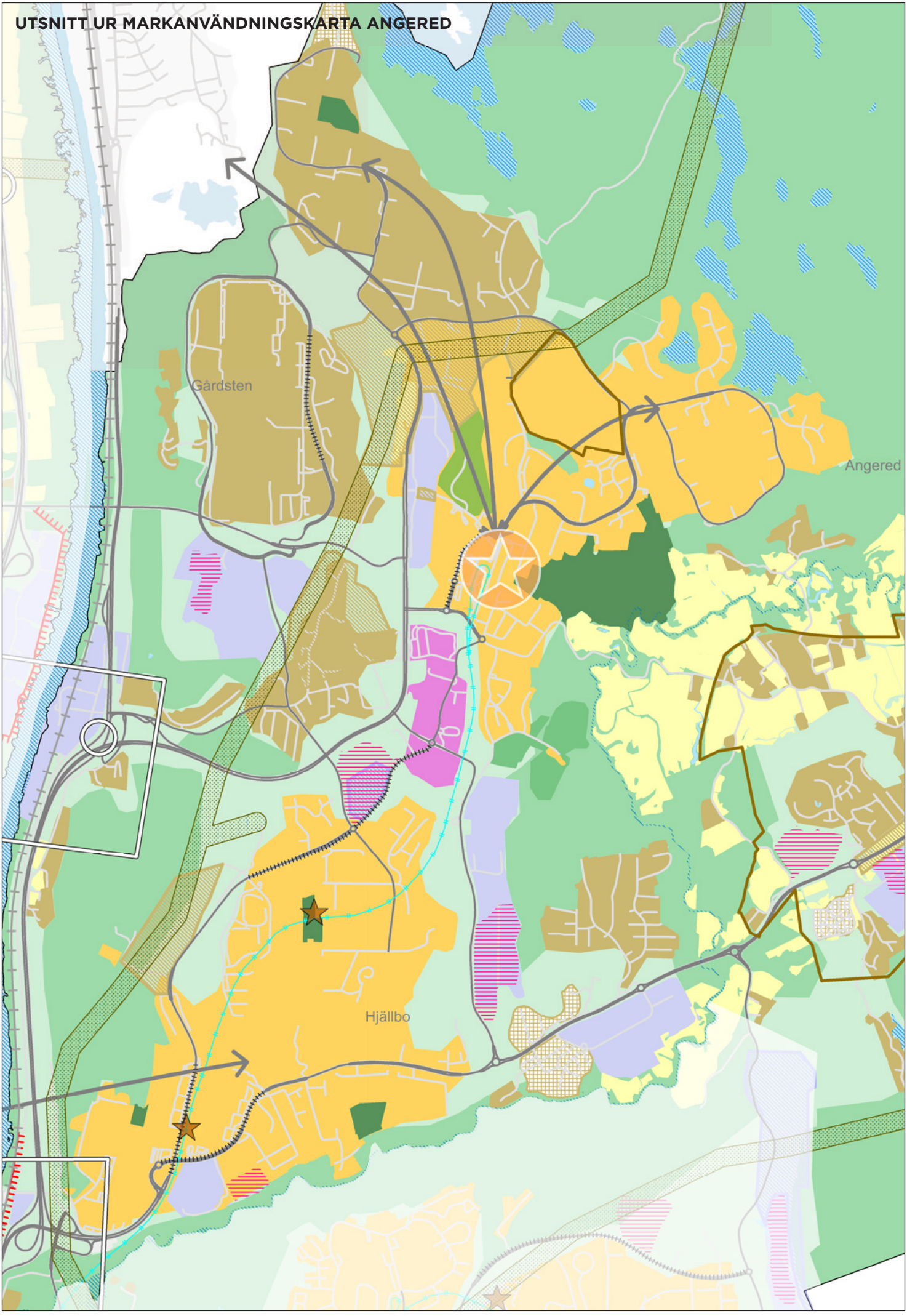
I Angered finns stora natur- och rekreationsområden. Inom de gröna kilarna Vättlefjällskilen och Bergsjökilen finns naturområdena Vättlefjäll och Lärjeåns dalgång som är populära besöksmål med möjlighet till vandring, ridning bad och paddling. Mellan husen och bostadsgårdarna finns storskaliga och öppna grönområden. Angereds stadspark med utflyktslekplats är ett viktigt besöksmål för hela Göteborg. Exempel på stadsdelsparker är Gårdstensdalen och Hjällbo park.

Inriktning för mark- och vattenanvändning

Den västra delen av Angered, längs spårvägen, är utpekad som mellanstadens prioriterade utbyggnadsområden. Angered centrum utgör strategisk tyngdpunkt. Även Hjällbo torg och Hammarkulletorget är tyngdpunkter. Det finns behov av framtida kopplingar i trafiksystemet från Agered centrum. De östra delarna består till stor del av skogs- och åkermark samt övrig stadsbebyggelse. Runt Gunnilse finns utredningsområden för blandad bebyggelse och för verksamheter.

För teckenförklaring, se föregående avsnitt, sid 30-39.

UTSNITT UR MARKANVÄNDNINGSKARTA ANGERED

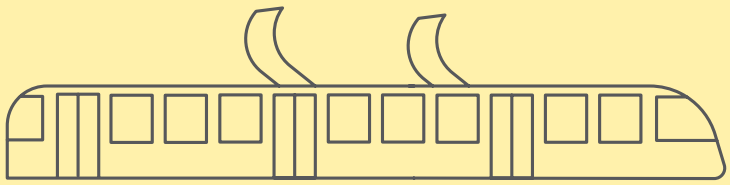


Angereds stadspark
Foto: Carl Ahlström



Bredfjällsgatan
Foto: Frida Winter





4. TEMATISKA INRIKTNINGAR

En översiktsplan ska redovisa hur kommunen tar hänsyn till allmänna intressen vid beslut om användning av mark- och vattenområden. Mark- och vatten ska användas för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Allmänna intressen är bland annat natur- och kulturmiljö, miljö- och klimataspekter, utformning av bebyggelse och infrastruktur, hushållning med mark och vatten samt bostadsbyggande.

I detta kapitel beskrivs hur kommunen beaktar berörda allmänna intressen.

LEVANDE STADSMILJÖ

I staden möts gammal och ny bebyggelse, sida vid sida. Kulturmiljöerna berikar staden och minner bland annat om Göteborgs historia och dess rötter som Sveriges port mot väster och som internationell handelsstad. I takt med att staden förändras läggs nya miljöer till och skapar med tiden ny kulturmiljö. Tillsammans bidrar de nya och de äldre stadsmiljöerna till Göteborgs identitet, till vilka vi är. Därför är det viktigt att vi lyfter fram de befintliga kulturvärdena och ställer höga krav på gestaltning när nya platser och ny bebyggelse läggs till.

Främja god arkitektur

Arkitektur rör det byggdas form, stadsrummens gestaltning, stadens rörelsestråk och funktion. Arkitektur påverkar alla människor dagligen. Att ha nära till vardagens målpunkter och tillgång till upplevelserika och välkomnande stadsrum påverkar människors livskvalitet och deras känsla av gemenskap. Arkitektur är ett värdeskapande verktyg för goda livsmiljöer.

Göteborg står inför en stor omvandling, staden växer och förändras. Nya byggnader, stadsrum, kvarter och hela stadsdelar tillkommer. Staden behöver förändras för att möta utmaningar som till exempel segregation och ett förändrat klimat, vilket ställer nya krav på hur staden planeras, byggs och förvaltas. Arkitekturen har en avgörande roll för hur vi möter dessa stora utmaningar och hur vi formar en gemensam väg framåt.

Staden ska ge en god livsmiljö för alla människor, med deras olika behov och möjligheter. Arkitekturen påverkar hur lätt det är att ta sig mellan bostad och arbetsplats, mellan skola och fritidsaktivitet, liksom om det enklaste valet är att gå, cykla eller åka kollektivt för att nå olika målpunkter. Arkitekturen kan bidra till orienterbarhet, igenkänning, upplevelser samt varierade och rika vardagsstråk. Kommunen har ett särskilt ansvar att agera som förebild vid skapandet av allmänna platser och kommunala verksamheter.

Gestaltad livsmiljö – en ny politik för arkitektur, form och design

Gestaltad livsmiljö handlar om hur människans livsmiljö kan formas. Arkitektur, form och design ses som ett sammanhållet område, med människan som utgångspunkt.

Läs mer

Arkitekturpolicy för Göteborgs Stad, byggnadsnämnden 2018.

Kulturprogram, Göteborgs stad, 2013

Nytt kulturhus i Bergsjön
Bild: Sweco Architects





Nya Hisingsbron
Bild: Tenjin visual

God arkitektur tar hänsyn till människans behov av sinnlig skönhet och tillhörighet samtidigt som den byggda miljön ska ge höga sociala, praktiskt funktionella och ekonomiska värden. God arkitektur behöver inte vara dyr eller exklusiv, utan tvärtom öppen och tillgänglig för alla, oavsett vilka förutsättningar man har. God arkitektur är inkluderande och skapar förutsättningar för gemenskap, delaktighet och möten. Det är en väl avvägd helhet där alla aspekter är beaktade, såväl historiska som tekniska, ekonomiska, ekologiska, kulturella, estetiska, sociala och humanistiska. God arkitektur förhåller sig till helheten och uppstår i mötet mellan gammalt och nytt.

Internationella kontakter och samarbeten, liksom samarbete med nationella universitet och högskolor, främjar kunskapsutbyte och är många gånger en förutsättning för utveckling. För att följa med i utvecklingen, behöver Göteborg både nationella och internationella kontaktytor och samarbeten. Kunskapsutbyte om stadsbyggande, material och nya tekniska lösningar är av högsta vikt för att Göteborg ska vara en del av utvecklingen och bli en förebild.

Inriktningar

- Lyfta arkitekturens betydelse i all planering och byggande.
- Vara en förebild vid byggande och förvaltning av offentliga miljöer och stadens egna byggnader.
- Avtala om en stor variation av produktionsformer, upplåtelseformer och hustyper vid anvisning och försäljning av mark.
- Ha ett levande samtal om arkitektur med göteborgarna, akademi och näringsliv.
- Driva på utvecklingen av väl gestaltade platser med exempelvis tillfällig arkitektur och platsskapande aktiviteter.
- Tillföra nya strukturer och byggnader utan att förvanska eller ta bort värden i det redan byggda. Stadens olika estetiska identiteter och särarter ska befästas och förstärkas.

Ta tillvara vårt byggda kulturarv och kulturlandskapet

Det redan byggda, de stadsrum, historiska landskap och byggnader som människor skapat under flera tusen års tid, utgör ett gemensamt och levande kulturarv. Den byggda miljön påverkar vår upplevelse av tillhörighet och kontinuitet genom att påminna oss om hur tidigare generationer har skapat, nyttjat och upplevt staden. Kulturmiljön ska ses som en stödjande resurs, en stadsbyggnadskvalitet där det nya som byggs kan speglas och bekräftas i en vidareutveckling av Göteborg.

Kulturmiljöer är oersättliga resurser och inspirationskällor, en levande del av det dagliga stadslivet som vi ska tillvarata, bruka och utveckla. Göteborg har en lång och varierad historia som sträcker sig till innan staden grundlades på 1600-talet. Den går att utläsa i såväl stadens skiftande bebyggelse och landskap som i landsbygdens kulturlandskap av lämningar över och under mark. Det är angeläget att de kulturhistoriska spåren är synliga för att förstå stadens historia och hur den har formats till det vi ser idag. Kulturmiljöerna berättar om olika perioder i Göteborg, vilka drivkrafter och ideal som funnits, men också om hur tidigare invånare levt sina liv.

Att utgå från platsens förutsättningar och historiska lager skapar liv och variation i staden. Vid planering och byggande är viktiga frågor vad projektet kan bidra med till sin omgivning och hur projektet kan ta tillvara platsens möjligheter, så som byggnadsskick, topografi och naturmiljö. Böckerna "Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse del 1-3" utgör planeringsunderlag för att identifiera vilka befintliga byggnader och miljöer som har höga kulturhistoriska värden. De byggnader eller miljöer som är upptagna i de tre böckerna har kulturhistoriskt värde.

Inriktningar

- Lyfta Göteborgs byggda historia och dess unika värden i all planering och byggande. Låta kulturmiljövärdena samspela med den växande moderna staden.
- Ny arkitektur ska förhålla sig till kulturhistorien, spegla vår nutid och stärka Göteborgs identitet för framtiden. Den ska utformas utifrån kunskap om och tillvaratagande av platsens befintliga kulturmiljö- och stadsbyggnadskvaliteter.
- Öka medvetenheten och kunskapen om de värden som olika stadsmiljöer har när det gäller historia, identitet och estetiska kvaliteter samt vilka förutsättningar de ger för kulturella verksamheter och mötesplatser.
- Uppmuntra bevarande och utveckling av värdefulla kulturmiljöer och höja kvaliteten genom lämpligt bruk och ansvarsfull förvaltning.
- Tillämpa skydds- och varsamhetsbestämmelser samt rivningsförbud för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och miljöer i detaljplanering och bygglovgivning.
- Föra dialog med länsstyrelsen, stadsmuseet, antikvariska konsulter, fastighetsägare, medborgare och olika intresseorganisationer kring vård av stadens kulturhistoriskt värdefulla miljöer och byggnader.

Reglering av kulturmiljöer

Göteborgs kulturmiljöer är ett allmänt intresse som regleras av såväl plan-och bygglagen, miljöbalken och kulturmiljölagen.

Många kulturmiljöer är skyddade enligt kulturmiljölagen - fornminnen, byggnadsminnen, kyrkobyggnader och kyrkotomter.

Läs mer

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, del 1-2, Göteborgs stad, 1999/2000

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, del 3, Göteborgs stad, 2014

Offentliga rum

Stadens offentliga rum består av gator, torg, parker, rekreationsområden, badplatser mm. De ska fungera som neutrala och gemensamma mötesplatser. Alla ska kunna mötas på lika villkor oavsett ålder, kön, funktionsvariation, politisk eller religiös åskådning. Det ska gå att koppla av och umgås utan att behöva köpa något. Människor ska uppleva att parken, torget eller gatan är deras plats, att de har rätt att vara där och att de är trygga där.

Fler mötesplatser

Kontakter med andra människor är ett grundläggande mänskligt behov och en förutsättning för en god hälsa och ett gott liv. Mötesplatser är viktiga för en socialt sammanhållen stad där människor känner sig delaktiga i samhället. Att se varandra i det dagliga livet gör att fler kan få en större förståelse för andra.

Att göteborgarna är delaktiga i stadsutvecklingen ger mer hållbara lösningar. Därför är det viktigt att det förs transparenta och inkluderande samtal om vad som planeras och byggs samt om hur staden och dess offentliga platser fungerar och påverkar människor.

Offentliga rum

Utformningen av det offentliga rummet är avgörande för hur väl platsen fungerar som neutral och gemensam mötesplats. En omsorgsfull gestaltning av våra gemensamma rum kan bidra till att människor känner gemenskap, stolthet och tillhörighet till samhället. Det i sin tur bidrar till att bygga ett samhälle som håller ihop. Barns livschanser kan förbättras av att växa upp i en god bebyggd miljö.

I den täta staden behöver de offentliga rummen vara tillräckligt stora för att tåla användning och rymma de människor som bor och verkar i närheten. Det är viktigt med mötesplatser med rimlig ljudnivå, tillgång till sol och god belysning. Grönska påverkar upplevelsen av de offentliga rummen, såväl estetiskt, rumsligt som ljud-och ljusmässigt.

Välutformade offentliga rum bidrar till stadens attraktivitet, vilket gör att människor, handel och verksamheter dras hit.

Platser och promenadstråk längs kusten, sjöarna, älven och åarna är viktiga mötesplatser där människor från alla grupper i staden möts. Längs Göteborgs åar

Kvillebäcken
Foto: Peter Svensson



Bunkeberget
Foto: Niklas Maupoix



och kust finns potential att utveckla fler sammanhängande promenadstråk och mötesplatser.

Kultur- och föreningsliv

I Göteborg finns en rik flora av kulturverksamheter där både amatörer och professionella, besökare och invånare möts på olika sätt. Kulturens mötesplatser är både permanenta, som exempelvis bibliotek, kulturhus, och andra institutioner, men även mer tillfälliga arrangemang som festivaler, events och utställningar i det offentliga rummet. Platserna ger möjlighet att både utöva, uppleva och delta i kultur. De bidrar till ett hållbart och inspirerande stadsliv. En ökad närvaro av kultur kan bidra till mer meningsfulla möten mellan olika människor och grupper i staden. Det kan även bidra till lokal platsutveckling som gör att människor kan trivas bättre i sin stadsmiljö och känna sig delaktiga.

Kultur- och föreningsverksamheter är viktiga forum för möten mellan människor och för ett samhälle som håller ihop. Dessa verksamheter behöver lämpliga och tillgängliga lokaler till rimliga priser för att kunna etablera sig och utvecklas.

Idrotts- och föreningslivet är starkt i Göteborg med en mångfald av idrottsplatser och inomhusanläggningar där människor från olika delar av samhället möts. Det är viktigt att det finns många olika slags idrottsanläggningar. Allt ifrån påkostade anläggningar som simhallar, isrinkar och ridanläggningar, till gratis utegym eller öppna fotbollsplaner som inte måste bokas. Ridanläggningar behöver ett stort omland samt ridvägar i anslutning till verksamheten.

För att barn och ungdomar ska få god tillgång till idrotts- och föreningsliv är det angeläget att anläggningar ligger nära många bostäder samt har goda kommunikationer och trygga vägar.

Inriktningar

- Skapa en variation och mångfald av mötesplatser, såväl i offentliga rum som för kultur- och föreningsliv. Nya offentliga rum ska ha bra ljud- och ljusmiljöer.
- Bidra till lokal platsutveckling vid korsande stråk, platser som spelar roll för identiteten i ett område och attraktiva platser där människor vill uppehålla sig.
- Vid utformning av offentliga rum ska staden hålla en hög ambitionsnivå i alla stadsdelar.
- Planera för lämpliga och tillgängliga lokaler till rimliga priser för kultur- och föreningsverksamheter.
- Säkerställa god tillgång till idrott och utelek med säkra gång- och cykelvägar när nya bostäder planeras.
- Gestalta barnens lek- och vistelsemiljöer med särskild omsorg, så att de bidrar med värden som trygghet, grönska och upplevelseglädje. Barn ska ha möjlighet att använda stadens offentliga rum.

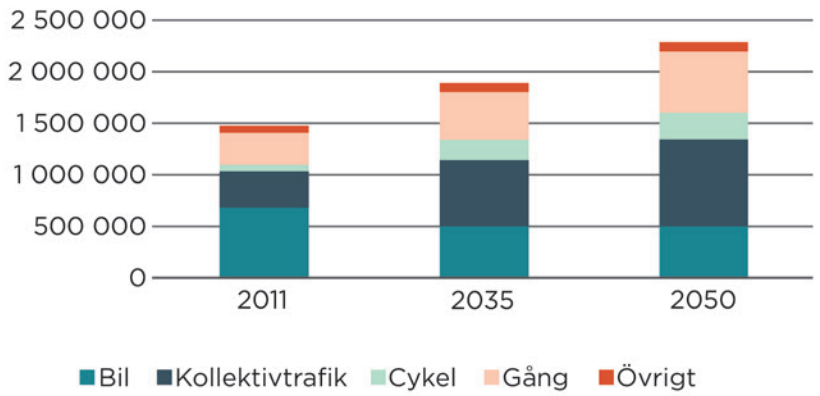
Mål 2035
Till 2035 ska antalet resor med kollektivtrafik fördubblas, likväl som antalet resor till fots eller med cykel.
Trafikstrategi för en nära storstad, Göteborgs stad, 2014

TRAFIK OCH INFRASTRUKTUR

Trafikstrukturen bidrar till att hålla ihop stadens olika områden och de människor som lever och verkar här. Genhet, orienterbarhet och närhet ger tillsammans med effektiva transporter förutsättningar för tillgång till arbete, bostad, rekreation och nöjen. Samtidigt medför trafiken och dess infrastruktur negativa effekter i form av barriärer, stora markanspråk, buller, luftföroreningar mm.

Trafiksystemet och våra beteenden behöver förändras när Göteborg förtätas och befolkningen växer. Det är nödvändigt att prioritera yteffektiva sätt att resa. I innerstaden är utrymmet särskilt begränsat och det är angeläget att skapa attraktiva stadsrum. Gatan är ett offentligt rum som både utgör en plats för rörelse och transporter och en plats för vistelse.

Färdmedelsfördelning 2011 (resvaneundersökning) samt prognos för 2035 och 2050 med utgångspunkt från Göteborgs klimatstrategiska program och trafikstrategi.



Läs mer
Trafikstrategi för en nära storstad, Göteborgs stad, 2014

Parkeringspolicy, Göteborgs stad, 2009

Göteborgs geografi och strukturer innebär förhållandevis långa resor och att huvudtrafiknätet är glest. Idag görs cirka 1,5 miljoner resor dagligen i Göteborg. Cirka 120 000 personer pendlar in till Göteborg och 50 000 personer pendlar ut varje dag. Antalet resor kommer att öka i takt med befolkningen.

I Göteborg finns idag många större vägar och leder som utgör barriärer mellan stadsdelar. Vissa av vägarna är möjliga att på sikt förändra till mer stadsmässiga och mindre storskaliga gator med lägre hastighetsnivåer, medan andra större vägar även i framtiden kommer att behöva bära en ansenlig del av stadens trafikarbete.

Skapa jämlik rörlighet och tillgång till staden

Möjligheterna att röra sig i staden varierar beroende på var du bor, vart du ska och dina egna personliga förutsättningar. Män och kvinnor uppvisar olika resandemönster och olika åldrar skiljer sig åt avseende behov, önskemål och förmåga att förflytta sig. För att människor ska få tillgång till staden krävs en effektiv infrastruktur som skapar tillgänglighet utan att ta upp för mycket yta i förhållande till andra funktioner.

Trygghet, säkerhet, orienterbarhet och tillgänglighet är nyckelfaktorer för hur transportsystemet upplevs, där olika grupper har olika behov. Det är angeläget att transportsystemet utformas så att alla människor oavsett funktionsvariationer får likvärdiga möjligheter att nå sina målpunkter.



Ånäsvägen
Foto: Amanda Östman



Vasagatan
Foto: Marie Ullnert

För en jämlik rörlighet och tillgång till staden bör restiden mellan två godtyckliga tyngdpunkter eller målpunkter inte överstiga 30 minuter för kollektivtrafik och bil.

Vidare behöver barn kunna röra sig fritt och ha tillgång till service och platser för lek och vistelse utan vuxnas sällskap. Det förutsätter en trygg och anpassad kollektivtrafik samt sammanhängande gång- och cykelstråk.

Inriktningar

- Erbjuda rörelsefrihet och tillgänglighet så att alla har möjlighet att ta sig runt i staden oavsett socioekonomiska eller fysiska förutsättningar.
- Prioritera trafiksäkerheten i stadsutvecklingen. Fortsätta att hastighetssäkra gatumiljöer och förebygga fallolyckor i gaturummen.
- Utforma lokalgator som rum för både rörelse och vistelse. Gatan ska erbjuda olika valmöjligheter för hur man kan resa och den ska upplevas trygg, enkel att förstå och orientera sig efter.
- Skapa mer yta där människor vill vistas och röra sig.
- Utveckla parkeringsanläggningar och mobilitetslösningar i anslutning till större huvudgator och leder. Prioritera besöksparkering på gatumark medan boendeparkering förläggs i samlade anläggningar som kan samnyttjas med andra verksamheter.
- Bygga ut viktiga länkar där befintlig infrastruktur inte räcker för att nå mål om mobilitet, tillgänglighet, stadsutveckling eller miljö. Till exempel nya länkar för järnväg, kollektivtrafik, förbindelser över älven samt nya väglänkar som minskar maskvidden i systemet och bidrar till ett mer flexibelt och robust vägnät.



Gamlestaden
Foto: Marie Ullnert

Öka resandet till fots, med cykel och kollektivtrafik

För den gående är sammanhängande nät och hög korsningstäthet viktigt. Det skapar fler vägval, ger en mänskligare skala och förbättrar möjligheten att gå den rakaste vägen mot ett mål. Att kunna välja olika vägar ökar tryggheten på mindre befolkade platser, parker och stråk.

För cyklister är det viktigt med framkomlighet och flyt, möjlighet att cykla i olika hastigheter, komfort, orienterbarhet och igenkänning, genhet, trafiksäkerhet och trygghet.En attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik beror på många samverkande faktorer; Restid i förhållande till bil, turtäthet, avstånd till hållplats, god komfort, tillräcklig kapacitet samt tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Det är också viktigt att hållplatser och bytespunkter utformas med resenären i fokus.

Åtgärder för hållbar mobilitet handlar om att påverka efterfrågan på resor och styra över till mer hållbara färdmedel.En nära och blandad stad ger förutsättningar för minskat behov av att resa med bil, vilket frigör ytor till stadsliv och till andra mer yteffektiva trafikslag.

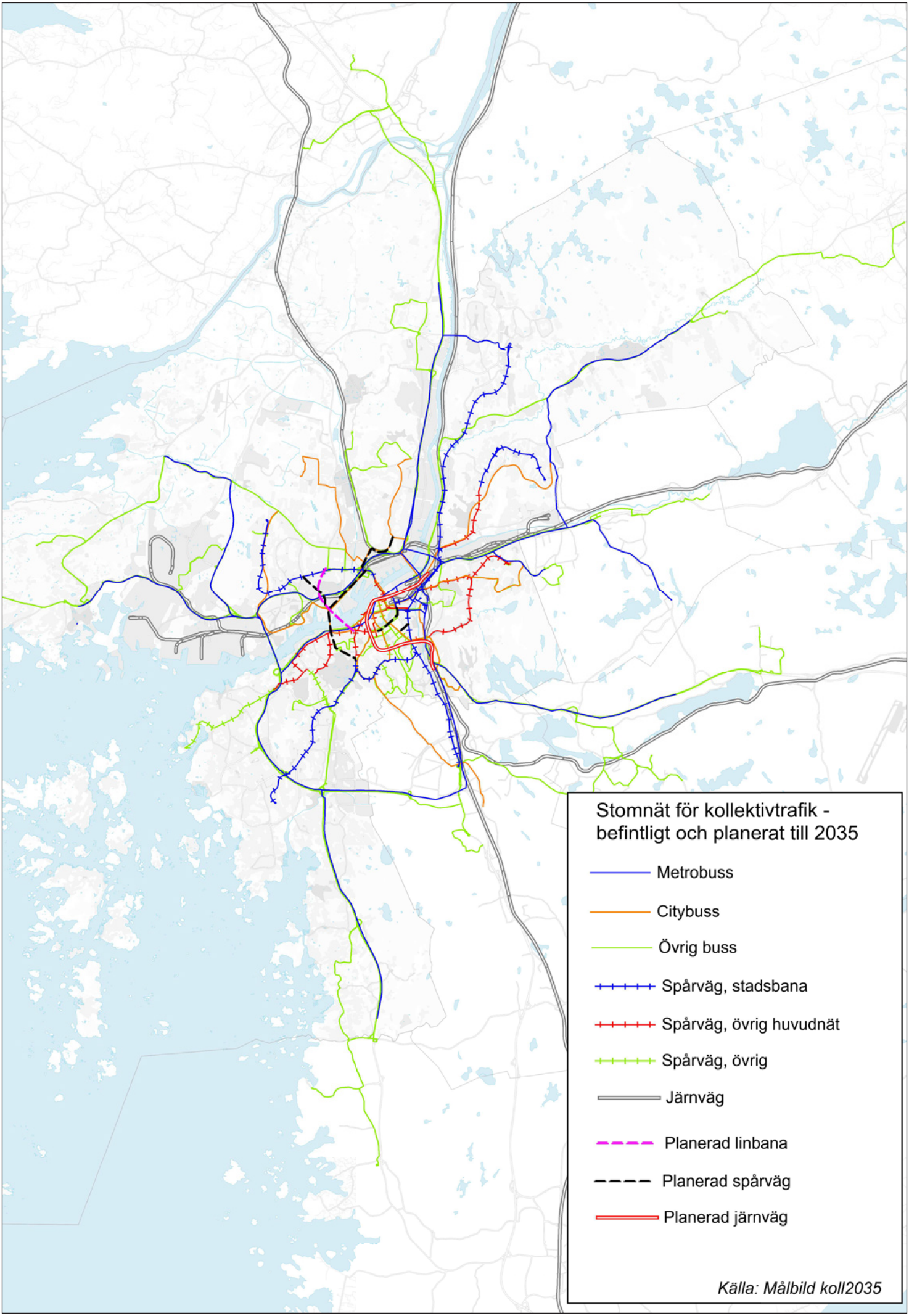
Läs mer

Cykelprogram för en nära storstad, 2015-2025, Göteborgs stad

Målbild Koll2035: Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille, Västra Götalandsregionen (VGR), 2018

Inriktningar

- Säkerställa plats för att utveckla kollektivtrafiken och dess framkomlighet i stomnätet. Delar av kollektivtrafiken bör sannolikt grävas ner under mark eller lyftas upp över mark för att möjliggöra högre hastighet och kapacitet.
- Skapa fler förbindelser över älven för kollektivtrafik, gående och cyklister - såväl fasta förbindelser som färjor.
- Skapa sammanhängande cykelinfrastruktur utan avbrott. Separera cykeltrafik från övriga fordon och fotgängare så långt det är möjligt.
- Skapa ett gent och finmaskigt nät för fotgängare. Både gångbanor och ytor för vistelse och möblering ska få plats.
- Använda parkering som verktyg för att uppmuntra fler att välja kollektivtrafiken eller cykeln framför bilen. Skapa goda möjligheter att parkera cykeln.


Stomnät för kollektivtrafik -
befintligt och planerat till 2035
Metrobuss
Citybuss
Övrig buss
Spårväg, stadsbana
Spårväg, övrig huvudnät
Spårväg, övrig
Järnväg
Planerad linbana
Planerad spårväg
Planerad järnväg
Källa: Målbild koll2035



Kungsgatan
Foto: Asbjörn Hanssen

Säkerställ framkomlighet för godstransporter

Göteborg har många företag med stora godsvolymer och Nordens största hamn, genom vilken en stor del av Sveriges export och import passerar. Näringslivet är beroende av att gods kan levereras inom korta tidsintervall på bra och säkra transportvägar. Det stora transportbehovet är problematiskt på många sätt. Vägar och spår belastas och transporterna medför buller, risker och utsläpp av föroreningar. För att uppnå god samhällsnytta bör godstransporterna effektiviseras. Till exempel genom att större andel går på järnväg och sjöfart, ökad fyllnadsgrad och omfördelning av fordonsrörelser över dygnet i kombination med tydliga anvisningar om lämpliga vägar för godstrafiken.

Det finns tre olika kategorier godstransporter i Göteborg; transporter med start- och målpunkt vid Göteborgs hamn eller andra stora logistikverksamheter, citydistribution och gods till kommunala och andra offentliga verksamheter. Den första kategorin har störst flöden. Citydistribution och gods till kommunala och andra offentliga verksamheter påverkar ofta stadsmiljön då målpunkterna ofta ligger i den sammanbyggda staden. Kunskap om behovet av stödjande system för de olika logistikkedjorna, såsom behovet av samlastningsstationer, omlastningscentraler, kombiterminaler, rastplatser och liknande behöver utvecklas.

Läs mer

Godstransportstrategi för Västra Götaland, Västra Götalandsregionen 2016

Riskhantering i detaljplaneprocessen - Riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods, Länsstyrelserna i Skåne, Stockholms och Västra Götalands län, 2006

Inriktningar

- Verka för att godstransporter till och från södra Hisingen i första hand sker via Hisingsleden/Norrleden, Lundbyleden och Söderleden.
- Främja godstransporter till sjöss. Värna hamnen och dess utvecklingsmöjligheter samt säkerställa fortsatt farbarhet på Göta älv.
- Samverka regionalt vid lokalisering och planering av logistikcentraler och transportintensiva verksamheter.
- Reservera mark i halvcentrala lägen för om- och samlastning för transporter till och från centrala Göteborg.
- Lokalisera transportintensiva verksamheter i anslutning till större transportleder.



Vasagatan
Foto: Marie Ullnert

Överbrygga barriärer och läka staden

De stora trafiklederna och järnvägarna skapar barriärer mellan områden och stadsdelar. Staden har som ambition att förtäta och utveckla centrala områden samt att koppla samman staden både fysiskt och mentalt. Barriäreffekter uppstår i mötet mellan ett behov för personer att korsa ett trafikflöde och infrastrukturens egenskaper när det gäller utformning och trafikföring. Till exempel kan en gång- och cykelbro eller ett övergångsställe minska barriäreffekten.

Om passagerna över trafikerade leder är för få, för komplicerade eller felplacerade leder det till omvägar och tidsförluster för de som vill korsa leden. En led som löper mellan två områden kan även skapa en känsla av distans och på så vis ha en starkt negativ inverkan på samband mellan områden. Att skapa sätt att överbrygga olika barriärer utan att kraftigt försämra den regionala och nationella tillgängligheten är en central del i att skapa en sammanhållen stad.

Inriktningar

- Fördela trafikflöden till önskade och för ändamålet väl utformade och definierade platser och gator/vägar.
- Använd en palett av åtgärder för att minska barriäreffekterna, allt från fler övergångsställen och gång- och cykelbroar till större överdäckningar, ekodukter, nedgrävning av stor infrastruktur samt ombyggnad till boulevarder på utpekade platser.
- Välj åtgärder med hänsyn till vägens funktion i det övergripande vägnätet.
- Skapa fler förbindelser över älven för kollektivtrafik, gående och cyklister - såväl fasta förbindelser som färjor.
- Skapa sammanhängande gång- och cykelnät utan avbrott och skapa finmaskighet som möjliggör gena resor och alternativa vägval.
- Prioritera byggnation som bidrar till att koppla samman stråk i den övergripande strukturen och som inte blockerar viktiga stråk som finns eller som kan skapas i framtiden.

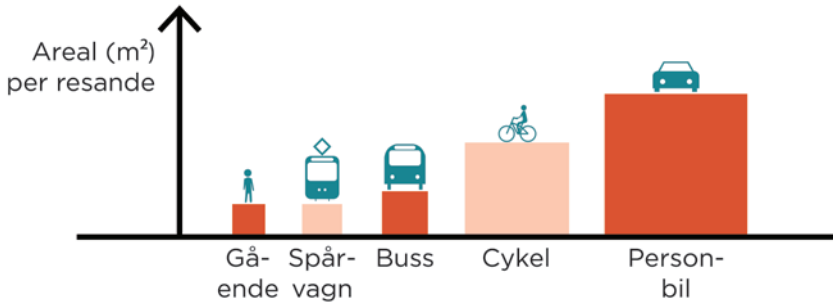
Använd befintlig infrastruktur effektivt

På flera håll är det idag trångt på såväl gatorna som i bussar och spårvagnar i rusningstrafik. Det är varken ekonomiskt eller ytmässigt rimligt att tillskapa ny infrastruktur i en sådan takt att antalet meter gata och spår per person bibehålls eller ökas när befolkningen växer. Istället måste det vi redan har måste användas mer effektivt.

Fler människor på samma yta kräver en omdisponering av gaturummet. Olika färdmedel har olika ytanspråk. För att ge utrymme för människor och stadsliv behöver yteffektiva och kapacitetsstarka transportslag som fotgängare, cyklister och kollektivtrafik prioriteras. Samåkning är också ett sätt att använda befintlig infrastruktur effektivare.

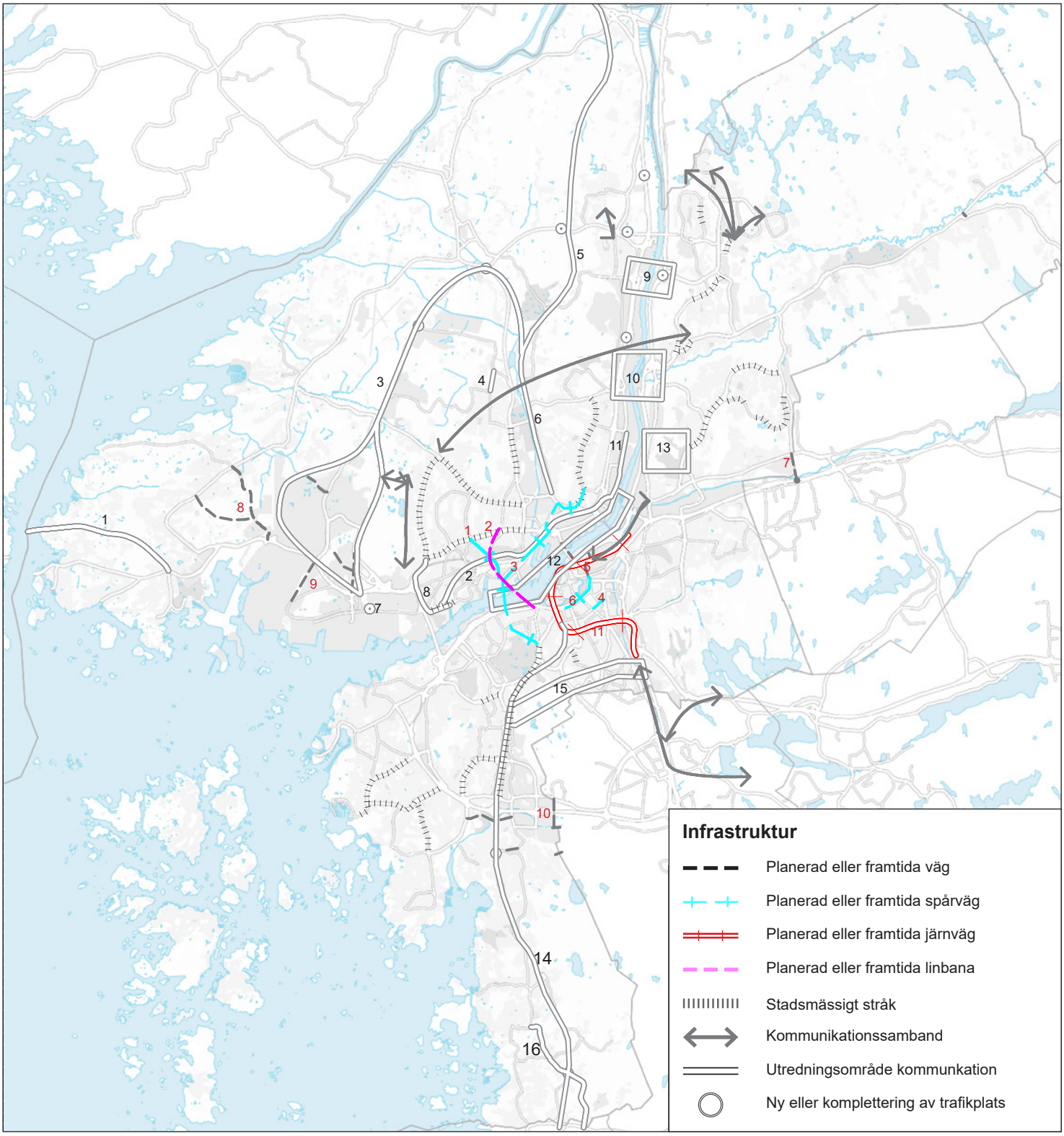
Även hamnanläggningar och flygplatser behöver effektivisera sin markanvändning. Passagerarflyg hänvisas till Landvetter flygplats medan Säve flygplats har kvar en viktig funktion för samhällsnyttigt flyg och skolflygning.

Ungefärlig relation mellan olika färdmedels ytanspråk. (Källa: Norheim, Bård and Stangeby, Ingunn: Fakta om kollektivtrafikk. Transportøkonomisk institutt, Oslo, 1995.)



Inriktningar

- Prioritera kapacitetsstarka och mer yteffektiva färdmedel för att bibehålla funktionalitet och framkomlighet när efterfrågan på resandet ökar.
- Utreda förutsättningarna att omvandla körfält på de stora lederna till prioriterade körfält för kollektivtrafik och gods.
- Ge förtur till och anpassa hastigheter efter i första hand gående och cyklister, förutom där stomkollektivtrafikens anspråk väger tyngre.
- Optimera varudistributionen med omlastningsstationer och mindre leveransfordon.
- Öka användningen av Göta älv för resenärer och gods exempelvis för distribution av varor till innerstaden. Verka för att en större andel av godsflödet till, från och genom staden transporteras med sjöfart.
- Värna Säve flygplats för samhällsnyttigt flyg och skolflyg.



Utredningsområde kommunikation

1. Ny förbindelse till Öckerö
2. Dubbelspår hamnbanan
3. Alternativ dragning av hamnbanan
4. Koppling inom Tuve
5. Alternativ dragning av Bohusbanan
6. Utökad kapacitet Bohusbanan
7. Hantering av trafiksituationen vid korningen Oljevägen-hamnbanan
8. Koppling Eriksberg - Vårväderstorget (kollektivtrafik)
9. Älvförbindelse Agnesberg
10. Älvförbindelse Lärje
11. Industrispår Backadalens industriområde
12. Gång- och cykelförbindelser över älven
13. Nylöselänken och Kortedalatunneln
14. Spår längs väg 158
15. Södra centrumförbindelsen
16. Ny väg i samband med framtida exploatering

Planerade eller framtida väg, spårväg, järnväg, linbana

1. Gropegårdslänken (kollektivtrafik)
2. Göteborgs stadslinbana
3. Spårväg och citybusstråk Brunnsbo-Linné
4. Engelbrektslänken (kollektivtrafik)
5. Bangårdsförbindelsen
6. Spårväg i alléstråket
7. Mellbymot och anslutning norrut
8. Torslanda tvärförbindelse
9. Infrastruktur i hamnen (två objekt)
10. Fässbergsdalen (ett antal objekt)
11. Västlänken (järnväg)

Kommunikationssambanden är illustrerade där behov av framtida kopplingar finns. Sambanden kan omfatta samtliga trafikslag.

Läs mer

Grönstrategi för en tät och grön stad, Göteborgs Stad, 2014

Göteborgs stads friluftsprogram, 2018-2025

Naturvårdsprogram, Göteborgs stad, 2005

GRÖNOMRÅDEN OCH VATTENMILJÖER

Göteborgslandskapets karaktär består av berg, kust, dalar och skog. Grönområden och vattenområden innehåller sociala värden som ger ett upplevelserikt och hälsosamt stadsliv och ekologiska värden som ger ett rikt växt- och djurliv. En variation och spridning av grönområden med god kvalitet för rekreation i närmiljö främjar folkhälsan, bidrar till områdets identitet och karaktär samt ger möjlighet att kunna leva ett enklare vardagsliv. En jämlik tillgång till grönområden och vattenmiljöer kan stärka sammanhållningen i staden.

Göteborg har gröna kilar med större natur- och rekreationsområden och parker i olika storlekar och med olika innehåll över hela staden. Närhet till havet, sjöarna, älven, åarna och kanalerna innebär stora tillgångar för turism och ekosystemtjänster som rekreation och biologisk mångfald.

God tillgång till grönområden

Närhet till grönområden är särskilt viktig för barn, äldre och andra grupper som har begränsad möjlighet att ta sig längre sträckor. Genom platsens utformning och innehåll kan besökare uppmuntras till mer rörelse, lek eller vila. Parker utgör offentliga rum där människor kan mötas på lika villkor.

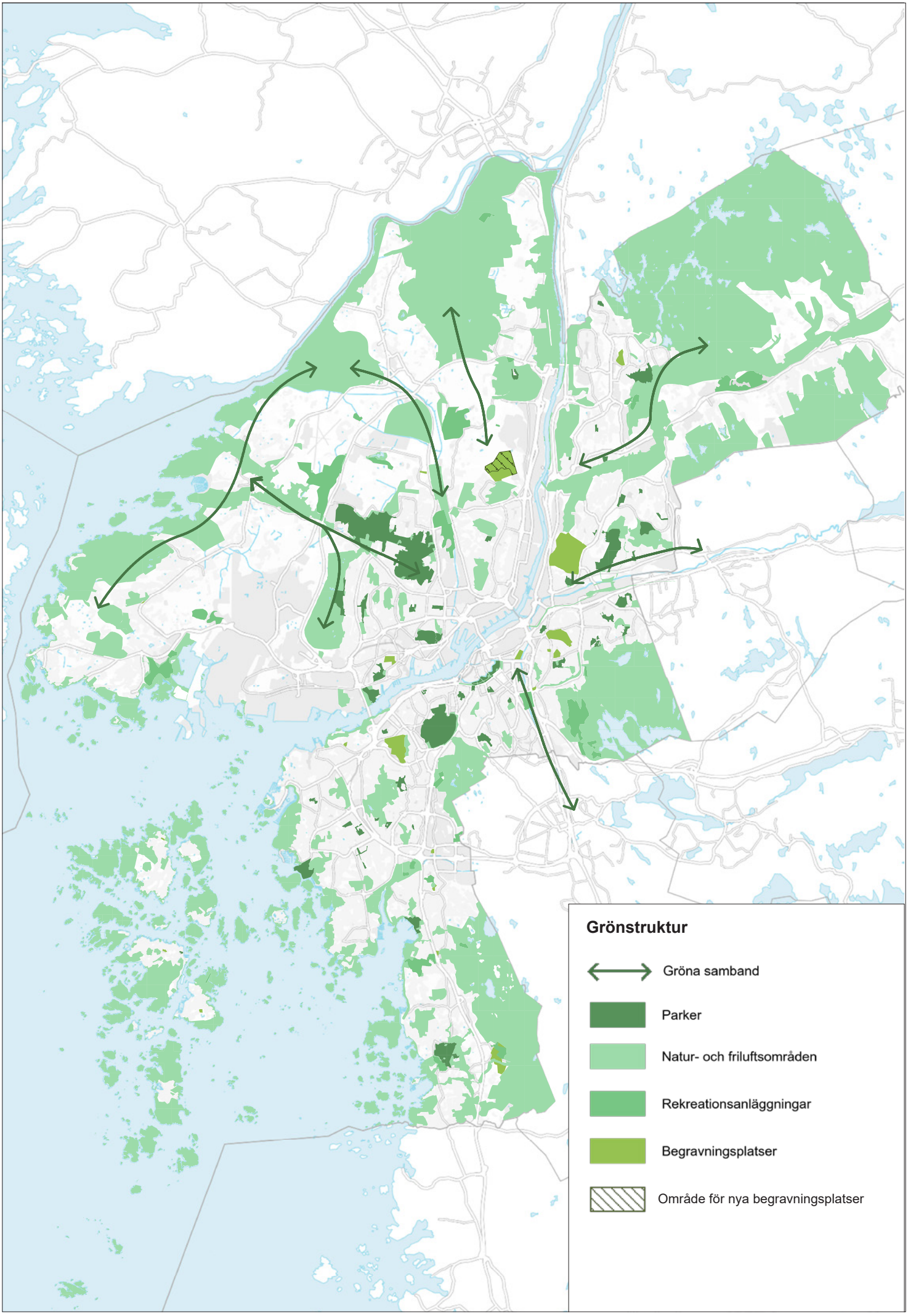


Riktvärden för avstånd till olika typer av park.

I den täta staden behövs innovativa lösningar för att tillgodose behovet av grönområden inom rimligt gångavstånd. Det kan handla om park på tak, att utveckla mer grönska längs med exempelvis kajstråk eller att i viss mån samutnyttja parker med annan offentlig service så som skola.

Inriktningar

- Planera för att park eller naturområde ska finnas inom 300 meter från samtliga bostäder. För att ha förutsättningar att rymma tillräcklig kvalitet bör storleken vara minst 0,2 hektar.
- Befintliga parker bör utvecklas och nya tillkomma då dagens parker är högt nyttjade under stor del av dygnet.
- Den bostadsnära parken ska gå att nå utan att korsa en större barriär som bergsbranter, större trafikleder eller vattendrag.
- Placera nya parker nära stråk där människor rör sig, kollektivtrafik och tyngdpunkter och med tydliga entréområden.


Grönstruktur
Gröna samband
Parker
Natur- och friluftsområden
Rekreationsanläggningar
Begravningsplatser
Område för nya begravningsplatser



Torsviken
Foto: Anna Jolfors

Värna biologisk mångfald

Biologisk mångfald innebär en stor variation av växter och djur. Många ekosystemtjänster är beroende av varandra, och framförallt av den biologiska mångfalden, för att fungera. Göteborgsregionens gröna kilar är större sammanhängande naturområden som är ytterst värdefulla för den biologiska mångfalden. De gröna kilarna sträcker sig från ytterkanterna av Göteborgsregionen, över kommungränser och in till de mer centrala delarna av Göteborg. Sinsemellan är kilarna avgränsade genom större dalgångar, trafikleder och järnvägar. I all fysisk planering finns ett ansvar att stärka kilarna och inte bygga igen dem.

Många växter och djur har hittat nya livsmiljöer i staden, när effektiviseringar inom skogs- och jordbruk har utarmat deras vanliga livsmiljöer. Deras ”nya” livsmiljöer bör värnas och förbättras. Anpassad och kontinuerlig skötsel och vård är en förutsättning för att kunna bevara och utveckla biologisk mångfald. Den biologiska mångfalden gynnas av ett väl utvecklat och variationsrikt vegetationsskikt, liksom kopplingar mellan parker och naturområden, som möjliggör spridning av växter och djur.

Föreslagna naturreservat

- Utökning Delsjöreservatet
- Slottsskogen
- Hisingsparken
- Torsviken
- Amundön med Billdals skärgård
- Lärjeåns dalgång

Inriktningar

- Säkerställa sammanhängande, stora grönområden för att rymma biologisk mångfald och bibehålla spridning av växter och djur.
- Bevara och öka variationen av värdefulla naturtyper och arter genom skötsel och vård.
- Bevara och utveckla kopplingar mellan parker och naturområden samt ett väl utvecklat och variationsrikt vegetationsskikt.
- Säkra, vårda och utveckla naturvärden långsiktigt genom kontinuerlig och anpassad skötsel.
- Bilda föreslagna naturreservat.
- Förstärk gröna kopplingar mellan och inom respektive grön kil t.ex. genom vandringsleder eller överbryggande av barriärer (trafikleder) med exempelvis ekodukter eller faunapassager.



Kvillebäcken
Foto: Marie Ullnert

Tillgång till vattennära miljöer och blågröna stråk

Kustzonen och skärgården är identitetsskapare för både Göteborg och angränsande kustkommuner. En levande skärgård förutsätter både åretruntboende, sommarboende, verksamheter och besökande.

En sammanhängande struktur av blågröna stråk bidrar till att koppla samman staden och fungerar som rekreativa stråk för människor och som spridningskorridorer och livsmiljöer för växter och djur. Att röra sig och vistas nära vatten är attraktivt, både längs havet och utmed mindre åar och sjöar. Vistelse vid vatten kan innefatta både vila och aktiviteter som fiske, bad, skridskoåkning, paddling och segling.

Det är viktigt att de blågröna stråken har en kontinuitet och att det är lätt att orientera sig längs med dem genom gång- och cykelstråk. Det är en fördel om de kan nås med kollektivtrafik. Badplatserna fungerar som viktiga målpunkter och mötesplatser vid vatten.

Vattendrag med gröna kantzoner ger ekosystemtjänster såsom flödesutjämning vid översvämning, vattenrening, sänkt värme i den omgivande miljön och livsmiljö för många växter och djur.

Havsplanering

Havs- och vattenmyndigheten tar fram en havsplan för Västerhavet. Havets resurser ska användas så att havsanknutna näringar kan utvecklas och växa samtidigt som ekosystem bevaras och restaureras. Den statliga havsplanen och kommunens översiktsplan överlappar varandra utanför den svenska baslinjen.

Läs mer: www.havochvatten.se.

Inriktningar

- Utveckla Göteborgs åar och älvkanter till rekreativa stråk som lockar människor till rörelse; promenader, löprundor, cykling mm.
- Skapa grön-blå stråk längs stadens vattendrag. Förstärka de blå stråkens biologiska miljöer och ekologiska funktioner för ett rikt växt- och djurliv och för att möta effekter av förändrat klimat.
- Säkerställa god kollektivtrafik till målpunkter vid kusten och andra vattenmiljöer exempelvis badplatser och färjeterminaler.
- Verka för en levande skärgård med goda förutsättningar för boende, verksamma och besökande.
- Prioritera gröna inslag i gaturummen, såsom alléer, enstaka träd mm.

MKN för vatten
Vattendirektivet anger miljökvalitetsnormer för ytvatten och grundvatten. Ytvatten omfattar vattendrag, sjöar och kustvatten medan grundvatten omfattar grundvattenförekomster (akvifärer). Normerna är bindande. God vattenstatus ska uppnås senast 2021 respektive 2027.

Läs mer
Tematiskt tillägg till översiktsplanen Vatten såklart, 2003

Riktlinjer och riktvärden för utsläpp av förorenat vatten till recipient och dagvatten, 2013

Vatten med god ekologisk och kemisk status

Stadens vattenmiljöer är ofta starkt påverkade av stadens utbredning och har generellt en dålig status vad gäller ekologin. Kantzoner har ofta försvunnit, vattendragens svämplan har ianspråktagits, vattendrag har kulverterats och vattnets väg genom landskapet har rätats ut. Det gäller framförallt i urbana miljöer men även i odlingslandskapet. Yta är en bristvara i den täta staden. Det behövs därför effektiva sätt att minska tillförseln av näring från de urbana ytorna på vattendrag.

I naturligt tillstånd meandrar vattendragen och stränderna är bevuxna med träd och växter. Dessa brynzoner är några av de mest artrika platserna och är hemvist för ett stort antal arter både inom flora och fauna. Vattendragens ekosystem är därmed viktiga för ekosystemtjänster som exempelvis rekreation och biologisk mångfald och för att säkerställa att våra kustvatten har en bra kvalitet.

EU:s ramdirektiv för vatten anger miljökvalitetsnormer (MKN) för yt- och grundvatten. Idag klarar inte ytvattenförekomsterna i Göteborg gällande miljökvalitetsnormer. Om normerna ska uppnås i tid måste stadsplaneringen ta hänsyn till normerna. Staden behöver också arbeta med frågan i befintliga miljöer. Miljökvalitetsnormerna för grundvatten uppnås för samtliga grundvattenförekomster inom Göteborg, såväl avseende god kemisk som kvantitativ status. Det är viktigt att fortsatt slå vakt om denna goda status.

Tematiskt tillägg om vatten

Göteborgs Stad har ett tematiskt tillägg till översiktsplanen om vatten. Tillägget innehåller mål för vattnet på längre sikt och fungerar som handlingsplan för åtgärder på kortare sikt. Tillägget behandlar vattenfrågan ur olika aspekter – estetik, teknik och ekologi. Planen begränsar sig till sötvatten och behandlar därmed inte havsvatten, estuarier (kustområden där sötvatten från åar och floder blandas med saltvatten från havet) eller kusten i övrigt.

Inriktningar

- Sträva efter att varje planområde eller exploateringsprojekt ska bidra till att klara miljökvalitetsnormen. En förbättring jämfört med nuläget är ett minimum.
- Ge utrymme för lokalt omhändertagande och rening av dagvatten vid nyexploatering om det bedöms möjligt och lämpligt.
- Säkerställa plats för mer storskalig dagvattenrening i form av dammar eller våtmarker för att rena dagvatten från framförallt befintliga områden.
- Minska stadsmiljöns påverkan på stadens vattendrag och gör dem mer naturliga genom ekologiskt funktionella kantzoner och grön-blå stråk längs stadens vattendrag. Skapa om möjligt anläggningsfria skyddszoner runt vattendrag i lantliga miljöer. En ekologiskt fungerande kantzon bör vara minst 6-10 meter från strandkanten. Ett avstånd på upp till 15-20 meter behövs för att även rymma rekreativa funktioner.
- Undvika kulvertering av vattendrag och öppna upp kulverterade vattendrag så att de får ett mer naturligt flöde och en bättre ekologisk funktion.
- Beakta och skydda stadens grundvattenförekomster i planeringen.



Bergsjöbadet
Foto: Niklas Maupoix

Tillgång till rekreation och friluftsliv

Tillgång till rekreation och friluftsliv bidrar till fysisk aktivitet och psykiskt välmående. Friluftsliv såsom vandring, bad, fiske, ridning m.m. kan utövas i både urbana miljöer med parker eller i natur- och kustområden. Större sammanhängande naturområden är värdefulla då de kan rymma fler aktiviteter än mindre områden. Bostadsnära mindre naturområden är också viktiga då de är lätta att nå.

I Göteborgsregionen finns ett antal gröna kilar - större naturområden som sträcker sig från ytterkanterna av Göteborgsregionen, över kommungränser och in till de mer centrala delarna av Göteborg. Utbredningen gör att de är relativt enkla att nå. Sinsemellan är kilarna avgränsade genom större dalgångar, trafikleder och järnvägar. Att koppla samman kilarna genom till exempel vandringsleder skulle gynna friluftslivet.

De gröna kilarna är värdefulla för såväl biologisk mångfald som rekreation och friluftsliv. De gröna kilarna gör att Göteborg har god tillgång till promenadområden. Stora sammanhängande grönområden och vattendrag hjälper även till att reglera temperaturen i de mer bebyggda områdena.

Friluftsliv

Friluftsliv definieras som ”vistelse utomhus i natur- och kulturlandskapet för välbefinnande och naturupplevelser utan krav på tävling” (nationella förordningen (2003:133) om statsbidrag till friluftsorganisationer).

Inriktningar

- Värna de gröna kilarna som större sammanhängande naturområden. Bilda föreslagna naturreservat.
- Utveckla och förstärka rådande naturkaraktär inom respektive grön kil för ökad biologisk mångfald och stärkt landskapsbild/identitet.
- Värna strandskyddet för att säkerställa allmän tillgång till kust, sjöar och vattendrag.
- Förbättra kollektivtrafiken till naturområden.
- Förstärka gröna samband mellan och inom respektive grön kil genom exempelvis vandringsleder eller genom faunapassager.
- Förlänga de gröna kilarna in i den täta staden genom ett nätverk av mindre parker och naturområden och gröna stråk.

Jordbruksmark
Jordbruksmark består av åkermark och betesmark och är av nationell betydelse. Miljöbalken anger att jordbruksmark endast får omvandlas till annat ändamål om det är av väsentligt samhällsintresse och att alternativ som inte tar jordbruksmark i anspråk har utretts och funnits olämpliga.

Miljökvalitetsnormer (MKN) för fiske- och musselvatten
Göta älv, Lärjeån och Säveån utpekade som fiskevatten medan Göteborgs södra skärgårds kustvatten och Askims fjord är utpekade som musselvatten enligt förordning om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten. Miljökvalitetsnormerna uttrycks som gränsvärden och riktvärden för till exempel olika föroreningar i vattnet. Idag klaras värdena i biflödena, Lärjeån och Säveån, men inte i Göta älv.

Jordbruksmark och fiske

Jordbruksmark

Jordbruksmarkens värde utgörs både av vad den kan producera och dess värde för natur- och kulturmiljön och sociala värden. Jordbruksmark är dessutom en resurs för kretslopp och robusthet genom att vatten och våtmarker kan rena och fördröja dagvatten. Stadsnära odlingsmark har sociala värden och fyller en viktig funktion i stadens och regionens grönstruktur. Möjligheter till odling, rekreation, utbildning och rehabilitering har stor betydelse för att stärka stadens attraktionskraft. Natur- och kulturmiljövärdena handlar framförallt om biologisk mångfald och landskapsbild.

Drygt 5 000 ha (cirka 10 procent) av Göteborgs landareal är jordbruksmark, det vill säga åkermark och betesmark. De största arealerna återfinns på norra Hisingen och utmed Lärjeåns dalgång, men det finns också mindre arealer i södra skärgården och i södra Askim samt inom de bebyggda delarna av staden t ex vid Välen och i Torslanda. En stor del av jordbruksmarken i Göteborg är betesmark.

Fiske

Grunda områden i havet är viktiga fiskeplatser, då de utgör livsmiljö för flera sorters fisk och skaldjup, bland annat kräftor, ål, torsk, plattfisk och havsöring. De grunda områdenas biologiska funktion kan förstöras av utfyllnad och muddringar. Utsläpp av näringsämnen kan allvarligt försämra den naturliga produktionen, särskilt i vikar med svag vattenomsättning.

Grunda områden finns i delar av Vinga skärgård, Södra skärgården, den södra kustremsan med skärgård och Nordre älvs mynning.

Havsbottnar med musselskal, grovt grus och rullstensbankar är viktiga för hummerns reproduktion. Sådana bottnar finns i delar av Vinga skärgård, södra skärgården och södra kustremsan. Tippning av muddermassor på hummerns reproduktionsområden kan skada beståndet allvarligt.

Områden av betydelse för fiske av havskräftor sträcker sig från Vinga till yttre Tistlarna. Ett område i sydvästra delen av kommunens yttre kustvatten mellan Vinga och yttre Tistlarna är trålfiskeområde med kräftfiske.

Vadfiskeplats för sill och skarpsill finns i Askimsfjorden. Områden som kan vara av betydelse för mussel- och laxodling finns bland annat vid Styrsö och Vrångö.

Inriktningar

- Värna jordbruksmarkens samtliga värden.
- Endast ändra användning av befintlig jordbruksmark om ändamålet är av väsentligt samhällsintresse och om alternativ som inte tar jordbruksmark i anspråk har utretts och funnits olämpliga.
- Skapa förutsättningar för yrkesfiske genom ändamålsenlig utformning av hamnar.
- Undvika utfyllnad, muddring och andra åtgärder som kan skada fiskenäringen i områden som är av betydelse för fisket.
- Ta hänsyn till vadfiske vid lokalisering av fiskodlingar.

BOSTÄDER OCH SAMHÄLLSSERVICE

Tillgång till bostad och samhällsservice är grundläggande behov. En bostad är central för en människas trygghet och för möjligheterna att studera eller arbeta. Behovet av samhällsservice varierar under olika skeden i livet. Det är av stor vikt att samhällsservice byggs ut i takt med bostadsbyggandet och befolkningsutvecklingen.

Att skapa förutsättningar för nya bostäder och samhällsservice är en del av kommunens långsiktiga bostadsförsörjningsansvar. Bostadsbeståndet och samhällsservice är viktiga faktorer för att behålla och öka stadens attraktivitet och kommunen måste därför möta behov och efterfrågan hos både dagens och framtidens göteborgare.

Tillgång till bostäder och samhällsservice

Ökad folkmängd innebär att behovet av bostäder och samhällsservice ökar. Bostadsmarknaden är regional, men utbud och efterfrågan varierar mellan olika delar av regionen och mellan olika grupper i befolkningen. Unga vuxna flyttar in till Göteborg från övriga göteborgsregionen samtidigt som det sker en utflyttning av barnfamiljer.

I Göteborg förväntas barn, ungdomar och äldre öka sin andel av befolkningen. Detta ställer krav på stadens samhällsservice med ökat behov av skol- och förskoleplatser samt särskilda boendeformer. Att antalet äldre ökar leder till behov av fler alternativ för äldre att flytta till när de inte längre kan bo kvar i sin bostad. På längre sikt innebär stora barnkullar att fler kommer vilja etablera sig på bostadsmarknaden, vilket gör att bostadsbehoven ökar ytterligare.

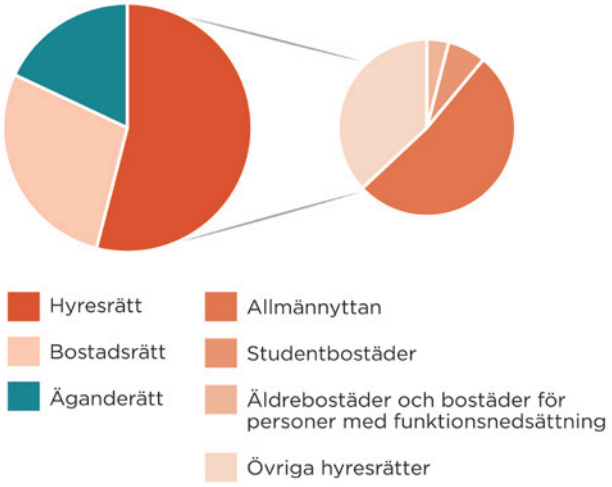
Göteborg bedöms ha ett underskott av bostäder på 7 000-20 000 bostäder. I delar av Göteborg råder dessutom stor trångboddhet. Med utgångspunkt i det uppskattade bostadsunderskottet och stadens befolkningsprognos behöver det tillkomma 4 000-5 000 nya bostäder per år under en längre period.

Kommunens ansvar för bostadsförsörjning och samhällsservice

Kommunen har det övergripande bostadsförsörjningsansvaret och ska främja goda bostäder för alla.

Kommunen ansvarar även för att alla stadens delar har tillgång till god samhällsservice.

Upplåtelseformer i bostadsbeståndet



Antal rum i flerbostadshus



Källa: Lägesrapport om bostadsförsörjning i Göteborg, 2018

Vissa grupper har särskilt svårt att tillgodose sina behov på en bostadsmarknad i obalans; exempelvis unga vuxna som får svårt att flytta hemifrån och hushåll med begränsade ekonomiska resurser eller betalningsanmärkningar. Personer som vill flytta till Göteborg för att arbeta eller studera kan ha svårt att få tag i en bostad. Detta är inte bara ett problem för berörda hushåll, utan också för näringslivets och den offentliga sektorns kompetensförsörjning.



Uppskattat behov av samhällsservice kopplat till stadens kommande befolkningstillväxt (2050).

Det är angeläget att Göteborg fortsätter att utveckla sitt arbete för att alla göteborgare och blivande göteborgare ska kunna tillgodose sitt behov av bostad och samhällsservice.

Inriktningar

- Ha en god framförhållning och planeringsberedskap så att det alltid finns tillräckligt mycket detaljplanelagd och byggklar mark för att möjliggöra ett högt bostadsbyggande och lokalförsörjning för samhällsservice.
- Använda stadens markinnehav för att säkerställa en långsiktig försörjning av bostäder och samhällsservice (genom markanvisningar och egen lokalförsörjning).
- Använda stadens markinnehav för att säkerställa att bostäderna blir tillgängliga för så många invånare som möjligt. En del av de bostäder som byggs ska ha så låg kostnadsnivå att även hushåll i de lägre inkomstskikten kan ha råd med dem.
- Eftersträva flexibilitet i lokaler och utemiljöer som kan möjliggöra en lokalförsörjning i balans över tid, oberoende av demografiska eller konjunkturmässiga skiftningar.
- Reservera plats för ytkrävande samhällsservice tidigt i planeringsprocessen (fördjupningar av översiktsplanen, planprogram eller inför planstart av detaljplan). Identifiera lämpliga lokaliseringar för samhällsservice.

Långsiktig utveckling av bostadsbeståndet

Det finns nästan 280 000 bostäder i Göteborg. Bostadsbeståndets sammansättning är ojämnt fördelat över staden avseende såväl upplåtelseformer som hustyper. För att uppnå social blandning och motverka segregation behöver bostadsbeståndet kompletteras med det som saknas i området. En blandning med olika typer av bostäder möjliggör också för personer att bo kvar i området under livets alla skeden. Efterfrågan och behov förändras med ålder, inkomst och preferenser.

Den årliga nyproduktionen motsvarar generellt bara någon procent av det totala bostadsbeståndet. Kortsiktigt beror därför dagens bostadssituation främst på hur det befintliga beståndet nyttjas. På längre sikt är dock bostadsbyggandet den viktigaste förutsättningen för bostadsbeståndets utveckling.

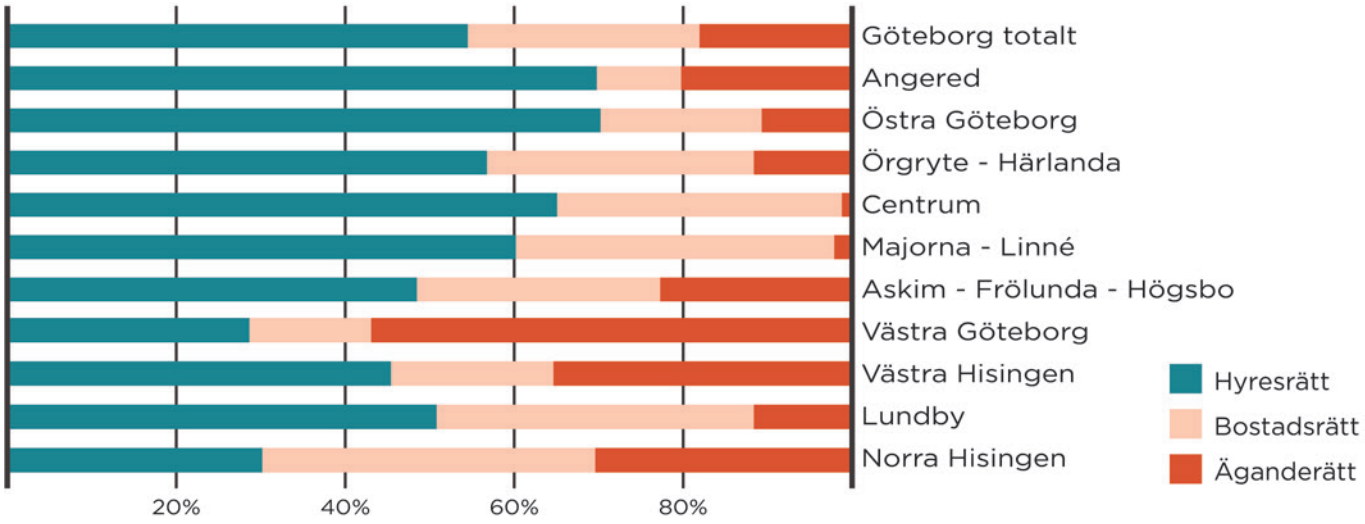
Eftersom bostadsbyggandet är konjunkturkänsligt är det viktigt att staden bidrar till att minska effekterna av en konjunkturnedgång och minskad byggvilja.

Läs mer

Riktlinjer för bostadsförsörjning för Göteborgs Stad, 2015. Riktlinjerna har uppdaterats i en lägesrapport, antagen av Fastighetsnämnden 2018.

Anvisning av mark för bostäder och verksamheter - Policy och regler, Göteborgs stad, 2014

Program för miljöanpassat byggande, Göteborgs stad, 2017



Inriktningar

- Ställa krav vid markanvisningar för att skapa variation och mångfald i bostadsbeståndet. Ge förutsättningar för ökad konkurrens på marknaden och skapa incitament för att fullfölja bostadsprojekt även under perioder med lågkonjunktur.
- Använda stadens markinnehav proaktivt för att stimulera till nytänkande och utveckling inom stads- och bostadsbyggandet.
- Planera för en variation av upplåtelseformer, hustyper, bostadsstorlekar, prisbilder och en god geografisk spridning inom innerstaden, mellanstaden och i ytterstadens tyngdpunkter utifrån stadens riktlinjer för bostadsförsörjning.
- Skapa goda och hållbara boendemiljöer, med en god fysisk tillgänglighet. Utveckla bostadsområden och stadsmiljöer med hänsyn till samspel, mångfald och människors upplevelse av trygghet,
- Samordna bostadsutbyggnad med utbyggnad av kollektivtrafik och samhällsservice såsom lokaler för skola, vård och omsorg.



Guldheden
Foto: Marie Ullnert

Samhällsservice
Begreppet samhällsservice avser här icke-kommersiell service och omfattar såväl offentlig som privat service. Exempelvis förskola, skola, bibliotek, kultur-, idrotts- och fritidsanläggningar, vårdcentraler och sjukhus.

Läs mer

Ramprogram för förskole- och skolbyggnader, 2014

God samhällsservice i stadens alla delar

Det är en utmaning att tillskapa nödvändig samhällsservice tillräckligt snabbt när staden förtätas i hög takt. Det är angeläget att säkra tillgången till god samhällsservice i stadens alla delar. Det handlar om att utbudet ska vara tillräckligt stort för att möta befolkningens behov och den ska vara tillgänglig med gång, cykel och kollektivtrafik. Genom samlokalisering kan platser och stråk befolkas. Samhällsservice kan därmed bidra till ökad trygghet och agera draglok åt kommersiell service.

I den täta staden är varje yta dyrbar och måste nyttjas på ett effektivt sätt. Detta innebär en ökad inriktning mot samnyttjande, lokaliseringslösningar i flera våningar och en mer flexibel användning av mark och lokaler.

Särskilt ytkrävande service, som till exempel skolor, förskolor och idrottsanläggningar, behöver säkerställas tidigt i planeringen. I den täta staden finns en utmaning i att avsätta tillräckligt stora friytor för barns och ungas behov när konkurrensen om marken ökar. För att säkra barns tillgång till goda utemiljöer är det viktigt att frågorna finns med i den fysiska planeringen på alla nivåer.

Inriktningar

- Lokalisera samhällsservice som har ett bredare upptagningsområde exempelvis gymnasieskolor, muséer, badhus eller bibliotek vid tyngdpunkter.
- Planera för att förskolor och grundskolor i första hand har tillräcklig egen friyta på kvartersmark inom fastigheten.
- Eftersträva högt marknyttjande genom att skapa förutsättningar för att samnyttja lokaler och mark mellan olika former av samhällsservice. Högt markutnyttjande handlar också om att viss samhällsservice integreras med exempelvis bostäder, kontor eller handel.
- Samlokalisera lämplig samhällsservice med bostäder, handel och andra funktioner så att lokala torg och prioriterade stråk stärks.

HANDEL OCH NÄRINGSLIV

Ekonomisk tillväxt och hög sysselsättning har stor betydelse för en stad. Ett starkt och diversifierat näringsliv säkrar arbetstillfällen över tid och bidrar till befolkningens välfärd. Landets tillväxt drivs till stor del av storstadsregionerna som konkurrerar om kompetens och kapital på en global marknad. Göteborgsregionen har därmed ett ansvar att ge näringslivet goda förutsättningar för tillväxt. Göteborg spelar en särskilt stor roll som regionens kärna.

Handeln omvandlas ständigt, ofta genom flera parallella trender. Exempelvis påverkar digitaliseringstrenden konsumenters inköpsvanor. Konsumenter är idag rörliga och väljer den kanal som bäst motsvarar önskemål om utbud och tillgänglighet. Därför behövs olika strategier för olika handelsplatser för att kommunens invånare och besökare ska få tillgång till attraktiv handel med hållbar mobilitet.

Läs mer

Göteborgs stads näringslivsstrategiska program, 2018-2035

Planering för handel i Göteborg, Göteborgs stad, 2017

Tillgängliga och attraktiva handelsplatser

En växande befolkning innebär att köpkraften ökar. Det behövs attraktiva handels- och mötesplatser i både innerstaden, mellanstaden och ytterstadens tyngdpunkter. I Göteborg behövs ett nytillskott om ca 25 000 kvadratmeter bruttoarea för detaljhandel och restaurang. Osäkerheten i dessa siffror är dock stor, bland annat på grund av digitaliseringens påverkan.

Innerstaden

Innerstaden har en särskilt viktig position som handelsdestination. Ett brett och rikt handelsutbud i regionkärnan kräver god tillgänglighet för inresande konsumenter från hela staden och regionen. I en växande stad bygger tillgängligheten på att en stor andel reser kollektivt, med cykel och till fots.

Stadsdelscentrum

Stadsdelscentrum har potential till ett relativt stort handels- och serviceutbud då de har ett större upptagningsområde än enbart närområdet. Frölunda Torg, Gamlestads torg, Angered Centrum, Amhults Torg och Brottkärr utgör stadsdelscentrum. Dessa platser fyller både funktionen av att vara lokal handelsplats samtidigt som de har inresande kunder.

Bostadscentrum

Bostadscentrum ska erbjuda bra vardagsservice till invånarna. De riktar sig främst mot boende och arbetande i närområdet. De har ingen regional influens. Bostadscentrum har en kommersiellt svagare position för detaljhandel än andra centrum med större upptagningsområde. Livsmedelsbutiken spelar en viktig roll och behöver lokaliseras i strategiskt läge.

Externa handelsplatser

Externa handelsplatser är framförallt tillgängliga med bil och lokaliserade utanför det sammanhängande bebyggelseområdet. Många externhandelsområden håller på att växa samman med omgivande bebyggelse och handelsinnehållet förändras från skrymmande sällanköpsvaror till ett mer blandat handelsutbud. Det ställer krav på bättre kollektivtrafik och nya mobilitetslösningar samt att handeln utformas så att kunder kan förflytta sig inom området utan bil. Externa handelsplatser i Göteborg finns i Sisjön, Bäckebol och Alelyckan.



Korsgatan
Foto: Frida Winter



Vallgatan
Foto: Frida Winter

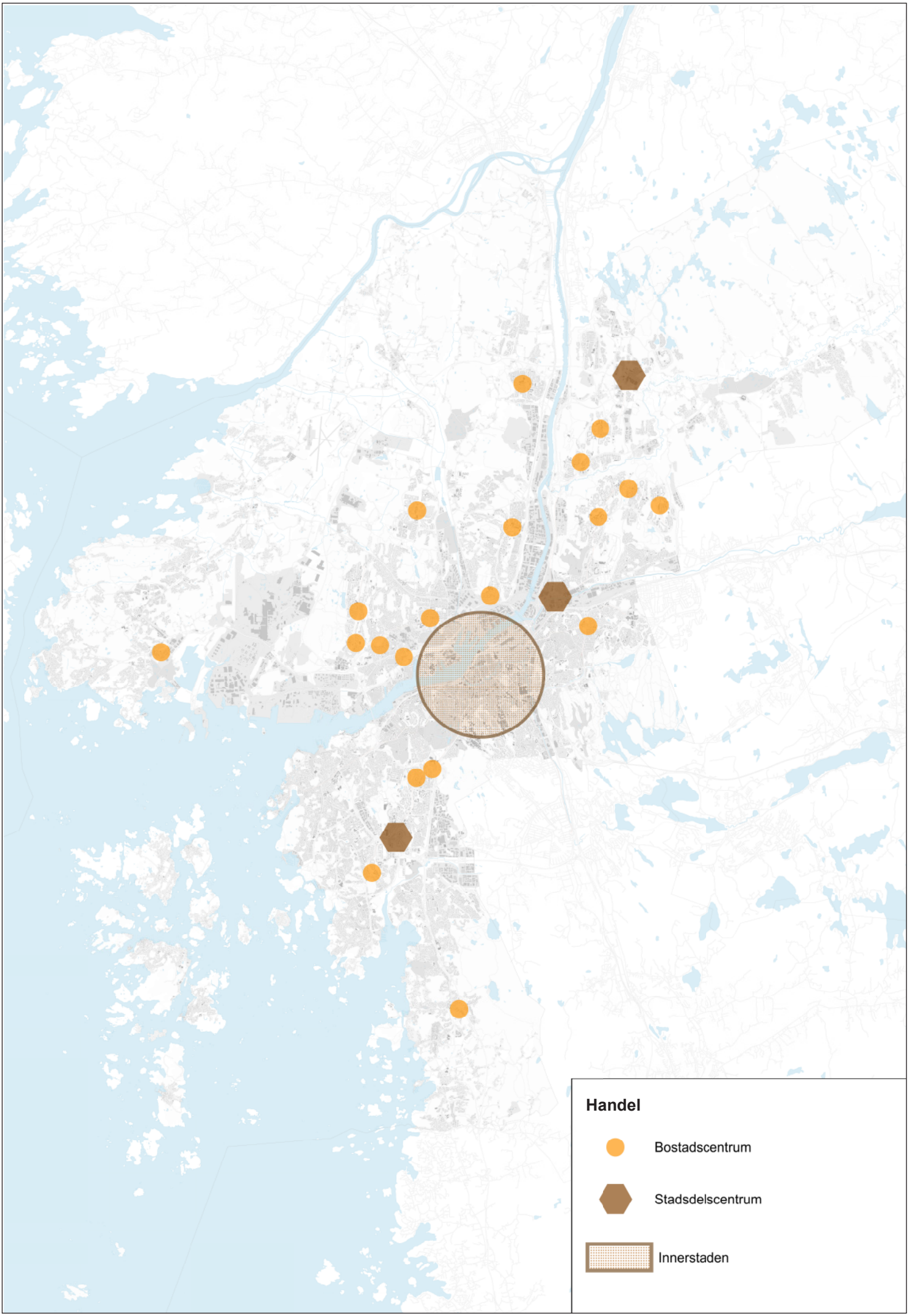
Handel i bottenvåningar

Aktiva och inbjudande bottenvåningar kan berika stadsrummet, skapa identitet och bidra till trygghet under fler av dygnets timmar.

Potentialen för handel och andra verksamheter i bottenplan ser olika ut i olika delar av staden. Handel bör inte spridas ut för mycket. Butiker som ligger nära annan handel har bättre kommersiella förutsättningar än butiker som ligger utspritt. Handel behöver lokaliseras i lägen som fångar flöden av människor och som är kommersiellt fördelaktiga.

Inriktningar

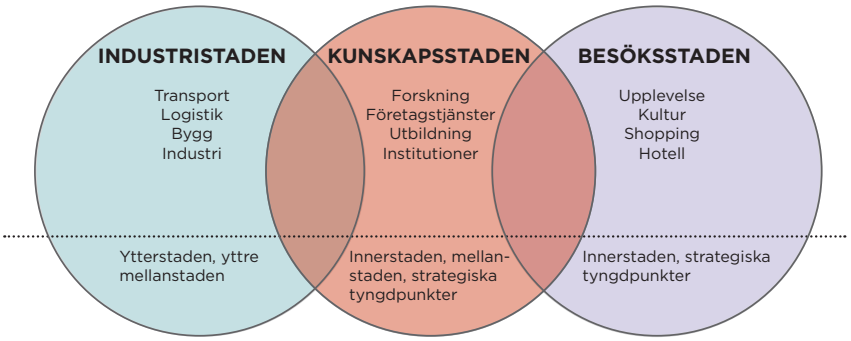
- Möjliggöra attraktiva handelsplatser i innerstaden, mellanstaden och i ytterstadens tyngdpunkter samt handel i bottenvåningar.
- Stärka förutsättningar för handel och service genom att tillämpa strategierna i Planering för handel, Göteborgs Stad 2017.
- Skapa förutsättningar för handeln att växa stadsintegrerat, i samklang med övrig stadsutveckling.
- Identifiera var det finns förutsättningar för aktiva bottenvåningar och skapa tydliga huvudstråk som kopplar samman angränsande områden.
- Inte utveckla nya handelsplatser i externa lägen utanför sammanhängande bebyggelse. Förbättra förutsättningarna att röra sig utan bil inom externa handelsplatser.
- Lokalisera livsmedelsbutik som ankarbutik och dragare för andra verksamheter vid stadsdelscentrum och bostadscentrum. Samlokalisera kommersiell service och samhällsservice så att de bildar en tydlig målpunkt.


Handel
Bostadscentrum
Stadsdelscentrum
Innerstaden

Göteborgs näringsliv

Göteborg har genomgått en ekonomisk strukturomvandling mot högre kunskapsinnehåll, ökad tjänstesektor och besöksnäring. Staden har gått från att vara en utpräglad industristad till att även ha karaktär av kunskapsstad och besöksstad. Kunskapsstäder gynnas av rumslig närhet mellan olika verksamheter, aktörer och funktioner då det är avgörande för interaktion och möten. Kunskapssamhällets drivmedel är interaktion – möten mellan människor.

Göteborgs industriarv präglar dock fortfarande näringslivet och kopplingen mellan tjänstesektorn och tillverkningsindustrin är stark. Logistik och hamnverksamhet är en stark konkurrensfördel för Göteborg i ett europeiskt perspektiv. Olika näringar har olika markanspråk. I vissa fall samvarierar behoven med andra näringars men det finns också situationer då det uppstår målkonflikter. För att undvika dessa är det viktigt att näringslivet lokaliseras enligt principen ”rätt verksamhet på rätt plats”. Det kan också finnas behov av att tydliggöra vilken inriktning som är prioriterad.



Branscher i Göteborg

I dag finns mer än 750 branscher i Göteborg. Det motsvarar 93 procent av samtliga branscher i Sverige. Fordonsindustri och logistik, informations- och kommunikationsteknik och läkemedelsindustri är dominerande. Andra stora områden är maritima näringar, besöksnäring och handel.

Kompetensförsörjning

Tillgång på arbetskraft med rätt kompetens berör hela näringslivet och är en viktig lokaliseringsfaktor. Regioner med välutbildad befolkning drar till sig investeringar och utvecklas snabbare.

Universitet och högskolor är viktiga motorer för kompetensförsörjning och för fortsatt utveckling som kunskapsstad. De lockar till sig unga människor och kan bli mötesplatser och idébanker för utveckling av nya produkter och koncept.

För att säkerställa näringslivets kompetensförsörjning är det angeläget att det finns god tillgång till bostäder, kvalitet på förskola/skola, trygghet samt tillgång till högre utbildning, natur och kultur.

Behov av olika typer av företagsmiljöer

Det är viktigt att Göteborg erbjuder god tillgång till mark och lokaler för näringslivets olika behov. För rätt mark och lokalisering krävs kontinuerlig kunskapsuppbyggnad om Göteborgs näringslivs tillväxtpotential, vilka stadskvaliteter som efterfrågas och hur den fysiska planeringen kan stötta näringslivets utveckling. Tillgången till mark och företagsmiljöer bör ses i ett regionalt perspektiv då vissa etableringar kan vara mer lämpade i någon av Göteborgs grannkommuner.



Lindholmen
Foto: Marie Ullnert

Attraktiva kontorsmiljöer

I Göteborg finns en hög täthet av kontorsarbetsplatser, särskilt i innerstaden. Ingen annan plats i regionen har lika goda förutsättningar för den kunskapsintensiva tjänstesektorn som Göteborgs innerstad. Här finns bäst regional tillgänglighet och goda förutsättningar för interaktion och möten. Det råder samtidigt stor brist på kontorslokaler.

Kontorsnäringar består av en mängd olika branscher med olika behov av att klustras. Trenden går mot yteffektiva kontor i innovativa miljöer. För fler jobb i de kunskapsintensiva kontorsbranscherna behöver fler platser i Göteborgs centrala delar utvecklas till attraktiva kontorsmiljöer. Eftersom det tar tid att uppnå samma attraktivitet och investeringsvilja som i de etablerade stadsmiljöerna krävs uthållighet och att de utformas så att de står sig i den regionala, nationella och globala konkurrensen av attraktiva kontorsmiljöer.

För en fortsatt god sysselsättningstillväxt i kunskapssektorn behövs årligen ett nytillskott av kontor i centrala Göteborg om ca 35 000 kvadratmeter BTA.

Kluster
Kluster är en geografiskt avgränsad miljö där företag samverkar för att utvecklas.

Inriktningar

- Lokalisera kontor, universitet och högskolor i centrala lägen med god regional tillgänglighet.
- Identifiera centrala delområdens förutsättningar för etablering av kontor.
- Komplettera med det som saknas ur ett kontorsperspektiv exempelvis kollektivtrafik, urbana verksamheter eller kluster.
- Utveckla flexibla detaljplaner och spara byggrätter som inte markanvisas omedelbart för snabbare etableringsprocesser.

Områden för verksamheter

Det finns ett stort behov av mark för verksamheter som inte passar i den täta blandstaden. Två typer av verksamhetsområden behövs; Större ytor avskilda från bostäder/blandad bebyggelse och mindre verksamhetsområden i mellanstaden (företagsområden). De större avskilda ytorna behövs för verksamheter som på olika sätt är störande för sin omgivning. Företagsområden i mellanstaden har ett stort värde genom att utgöra plats för en variation av verksamheter att utvecklas i gynnsamma företagsmiljöer.

Industriområden

Göteborg är Nordens logistikcentrum och den naturliga platsen för omlastning av fartyg med gods till Sverige och Östersjöområdet. Göteborg behöver verksamhetsområden för störande verksamheter, särskilt verksamheter med koppling till hamnen.

Fram till 2035 behöver det tillkomma 3-5 miljoner kvadratmeter ny mark för logistik och industri i Göteborgsregionen. Det innebär cirka 300 000 kvadratmeter årligen. Lägen som efterfrågas är större sammanhängande stråk vid stora transportleder och nära hamnen. I Göteborg är konkurrensen om mark för olika ändamål hög. För att kunna erbjuda plats för fler verksamheter kommer befintliga industriområden att behöva förädlas och förtätas med fler verksamheter.

Företagsområden

Småföretag söker ofta plats i lättillgängliga lägen utanför de mest centrala delarna. Mindre industriområden i mellanstaden är viktiga områden för verksamheter som behöver billiga lokaler eller i viss mån är störande för sin omgivning såsom kreativa näringar, lager, produktion eller mindre kontorsverksamheter med få anställda. Dessa platser kan också behövas för att försörja den lokala konsumentmarknaden.

En del av dessa områden håller på att omvandlas till en mer blandad stadsbebyggelse. Det tränger ut mindre företag och kan innebära utmaningar för näringslivet. Olika branscher kan också tränga ut varandra då de har olika förutsättningar och behov.

Inriktningar

- Värna befintliga halvcentrala verksamhetsområden som företagsområden för näringslivets behov av billiga lokaler och i viss mån störande verksamheter. Vara varsam med stadsutveckling i befintliga verksamhetsområden.
- Stärka kollektivtrafiken till verksamhetsområden med många anställda. Bättre kollektivtrafik ökar tillgången till arbetsplatser för kommunens invånare och tillgång till kompetens för näringslivet.
- Reservera områden för störande verksamheter i strategiska lägen som tål störningar.
- Prioritera hamnanknuten verksamhet i anslutning till hamnen.
- Förtäta industriområden och företagsområden med fler verksamheter



Slottsskogen
Foto: Peter Kvarnström

Plats för besöksnäring

Besöksnäring och turism ökar i betydelse för Göteborg. Det ger underlag för ett rikare utbud av kultur, nöjen, utflyktsmål och handel, samt breddar arbetsmarknaden genom att skapa arbetstillfällen för människor med varierande utbildningsnivå och kulturell bakgrund. Det kan höja livskvaliteten för göteborgarna och öka regionens attraktivitet. Därigenom stärks Göteborg i konkurrensen om kvalificerad arbetskraft.

Besöksstaden förutsätter god tillgång på hotell och kongressverksamheter, en attraktiv stadsmiljö med sammanhängande stråk och att Göteborg är en intressant destination vad gäller evenemang och upplevelser. Lättillgänglig kust och skärgård är också viktig för Göteborgs attraktionskraft.

Läs mer

Göteborgs stads program för besöksnäringens utveckling till 2035
Fakta och statistik 2018 (Business Region Göteborg)

Inriktningar

- Ta hänsyn till behovet av mark för hotell och attraktioner.
- Planera flexibla mötesplatser i stadsrummet så att de kan anpassas till både vardag och fest. Säkerställ behovet av öppna ytor för evenemang.
- Synliggöra Göteborgs kulturmiljöer.
- Prioritera kollektivtrafik för att säkerställa god mobilitet, tillgänglighet och framkomlighet till evenemangsplatser och attraktioner.

HÄLSOSAM LIVSMILJÖ

Göteborg ska vara en hälsosam stad att vistas i för sina invånare och besökare. Det förutsätter bland annat hälsosam luftkvalitet, goda ljudmiljöer, robust vattenförsörjning, att vi begränsar klimatpåverkan och anpassar oss till ett förändrat klimat. Olika risker i samhället måste hanteras på ett ansvarsfullt sätt i planering och byggande.

Hälsosam luftkvalitet

Luftföroreningar påverkar vår hälsa negativt. Barn är särskilt känsliga. Det är därför extra viktigt att förskolor, skolor och lekplatser ligger på platser med god luftkvalitet. Vägtrafiken är den största källan till höga halter av kvävedioxid. Även sjöfarten har relativt sett stora utsläppsmängder men utsläppen sker på sådana ställen att de endast i liten utsträckning påverkar stadens boendemiljöer.

Göteborg har problem med dålig luftkvalitet och klarar inte gällande miljökvalitetsnormer. Staden kartlägger kontinuerligt luftkvaliteten i Göteborg genom att mäta halterna av olika föroreningar. Staden har också tagit fram en vägledning för hur normerna för luftkvalitet ska hanteras i stadsplaneringen, när de riskerar att överskridas.

Internationella krav på minskade utsläpp från fordon och teknikutveckling mot mer eldrivna fordon gör att luftkvaliteten i utsatta områden troligen kommer att bli bättre över tid. Detta gäller för kvävedioxid. Trenden kan inte antas vara lika tydlig för partiklar då dessa inte i lika stor utsträckning kommer från fordonens förbränning. Platser som idag är olämpliga för nya bostäder, förskolor, skolor och lekplatser sett till halterna av luftföroreningar kan vara lämpliga om 15-20 år. Rätt utbyggnadsordning i staden kan underlätta planeringen av mer utsatta områden.

Läs mer

Folkhälsoprogram, 2013

Vägledning för hur normer för luftkvalitet ska hanteras i stadsplaneringen, Göteborg

Kartläggning luftkvalitet, Göteborg, öppna data

Luftkvalitetsförordningen (2010:477)

Inriktningar

- Skapa boendemiljöer som är så fria från luftföroreningar som möjligt. Normerna för luftkvalitet ska klaras i boendemiljön vid inflyttning.
- Lokalisera förskolor, skolor och lekplatser till områden med god luftkvalitet.
- Förtäta så att vardagsrörligheten i större utsträckning sker med gång, cykel och kollektivtrafik.



Majorna
Foto: Martin Knape

Goda ljudmiljöer

Exponering för höga bullernivåer har hälsoeffekter. Barn är extra känsliga. Hur bullerfrågan hanteras i stadsplaneringen är därmed en viktig hälsofråga och en fråga om boendekvalitet. Många göteborgare utsätts idag för så höga ljudnivåer att det inte är en god ljudmiljö.

Trafik är den dominerande bullerkällan i Göteborg. Staden kartlägger trafikbullret genom att beräkna ljudnivåer från vägtrafik, spårvagnstrafik och tågtrafik. Göteborg har bara ett fåtal platser som är så pass fria från tekniska ljud att de kan betraktas som tysta. Det finns förhoppningar om att trafikens buller kan minska genom teknikutveckling i form av elektrifierade fordon, mindre fordon vid varuleveranser mm. Staden har tagit fram en vägledning för hur trafikbuller ska hanteras i detaljplaner. Den utgår ifrån gällande riktvärden för buller, men också stadens lokala miljömål och att barnperspektivet ska genomsyra stadsplaneringen. Staden håller också på att ta fram en karta över befintliga goda ljudmiljöer som underlag för de stadsdelsvisa planeringsinriktningarna.

Inriktningar

- Sträva efter bästa möjliga boendemiljö för stadens invånare, även ur ljudsynpunkt.
- Planera markanvändningen så att parker, förskolor, skolor, lekplatser, kajstråk eller torg inte störs av trafikljud.
- Använda stadens kartläggning över befintliga goda ljudmiljöer som kunskapsunderlag vid planering och byggande.
- Tillämpa stadens vägledning om trafikbuller och Boverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller i detaljplaner med bostäder, skolor, förskolor och vårdlokaler.
- Eftersträva god ljudkvalitet i parker och naturområden (under 50 dBA).
- Bevara tysta områden och områden med god ljudmiljö från tillkommande ljud.

God ljudmiljö

I en god ljudmiljö ska man kunna sova ostört och föra ett samtal på ett bekvämt sätt.

Läs mer

Bullerkartläggning, Göteborg

Vägledning för trafikbuller i planeringen, Göteborgs stad, 2015

Förordning (2015:2016) om trafikbuller vid bostadsbyggnader

Vägledning om industri- och annat industribuller vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder, Boverket 2015



Mölndalsån
Foto: Marie Ullnert

Läs mer

Klimatstrategiskt program, 2014

Begränsa klimatpåverkan

Det är angeläget att minska stadens klimatpåverkan - framförallt avseende växthuseffekten. Göteborgarens belastning per person är idag åtta ton och bör minskas till två ton för att nå en nivå som kan anses hållbar. Mycket fokus har legat på att minska de konkreta utsläpp som sker inom stadens gränser. En viktig och relativt stor del av göteborgarnas klimatpåverkan kommer dock från konsumtion. Stadens klimatstrategiska program tar därför ett helhetsperspektiv på klimatfrågan genom att även inkludera invånarnas konsumtion. Även stadsplaneringen behöver bidra i detta arbete.

Utgångspunkten för en klimatsmart stad är en tät blandad stad med närhet till service och goda möjligheter att sköta vardagslivet i sitt närområde. Det gynnar en mer hållbar livsstil, exempelvis vad gäller vardagliga transporter. Det är viktigt att skapa en attraktiv livs- och boendemiljö ur alla aspekter så att barnfamiljer kan och vill bo kvar samt att stadens invånare kan söka rekreation och avslappning i närområdet.

Inriktningar

- Skapa attraktiva boendemiljöer som gynnar lokal konsumtion. Det skapar förutsättningar för att stora delar av vardagslivet sker nära bostaden och underlättar cirkulära lösningar.
- Säkerställa god tillgänglighet till rekreation, kulturella upplevelser och annat som skapar en attraktiv livs- och boendemiljö.
- Göra det enkelt och självklart att leva hållbart.
- Skapa förutsättningar för att enkelt kunna välja hållbara och hälsosamma transportsätt i vardagen.



Packhuskajen
Foto: Anna Olsson

Anpassa till ett framtida klimat

Klimatförändringarna innebär att samhället behöver rusta sig för att klara extrema väderhändelser – såväl mer vatten som extrem torka och värme. För att skapa långsiktigt hållbara och anpassningsbara städer som kan hantera klimatrelaterade risker i framtiden måste hänsyn tas i den fysiska planeringen redan idag.

Översvämningsrisk

Göteborgs stad har tagit fram ett tematiskt tillägg till översiktsplanen om översvämningsrisker. Målet är att skapa robusta systemlösningar som minimerar översvämningsrisk och omgivningspåverkan, ger tillskott till stadsmiljön och god samhällsnytta. Det tematiska tillägget anger dimensionerande händelser och planeringsnivåer för samhällsviktiga anläggningar, byggnader/byggnadsfunktioner och prioriterade stråk/utrymningsvägar. Det visar också vilka områden som hotas av översvämning vid höga havsvattennivåer, höga flöden i större vattendrag och skyfall. Tillägget anger även inriktningsbeslut om åtgärder på medellång och lång sikt i form av älvkantsskydd och yttre barriär mot stigande havsnivåer.

Stora delar av Göteborgs centrala transportsystem riskerar att översvämmas. Trafiksystemet behöver klimatsäkras i sin helhet, då hela systemet riskerar att bli oanvändbart vid en extrem väderhändelse. Ett robust trafiksystem kan förändras utifrån ändrade förutsättningar i omvärlden.

Staden har tagit fram en strukturplan över möjliga skyfallsytor och skyfallsleder i mellanstaden. Strukturplanen utgår ifrån vattnets naturliga strömningsvägar inom och genom staden.

Staden håller på att ta fram dimensionerande planeringsnivåer för kusten. Arbetet genomförs i samarbete med kustkommunerna norr om Göteborg för att få en gemensam hållning i frågan. Arbetet beräknas vara avslutat hösten 2019 och justering av planeringsnivån för kusten kan därmed infogas översiktsplanens utställningsversion.

Läs mer

Tematiskt tillägg för översvämningsrisker, Göteborgs stad, 2018

Strukturplan över skyfallsytor och skyfallsleder i mellanstaden, Göteborgs stad, 2018

www.goteborg.se/extremtvader

www.vattenigoteborg.se

Läs mer
Klimatanpassning av svenska städer, Göteborgs Universitet m.fl. 2014

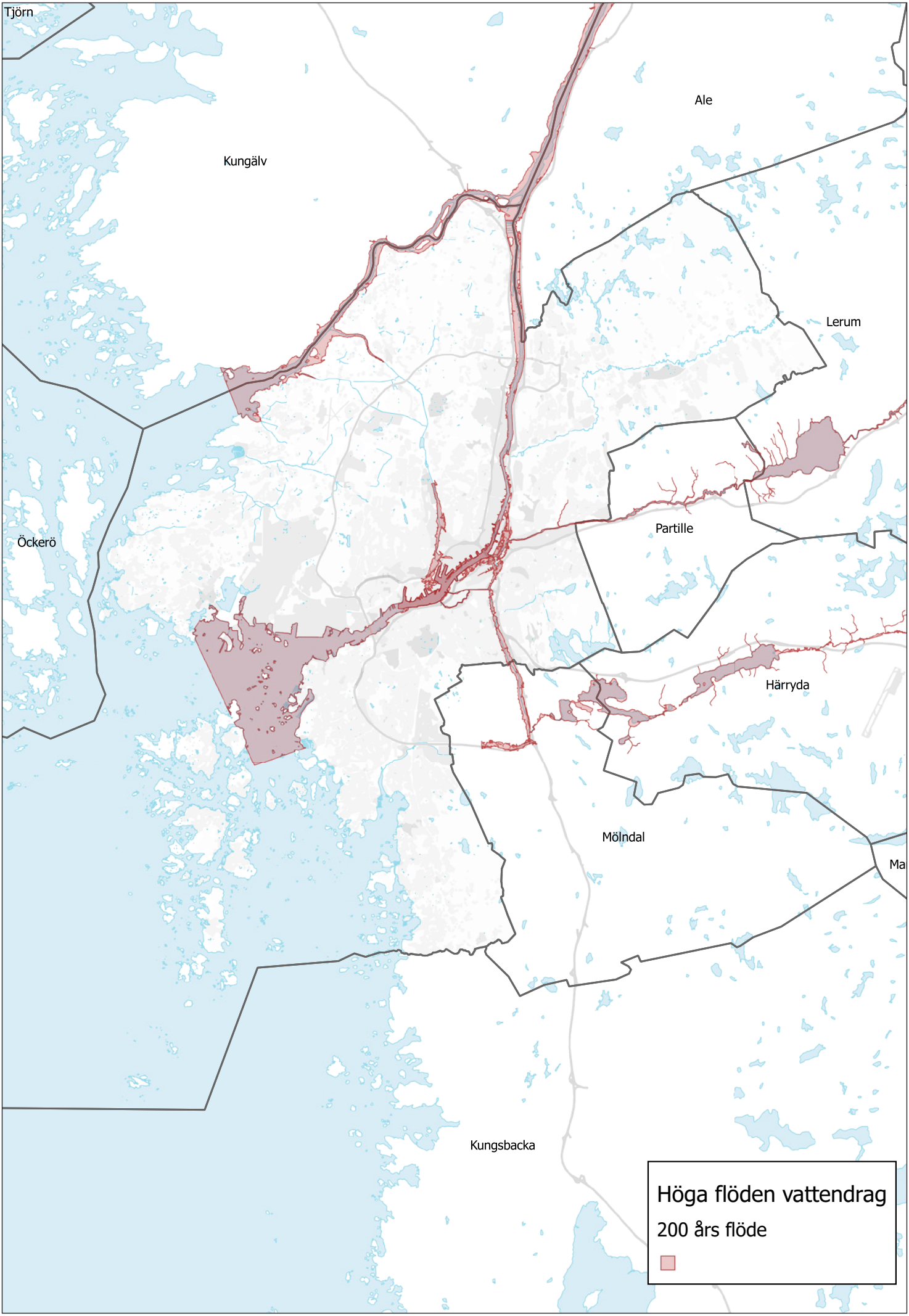
Värmestress

Långvariga värmeperioder kan bli vanligare framöver och ge konsekvenser för en stor andel av befolkningen genom bland annat ökad risk för att pandemier sprids genom vårt dricksvatten. Vattenreningsverken behöver kunna fånga små partiklar för att hindra smitta. De kan därför behöva extra reningssteg.

Göteborgs Stad har medverkat i ett tvärsektoriellt forskningsprojekt; Klimatanpassning av svenska städer. Resultaten visar att gatuträd och parker effektivt kyler byggnader under värmeperioder. Tät bebyggelse minskar värmestress dagtid. Tät bebyggelse bör dock alltid kombineras med grönska för att minska värmestressen nattetid.

Inriktningar

- Skydda ny bebyggelse mot översvämning vid planläggning. I första hand ska byggande ske på säker nivå (enligt planeringsnivåerna). Avsteg från planeringsnivåerna ska motiveras. I andra hand genom tekniska skydd.
- Skydda samhällsviktiga anläggningar samt prioriterade stråk och utrymningsvägar.
- Använda strukturkartan med skyfallsytor som underlag för att säkerställa tillräckliga ytor för vatten vid översvämningar. Sträva efter multifunktionella ytor för översvämningsvatten.
- Säkerställa ett robust trafiksystem som fungerar vid extrema väderhändelser. Reservera ytor för framtida kommunikationer där möjligheter för olika alternativ hålls öppet.
- Bevara och planera för mer urban grönska i staden, exempelvis gatuträd, gröna fasader och parker.


Tjörn
Ale
Kungälv
Lerum
Öckerö
Partille
Härryda
Mölndal
Ma
Kungsbacka
Höga flöden vattendrag
200 års flöde

Begränsa risker i samhället

Risker måste hanteras på ett ansvarsfullt sätt i planering och byggande. Risker som berör anpassning till ett framtida klimat och vattenförsörjning beskrivs i särskilda avsnitt. Här beskrivs övriga risker som kan uppkomma.

Lämplig plats för miljöfarlig verksamhet

Verksamheter som är farliga eller störande för sin omgivning är svårplacerade och kräver skyddsavstånd. I Göteborg finns cirka 25 verksamheter som har tillstånd att bedriva brand- och explosionsfarlig verksamhet och/eller hantera farliga ämnen. Bland annat Sävenäs rangerbangård, Göteborgs Hamn, kraftvärmeverk, raffinaderier, depåer/terminaler med bränsle och andra farliga ämnen och varor, industrier med tillverkning av farliga ämnen och varor, samt flyg och helikopterflygplatser.

Merparten av dessa verksamheter ligger i de större industriområdena, framförallt i anslutning till Göteborgs Hamn. Säve flygplats, Sahlgrenska Universitetssjukhusets och Östra sjukhusets helikopterflygplatser klassas som farliga anläggningar. Säve flygplats används av privatflyg, polis- och räddningsflyg.

Högsta tillåtna bullernivåer från industrianläggningar och andra bullrande verksamheter regleras i miljötillstånd för respektive verksamhet. Restriktioner och lämpliga skyddsavstånd utreds i samband med planläggning eller bygglovsprövning i anslutning till störande verksamheter.

Andra verksamheter som är störande för sin omgivning är exempelvis bergtäkter, skjutbanor och motorbanor.

Miljöfarlig verksamhet

I 9 kap. miljöbalken (1998:808) beskrivs vad som avses med miljöfarlig verksamhet.

Miljöfarliga verksamheter delas in i fyra grupper: tillståndspliktiga (A- och B-anläggningar), anmälningspliktiga (C-anläggningar) och verksamheter som varken är tillstånds- eller anmälningspliktiga.

I Miljöprövningsförordningen (2013:251) beskrivs vilka verksamheter som är tillstånds- eller anmälningspliktiga.

Förorenade områden

Översiktsplanens inriktning innebär att tidigare industriområden och andra förorenade områden kan bli aktuella för nya verksamheter och bostäder.

Göteborgs stad har ett tematiskt tillägg till översiktsplanen med riktlinjer om planering och byggande i förorenade områden (antogs 2006). Tillägget redovisar riktlinjer för hur kommunen ska kunna planera bebyggelse och infrastruktur i förorenade områden. Med förorenade områden avses enligt miljöbalken mark- och vattenområden samt byggnader och anläggningar som är så förorenade att det kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. De förorenade områdena måste uppmärksammas i ett tidigt skede så att marken kan användas på bästa sätt.

Göteborgs stad har genom åren arbetat fram bra rutiner för att hantera markföroreningar varför de sällan är ett hinder för byggande. Markföroreningar utgör dock en förutsättning att känna till eftersom det kan påverka kostnader för en exploatering.

Det tematiska tillägget om förorenade områden pekar ut vem som gör vad i planprocessen och vem som ansvarar för olika typer av inventeringar. Det tematiska tillägget föreslår fortsatt utredning av tre lägen för mellanlager och behandlingsanläggningar där förorenade massor kan hanteras. En lokaliseringsstudie för mellanlager av lätt förorenade jordmassor har genomförts.

Läs mer

Tematiskt tillägg till översiktsplanen om förorenade områden, Göteborgs stad 2006

Ras och skredrisker

Kommunens geologiska markförhållanden ger upphov till förutsättningar för skredrisker i jord och rasrisker i berg. Historiskt har kommunen drabbats av större skred med katastrofala konsekvenser. Därför finns utarbetade processer

och rutiner för att omhänderta markrelaterade säkerhetsfrågor vid planläggning och bygglovsgivning.

Genom åren har underlag tagits fram för att stödja processerna och förutom underlag tillhandahållet av myndigheter har kommunen tagit fram mer högupplöst information för bland annat skredriskhantering. Den kommuntäckande stabilitetskarteringen som uppdateras årligen med hjälp av nyinkommet geotekniskt utredningsmaterial ska speciellt nämnas. Andra underlag som tagits fram för att öka kunskapen om skredrisker och dess förutsättningar är bottentopografins påverkan på stabiliteten längs Göta älv och värdering av erosionens påverkan på stabiliteten i kommunens större åar och vattendrag. Underlagen stöttar arbetet med att strategiskt hantera kommande klimatförändringars påverkan på stabilitetsförhållandena. Klimataspekter i form av översvämningsrisker hanteras geotekniskt genom att stabilitetsanalyser i planprocessens alla skeden tas fram utifrån stadens anvisningar om framtida vattennivåer.

Rasrisker i berg hanteras vid såväl detaljplaneläggning som bygglovsgivning genom att identifiera områden med fastmark och ogynnsamma lutningsförhållanden. Fokus läggs på att fånga upp rasrisker i berg i ej detaljplanelagda områden.

Läs mer

Skredrisker i Göta älvdalen i ett förändrat klimat, Statens geotekniska institut (SGI), 2012

www.swedgeo.se

Riktvärden för radon

Boverkets byggregler anger gränsvärden för radon i nyproducerade hus.

Socialstyrelsen anger riktvärden för radonhalter inomhus och i dricksvatten.

Radon

En markradonriskkarta över Göteborg har framställts av Sveriges geologiska undersökning. Begränsade områden har klassats som högriskområden. Det gäller främst två stråk med RA-granit längs östra Hisingen söderut över Änggårdsbergen, samt mindre områden på sydvästra Hisingen och sydöstra delen av Göteborg där pegmatitgångar uppträder i riklig omfattning.

Beredskap/civilt försvar

Kommunernas förmåga att upprätthålla sin verksamhet under störda förhållanden och ytterst i samband med krigsfara och krig är av grundläggande betydelse för Sveriges förmåga att motstå yttre hot.

Förbindelser västerut via västkusten och Göteborg är avgörande för Sveriges förmåga att motstå ett angrepp samt för att kunna erhålla hjälp av tredje part. De västliga förbindelserna är även viktiga för Finland i händelse av kris eller krig. Göteborgs hamn är idag av central betydelse för försörjningen av Sverige, Danmark, Norge och Finland.

Inom det civila försvaret finns ett behov av att utveckla skydd av befolkningen, bland annat nya skyddsrumsplatser. Prioritet kommer att ges till militärstrategiskt viktiga områden, där Göteborgsområdet ingår.

Det civila försvaret bedöms få ytterligare fokus och ökad reglering inom de närmaste åren. Det är därför av stor vikt att beredskapshänsyn, ur ett totalförsvarsperspektiv, tas i den fysiska planeringen.

Civilt försvar

Det civila försvaret utgör tillsammans med det militära försvaret landets totalförsvar. Det civila försvaret bedrivs av statliga myndigheter, kommuner, räddningstjänst, landsting, näringsliv och frivilligorganisationer.

Farligt gods

Längs transportvägar för farligt gods finns risk för konsekvenser vid olyckor på vägen eller järnvägen. Gods som kan explodera, vara farligt att andas in eller skada människor på annat sätt måste beaktas vid planering och byggande.

Länstyrelserna i Skåne, Stockholm och Västra Götalands län har tagit fram riktlinjer för hur risker i samband med farligt godstransporter på väg och järnväg bör hanteras vid framtagande av detaljplaner. Riktlinjerna anger att risker ska

hanteras inom 150 meters avstånd från en farligt godsled. Riskhanteringsavståndet delas in i tre zoner med möjlig markanvändning. Zonerna har inga fasta gränser, utan riskbilden för det aktuella området bör avgöras i varje enskilt fall.

Läs mer
Riskhantering i detaljplaneprocessen - Riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods, Länsstyrelserna i Skåne, Stockholms och Västra Götalands län, 2006

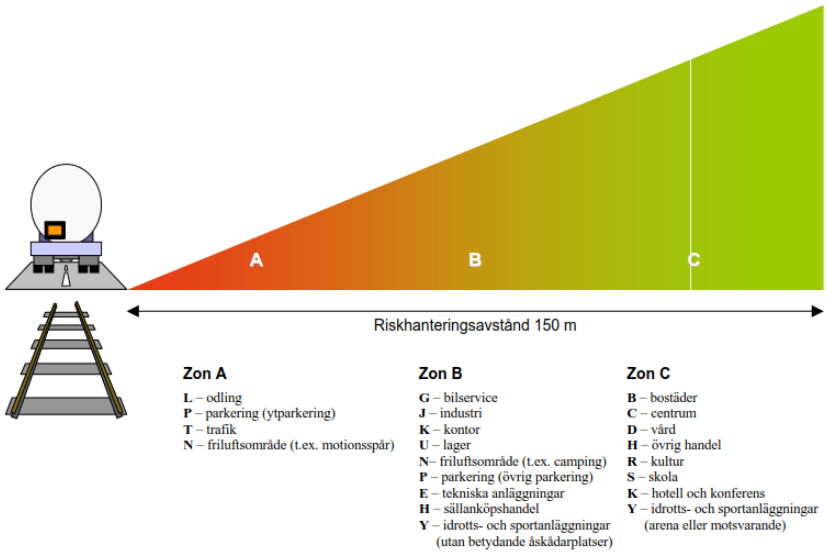


Illustration ur Riskhantering i detaljplaneprocessen - Riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods, Länsstyrelserna i Skåne, Stockholms och Västra Götalands län, 2006

Inriktningar

- Lokalisera verksamheter som är störande eller har stort behov av transporter i de större industriområdena. Värna befintliga svårplacerade anläggningar såsom skjutbanor och motorsportbanor.
- Undvik ny bebyggelse på utpekade nedlagda deponier. Undvik nya bostäder på platser där de som ska bo inom området kan utsättas för risker från miljöfarliga verksamheter.
- Allt planarbete ska beakta befintlig kunskap om kommunens skredrisker, exempelvis med hjälp av stadens stabilitetskartor. Dessa tillsammans med information om potentiellt förorenade områden utgör ett värdefullt planeringsunderlag för hantering av hälsorisker.
- Beakta risker för markföroreningar, skred, höga halter av markradon och farligt gods vid planering och byggande. Stadens karta över riskområden för förorenad mark, SGI:s karta över skredrisker och SGU:s karta över risk för markradon ska användas som underlag.
- Studera förutsättningar och behov längs transportleder för farligt gods. Tillämpa länsstyrelsens riktlinjer för riskhantering vid planläggning nära transportleder för farligt gods.
- Skapa plats för nya skyddsrum samt i så stor utsträckning som möjligt bevara befintliga.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Teknisk försörjning med anläggningar för avfall, avlopp, vatten och energi är grundläggande infrastruktur.

Plats för teknisk försörjning

När staden växer ökar behovet av utrymme för teknisk försörjning, såväl på som under mark. Lämplig placering och dimensionering av dessa anläggningar är en strategisk övergripande fråga. I vissa fall är det en regional angelägenhet.

Hållbar energiförsörjning

Göteborg ska arbeta för ett resurssnål produktion av värme, kyla och förnyelsebar el, samt effektiv energianvändning i bostäder och verksamhetslokaler. Utvecklingen mot alltfler eldrivna fordon innebär en stor utmaning för elförsörjningen. Fjärrvärmeverk kan utnyttja energiflöden och avfall som annars är svåra att använda. Fjärrkyla är ett miljöeffektivt sätt att tillhandahålla komfort hos invånarna. Biobränsle och rötning av slam eller andra restprodukter kan ge grön gas som drivmedel för fordon. Utbyggd vind- och solkraft kan försörja fler hushåll med förnyelsebar el. Två stora kraftledningar (400 kV) går genom Göteborg; stamkraftlendingen till Tuve över Surte och Göta älv samt Kontiskan I/II till Danmark (övergår från luftledning till kabel i sydligaste Askim).

Hållbar avloppshantering

Omhändertagande och rening av stadens avloppsvatten är viktigt för att minimera påverkan på vattendrag och hav samt för människors hälsa. Ryaverket är Nordens största reningsverk och renar avloppsvattnet från drygt 760 000 människor i Göteborgsregionen (Göteborg, Ale, Härryda, Mölndal, Partille, Kungälv och Lerum).

Ryaverkets markanspråk kan behöva utökas för att upprätthålla full rening av avloppsvattnet. Arealbehovet uppskattas till cirka 10 hektar för att säkerställa behovet under överskådlig framtid (2030–2070). Markanspråket beror på befolkningsutveckling, prioriteringar i underhåll på ledningsnätet och framtida krav på reningsnivå, till exempel läkemedelsrening eller ökade krav på fosfor och kväverening. Vid utökade krav på rening kan utrymmet behöva tas i anspråk inom det närmaste decenniet. Om tillrinningen kan minskas är det å andra sidan möjligt att utrymmet aldrig behövs.

En etablering ska ligga i direkt anslutning till befintligt reningsverk, då stora vattenmängder behöver ledas mellan anläggningsdelarna. Tre olika placeringar har utretts i närheten av Ryaverket. Lämpligast är området som har avsatts för etapp två av GobiGas då det ligger i direkt anslutning till befintligt reningsverk.

Utöver själva reningsverket tar avloppssystemet utrymme i anspråk i form av ledningar, pumpstationer och tunnlar för att avleda vattnet till reningsverket. Bergsanläggningar är viktiga för funktionen i avloppssystemet.

Konkurrens om utrymmet under gatorna

Ledningar för vatten, avlopp, värme och kyla tar utrymme i anspråk under stadens gator. Vissa ledningar har stora dimensioner och det kan råda konkurrens om utrymmet under mark mellan olika ledningar eller mellan ledningar och rötter från träd i gaturummet. Avloppsledningar bör helst förläggas i gator som inte är så trafikintensiva.

Dagvatten
Dagvatten från samlad bebyggelse är att betrakta som avloppsvatten enligt lagen om allmänna vattentjänster (2006:412).

Läs mer
Avfallsplan (GR), 2011

Avfallsstrategiskt program, Göteborgs stad, 2016

Dagvatten, så här gör vi! Handbok för kommunal planering och förvaltning, Göteborgs stad, 2010

Dagvatten
Dagvatten är tillfälligt förekommande, avrinnande vatten på markytan eller på en konstruktion. Genom lokalt omhändertagande av dagvatten kan det renas innan det når recipient grundvattnet. Med ökade havsnivåer, mer nederbörd och ökade flöden i Göta älv, står Göteborg inför stora utmaningar för att planera rätt för dagvattnet.

Större avfallsanläggningar
Avfallsanläggningar i form av återvinningscentraler, mellanlager, omlastningsanläggningar och behandlingsanläggningar är nödvändiga och svårplacerade. Det är därför angeläget att bibehålla befintliga anläggningar och säkerställa deras infrastruktur.

Stora avfallsanläggningar medför tunga transporter. De flesta anläggningarna avger dessutom buller och vissa avger lukt. Några hanterar farligt avfall och explosiva restprodukter som utgör farligt gods när det transporteras. Sävenäs avfallsanläggning är av riksintresse vilket gör att dess plats och utvecklingsbehov behöver säkerställas för framtiden.

En ny regional deponi som ersättning för Tagene behövs på längre sikt. Tagene deponi ligger idag relativt nära råvattenintaget vilket begränsar verksamheten. Att hitta en ny plats är en regional angelägenhet.

Idag råder stor brist på kretsloppsparker och återvinningscentraler i framförallt centrala och södra Göteborg.

Omlastningsstationer
I de centrala och tätaste delarna av staden är det ibland önskvärt att begränsa storleken på sopbilar av stadsmiljöskäl eller på grund av bärighetskrav. Lokala omlastningsstationer behövs därför i de områden där konventionella sopbilar inte kan användas.

Inriktningar
- Integrera avloppsledningar och plats för pumpstationer som en naturlig del i all stadsplanering. Värna bergsanläggningar och huvudstråk för avledning så att de skyddas för framtiden.
- Bevara stadens befintliga avfallsanläggningar och återvinningsstationer. Säkerställ de stora anläggningarnas infrastruktur och utvecklingsbehov.
- Säkerställa plats för att komplettera Ryaverket i dess närområde.
- Utreda ny regional deponi som ersättning för Tagene.
- Beakta behovet av återvinningsstationer på områdesnivå. Lokalisera återvinningscentraler/kretsloppsparker nära bostäder.
- Säkerställa utrymme för lokalt omhändertagande av dagvatten vid planering och byggande. Säkerställ utrymme för storskalig dagvattenrening från framförallt befintliga områden.

Robust vattenförsörjning

Vatten är vårt viktigaste livsmedel. Det är därför viktigt att skapa förutsättningar för en robust och långsiktigt hållbar dricksvattenförsörjning. God råvattenkvalitet är en förutsättning för säker leverans av gott och hälsosamt dricksvatten. Råvattnet skyddas genom skyddsföreskrifter inom befintliga och kommande skyddsområden. Vattenskyddsområde finns för Delsjöarna med tillrinningsområde, Göta älv med tillrinningsområde, Kallebäck västra, Kallebäck södra, Kallebäck norra – Gundla mosse och Kvisljungeby.

Göta älv är huvudvattentäkt för Göteborg. Vatten pumpas till Delsjöarna som används som råvattenreservoar. Under perioder med tillfälligt försämrad vattenkvalitet i Göta älv pumpas vatten istället från Rådasjön till Delsjöarna. För att bli dricksvatten måste råvattnet renas eller beredas. I Göteborg sker detta vid de två vattenverken i Alelyckan och Lackarebäck.

Göteborgs vattenverk levererar dricksvatten till stora delar av göteborgsregionen – cirka 600 000 människor. Sammankopplingarna mellan kommunerna har stor betydelse för leveranssäkerheten, inte bara för kranskommunerna utan i hög grad även för Göteborg som i vissa situationer kan få vatten från Partille, Mölndal och Kungsbacka.

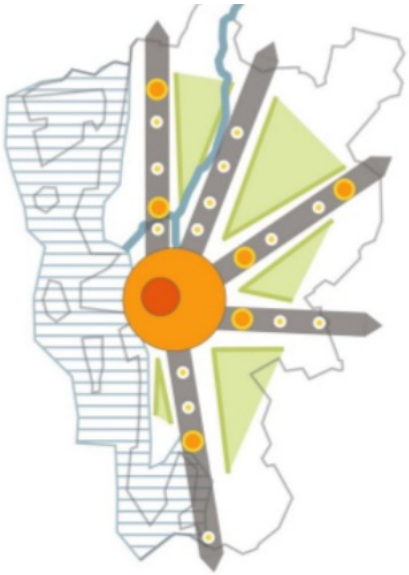
Lärjeån och Kallebäcks källa är nödvattentäkter vid allvarliga störningar i ordinarie vattenförsörjning. Dessa har dock begränsad kapacitet och möjligheterna att i framtiden använda Mjörn eller Lygnern som komplement i råvattenförsörjningen ska utredas. Vid vissa tappnings- och väderförhållanden kan vatten från Göta älv nedströms Lärjeholm nå intaget och därmed förorena råvattnet i älven.

Läs mer

Vattenförsörjningsplan för Göteborgsregionen (GR), 2014

Inriktningar

- Säkerställa och utöka skyddsområdet för råvattenintaget.
- Utreda alternativa lösningar för dricksvattenförsörjning.
- Skydda Lärjeån som nödvattentäkt.
- Skydda området närmast nedströms råvattenintaget.
- Möjliggöra förstärkning av huvudvattenledningsnätet.
- Säkerställa tillgång på mark i anslutning till Alelyckans vattenverk för att möjliggöra framtida ytterligare processteg och/eller kapacitetsutbyggnad om betydligt fler människor ska försörjas med vatten.



Göteborgsregionens strukturbild

MELLANKOMMUNALA OCH REGIONALA FRÅGOR

Göteborg fungerar som motor för hela regionen. Den största delen av regionens arbetsmarknad ligger här. En stark kärna är en förutsättning för att Göteborg och regionen ska fortsätta ha en god tillväxt. Ju starkare den regionala kärnan är, desto bättre blir möjligheterna för tillväxt i orterna runt omkring.

Den ökande befolkningen innebär ökade krav på tillgänglighet inom staden och i regionen.

Regionala resmönster

Idag görs cirka 1,5 miljoner resor dagligen inom Göteborg, fördelat på bilresor, kollektivtrafikresor, cykelresor, fotgängarresor och övriga transportslag. Göteborg utgör nav för person- och godstransporter i Västsverige. Dagligen pendlar cirka 120 000 personer in till Göteborg och 50 000 personer pendlar ut. Knappt hälften av alla arbetsresor i Göteborgsregionen börjar i Göteborg och sex av tio arbetsresor har slutmål i Göteborg.

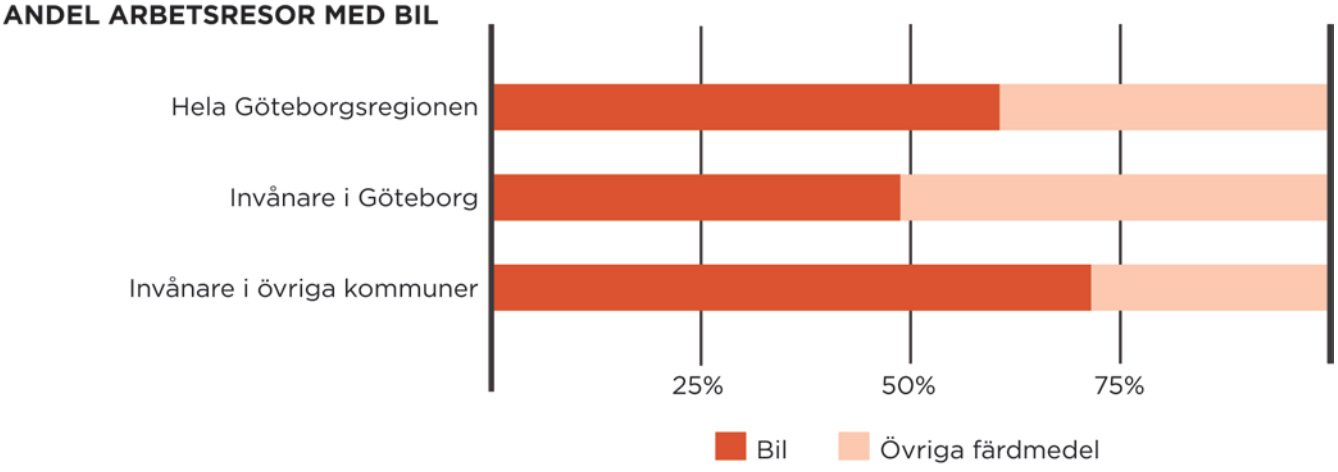
Antalet resor kommer att öka när Göteborgs och regionens befolkning växer. Trafikfrågorna behöver hanteras på en regional nivå i takt med att arbetsmarknadsregionen växer och att människor tar sig allt längre avstånd för studier, arbete och fritidssysselsättningar.

Det är angeläget att öka möjligheterna för hållbart resande till och från Göteborg, för att skapa förutsättningar för hållbar tillväxt i regionen. I Göteborgs centrala delar behövs god tillgänglighet ur ett regionalt perspektiv samtidigt som de lokala/vardagsnära perspektiven behöver värnas. Kollektivtrafikens kapacitet, linjesträckningar och turtäthet är av mellankommunalt intresse.

Majoriteten av de som dagligen pendlar in till Göteborg från omgivande kommuner reser med bil. Göteborg är därför i hög grad beroende av samarbete med våra grannkommuner för att uppnå stadens och Göteborgsregionens mål om resande, transporter och stadsmiljöer.

Infrastruktur - transporter

De nationella väg- och järnvägsstråken knyter Norge till kontinenten via Göteborg samt sammanbinder Västsverige med övriga delar av Sverige. Landvetter flygplats är viktig för Göteborgs och regionens utveckling och utgör liksom Göteborgs hamn en viktig transportnod, såväl regionalt och nationellt som internationellt.



Effektiv användning av befintlig infrastruktur samt komplettering med saknade länkar berör såväl Göteborg som angränsande kommuner. Efterfrågan på järnvägskapacitet för både gods- och persontrafik växer kraftigt i regionen. I järnvägsnätet är det särskilt angeläget att bygga ut Västlänken, Götalandsbanan via Mölndals centrum samt att förstärka Bohusbanan. Det är även angeläget att utreda möjligheten att bygga ut pendeltåg till Kungsbacka längs väg 158.

I vägnätet markeras flera markreservat för kommunikation vid kommungränserna till angränsande kommuner; Mellbymotet, på gränsen till Partille kommun, kollektivtrafiklänk mellan Angered och Surte i Ale kommun och bro till Öckerö kommun. Kallebäcksmotet behöver avlastas. Exakt hur är i dagsläget oklart, men sannolikt ligger hela eller delar av lösningen i Mölndals kommun.

Flera stora godsterminaler ligger idag centralt. Nuvarande trend är att denna typ av verksamheter flyttas ut och samlokaliseras med logistikverksamheter på Västra Hisingen eller längs E6, E20 och riksväg 40 upp till ett avstånd på cirka åtta mil från Göteborg.

Bangårdar, servicespår, omlastningscentraler, bussdepåer mm är strategiska funktioner som ibland behöver lokaliseras till angränsande kommuner.

Handel och näringsliv

Inom de närmaste 10–15 åren förväntas arbetsmarknadsregionen växa till 1,75 miljoner invånare. Det ger möjlighet till en mer robust ekonomi som inte står och faller med enskilda branscher eller arbetsgivare. Det är av regionalt intresse att både Göteborgs innerstad och stora arbetsplatser inom Göteborg och i andra delar av arbetsmarknadsregionen får möjlighet att blomstra och utvecklas.

En attraktiv stad för människor är också en attraktiv stad för näringslivet. Tillgång till högutbildad arbetskraft är en viktig lokaliseringsfaktor för företag och väsentlig för att nå en positiv ekonomisk utveckling. Vissa av funktionerna i en attraktiv stad kan ligga utanför kommunens gränser, exempelvis tillgång till natur- och kulturupplevelser eller en god kollektivtrafik för pendling inom regionen.

Handelsstrukturen i Göteborgsregionen är en fråga av mellankommunalt intresse, eftersom kundernas val av handelsplats sker oberoende av kommungränser.

Utveckling vid kommungränsen

Utveckling av bebyggelse och infrastruktur vid kommungränsen behöver samordnas mellan berörda kommuner. Exempelvis kan skyddsavstånd för störande verksamheter kan påverka vilken bebyggelse som är möjlig och lämplig vid kommungränserna. Se under Risk och säkerhet på nästa sida.

Natur- och friluftsområden

I Göteborg finns flera naturområden och vattendrag som går in i angränsande kommuner. Gröna kilar sträcker sig från ytterkanterna av Göteborgsregionen, över kommungränserna in till de centrala delarna av Göteborg. Särskilda områden av mellankommunalt intresse är Delsjöområdet, Vättlefjäll, Härskogen, Sandsjöbacka, Änggårdsbergen, Göta älv, Nordre älv, Säveån, Mölndalsån och Stora ån. Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) är samordnare för det kommunövergripande arbetet med att utveckla och bevara de gröna kilarna. Tillgängligheten, skötsel och eventuella förändringar av naturområden och vat-

tendrag är frågor som är av intresse för såväl Göteborg som angränsande kommuner.

Kustzonen och skärgården är en del av såväl Göteborgs som andra kustkommuners identitet. Småbåtshamnar, färjeterminal för södra skärgården, badplatser, skydd av naturvärden samt i övrigt goda förutsättningar att besöka kust- och skärgård är av regionalt intresse. Havet påverkas av utströmning från Göta och Nordre älv. Göteborg påverkar och påverkas av den nordgående strömmen längs kusten.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, energiförsörjning, avloppsvatten och avfall är av intresse för såväl Göteborg som angränsande kommuner. Ryaverket av stor betydelse för flera kommuner för rening av avloppsvatten och deponin i Tagene behöver ersättas på sikt.

Vattenförsörjningen från Göta älv är ett gemensamt intresse för flera kommuner. Öckerö kommun köper hela sitt dricksvattenbehov från Göteborg medan Ale, Mölndal och Partille köper en del av sitt behov från Göteborg. Rådasjön som används som reservvattentäkt för Göteborg ligger i Härryda och Mölndal. För att nå en långsiktig hållbar och säker leverans av dricksvatten behöver det regionala samarbetet utökas. Det är viktigt att planering och arbete med sammankopplingar med grannkommuner sker parallellt med att utredning om framtida kompletterande råvattentäkter fortgår.

Lerums kommun utreder tillsammans med Göteborg om Mjörn kan användas som gemensam vattentäkt vid ett konstgjort grundvattenverk i Gråbo, eller som råvattenkomplement till Göteborg. Även sjön Lygnern i Kungsbacka lyfts fram i Regional Vattenförsörjningsplan som viktig resurs i regionalt perspektiv.

Risk och säkerhet

Översvämningsproblematiken vid Mölndalsån och Göta älv är en mellankommunal fråga. Även vattennivåerna i Vänern kräver samordning mellan berörda kommuner.

Skyddsavstånd för störande verksamheter kan påverka vilken bebyggelse som är möjlig och lämplig vid kommungränserna.

- Verksamheten vid EKA Bohus påverkar markanvändningen i angränsande delar av Göteborgs kommun.
- Bergtäkt och deponi i Lärjedalen kan komma att påverka planerade utbyggnadsområden i Partille kommun.
- Sisjöns skjutfält påverkar både Göteborgs och Möndals kommuner genom utbredningen av buller.
- Buller från Säve flygplats påverkar delar av Kungälvs kommun.



5. RIKSINTRESSEN

Ett allmänt intresse av nationell betydelse kallas riksintresse och definieras enligt 3 och 4 kapitel miljöbalken. Staten, genom berörda centrala sektorsmyndigheter, lämnar uppgifter till länsstyrelsen om de områden de anser är av riksintresse. De är särskilt värdefulla och betydelsefulla för hela landet och ska enligt miljöbalken skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada deras värden eller möjligheterna att använda dem för avsett ändamål.

RIKSINTRESSEN OCH ÖVERSIKTSPLANEN

Enligt plan- och bygglagen 2010:900 (PBL) ska översiktsplanen visa hur riksintressen tillgodoses och kommunen ska bedöma vilken påverkan eller eventuell skada på riksintressena som planens förslag kan medföra. Huruvida området är intressant för riket, avgörs slutligt i efterföljande prövningar av ändrad markanvändning som kan beröra respektive riksintresseanspråk.

Länsstyrelsens uppgift är att samordna de statliga verkens riksintresseanspråk och ge kommunen det aktuella planeringsunderlag som behövs för bedömningen. Vidare ska länsstyrelsen för statens del bevaka att riksintressena tillgodoses i planeringen på det sätt som lagen föreskriver. Om kommunen i översiktsplanen ger uttryck för en annan uppfattning än länsstyrelsen om tolkning och innebörd av ett speciellt riksintresse, uppmärksammas detta i länsstyrelsens granskningsyttrande över planen, och om kommunen vidhåller sin uppfattning även vid antagandet av planen, redovisas detta särskilt i planhandlingarna.

Om ett område är av riksintresse för flera oförenliga ändamål ska företräde ges åt det eller de ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning av marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt. Behövs området för en anläggning för totalförsvaret ska försvarsintresset ges företräde (miljöbalken 3 kap. 10 §).

Göteborgs förhållningssätt till riksintressen

I det följande kapitelet beskrivs på vilket sätt riksintressen inom Göteborgs Stad berörs av översiktsplanens förslag, hur de har tillgodosetts samt kommunens uppfattning i de fall den avviker från statens vad gäller specifika riksintressen. För att kommunen ska kunna bedöma hur riksintressena kan tillgodoses behöver värdebeskrivningarna vara tydliga. Med otydlig beskrivning av riksintressets motiv blir det svårare att identifiera relevant påverkan och att utvärdera konsekvenser för riksintresset. Motiv till riksintresseanspråken och värdebeskrivningar finns tillgängliga hos resepktive ansvarig myndighet. Flertalet av de riksintressen, som pekats ut av sektorsmyndigheterna, tillkom redan under 1980-talet och har inte varit föremål för översyn sedan dess. Vissa myndigheter har dock gjort en granskning, men det finns ett stort behov av en total översyn. Vad gäller riksintressen för kulturmiljövården har kommunen initierat ett arbete för att utveckla beskrivningarna för innerstadens områden. Detta redovisas i fördjupningen för centrala Göteborg.

Generellt är kommunens bedömning att ett riksintresse är tilldodosett om översiktsplanen inte redovisar några anspråk på förändring inom eller i direkt aanslutning till området. Skydd i form av exempelvis reservat eller detaljplan bedöms också vara ett sätt att ytterligare tillgodose riksintresset.

Riksintressen där kommunen har en avvikande synpunkt

I följande kapitel markeras med en stjärna de riksintresseområden där kommunen och länsstyrelsen har olika uppfattning, eller där det i översiktsplanen anges att ett specifikt riksintresses omfattning och funktion kan ändras efter att en prövning skett i detaljplan eller på annat sätt.

Riksintresseområden där kommunens bedömning avviker från statens eller där riksintressets omfattning och läge kan omprövas..

Riksintressen enligt 4 kap Miljöbalken
I miljöbalken 4 kap. finns särskilda bestämmelser för geografiskt utpekade områden som är beslutade av riksdagen. Dessa är med hänsyn till sina natur- och kulturvärden i sin helhet av riksintresse. Göteborgs kust och skärgård omfattas av sådana särskilda bestämmelser.

RIKSINTRESSEN 4 KAP MILJÖBALKEN

Högexploaterad kust - Göteborgs kust och skärgård

Enligt miljöbalken finns särskilda villkor för exploatering inom Göteborgs kust och skärgård. Fritidsbebyggelse får tillkomma endast i form av kompletteringar till befintlig bebyggelse. Om det finns särskilda skäl får dock annan fritidsbebyggelse komma till stånd, företrädesvis sådan som tillgodoser det rörliga friluftslivets behov eller avser enkla fritidshus i närheten av de stora tätortsregionerna. Anläggningar för vissa miljöstörande verksamheter får komma till stånd endast på platser där anläggningar av sådant slag redan finns. Bestämmelserna i kapitlet ska dock inte hindra utveckling av befintliga tätorter eller det lokala näringslivet eller hindra utförandet av anläggningar som behövs för totalförsvaret.

Översiktsplanen markerar långsiktigt bevarad markanvändning för i stort sett alla delar av kust- och skärgårdsområdet som inte är exploaterade. Naturreservat och andra förordnanden finns och planeras för stora områden. Stora delar av Göteborgs tätort samt Torslanda ligger inom riksintresseområdet. Stadsutvecklingen kommer att ske inom och i direkt anslutning till dessa.

Det är inte aktuellt att tillskapa nya områden för enskild fritidsbebyggelse i Göteborg. Sådana områden har därför inte föreslagits i översiktsplanen.

Natura 2000
Natura 2000 är ett nätverk av EU:s mest skyddsvärda naturområden med syfte att bidra till bevarandet av den biologiska mångfalden. Nätverket ska bestå av områden som innehåller tillräckligt av de naturtyper och arter som listas i EU:s Fågeldirektiv och Art- och habitatdirektiv, för att deras fortsatta förekomst långsiktigt ska vara säkrad. I Sverige har dessa områden skydd enligt miljöbalkens 7 kap. 27-28 §§. Reglerna motsvarar delar i EU:s fågeldirektiv och art- och habitatdirektiv.

Natura 2000

För Natura 2000-områden gäller att gynnsam bevarandestatus ska säkras, vilket innebär att en åtgärd inte får påverka områdets utpekade värden negativt vare sig den ligger innanför eller utanför Natura 2000-gränsen. Om ändå så blir fallet kan åtgärden få genomföras om den är av stort allmänt intresse och kompensationsåtgärder utförs. Bevarandeplaner för varje område finns upprättade av länsstyrelsen.

Vid utbyggnad av bostäder och anläggningar med avrinning till Natura 2000-området kan särskilda åtgärder behöva vidtas för att förhindra att dagvattenutsläpp påtagligt påverkar områdets kvaliteter och status.

Göta och Nordre älvs dalgångar

Området är skyddat genom naturreservat. Vid en framtida utbyggnad i anslutning till området ska eventuell påverkan på Natura 2000-området uppmärksammas.

Vrångöskärgården

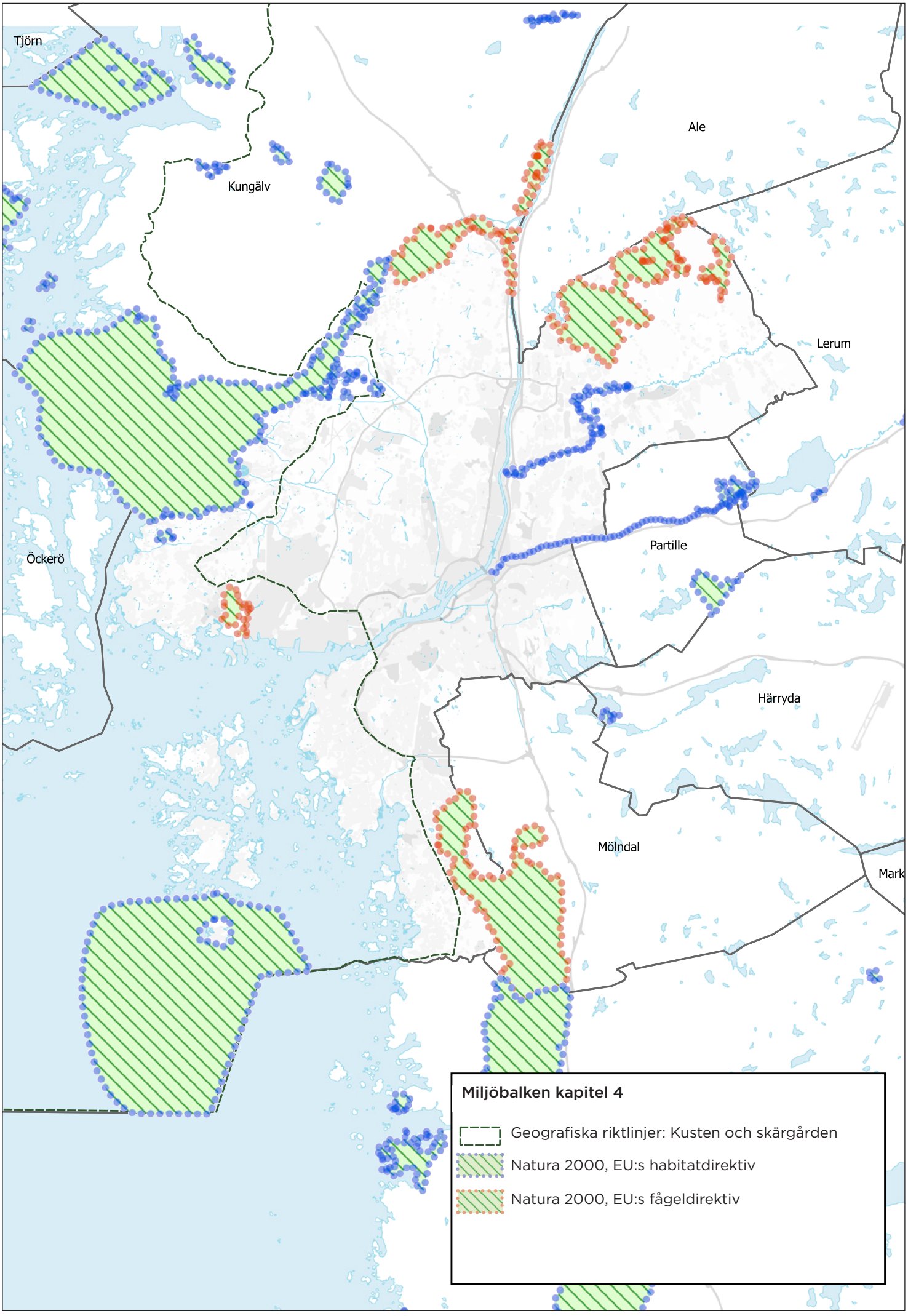
Området är skyddat genom naturreservat. Inga åtgärder som kan påverka förhållandena inom Natura 2000-området föreslås.

Vättlefjäll

Området är skyddat genom naturreservat. Inga åtgärder som kan påverka förhållandena inom Natura 2000-området föreslås.

Sandsjöbacka

Natura 2000-området är i sin helhet skyddat genom naturreservat, men enligt bevarandeplanen är reservatsföreskrifterna inte ändamålsenliga för att uppnå syftet med Natura 2000. En framtida föreslagen utbyggnad i södra Askim bör kunna genomföras utan påtaglig påverkan på Natura 2000-områdets värden.


Tjörn
Kungälv
Ale
Lerum
Partille
Öckerö
Härryda
Mölndal
Mark
Miljöbalken kapitel 4
Geografiska riktlinjer: Kusten och skärgården
Natura 2000, EU:s habitatdirektiv
Natura 2000, EU:s fågeldirektiv

Sillvik-Tumlehed

Området är skyddat genom naturreservat. Inga åtgärder som kan påverka förhållandena inom Natura 2000-området föreslås.

Öxnäs

Områdesbestämmelser för bebyggelsemiljön finns upprättade. Arbete pågår med att bilda naturreservat. Inga åtgärder som kan påverka förhållandena inom Natura 2000-området föreslås.

Torsviken

Inom området finns konkurrerande intressen om mark- och vattenanvändningen mellan hamnens utbyggnad och naturvården. Trafikverket har föreslagit området som riksintresse för sjöfart - Göteborgs hamn. Tillgången till föda är avgörande för områdets värde som fågellokal, och alla åtgärder som försämrar födotillgången hotar möjligheten att upprätthålla god bevarandestatus. Sådana åtgärder kan vara ytterligare utfyllnad och anläggningsarbeten, försämrad vattenomsättning, förorenande dagvattenutsläpp, igenväxning av stränderna och eventuella olyckor. I översiktsplanen har ställning tagits till att området fortsättningsvis ska utgöra naturområde, men att hamnens behov av tillfart till Risholmen också ska tillgodoses. Hur god bevarandestatus ska uppnås och hur hamnens behov tryggas utan skada på Natura 2000-områdets värden utreds vidare i en fördjupning av översiktsplanen.

Lärjeåns dalgång

Arbete med att skapa kommunalt naturreservat pågår. Enligt bevarandeplanen är Lärjeån känslig för omgrävning, dränering, utfyllnader, utsläpp och andra åtgärder i vattnet.

Säveån

Ån rinner genom blandad stadsbebyggelse och områden med förändrad markanvändning föreslås i anslutning till ån. Tillstånd för verksamheter (industri och kombiterminal) kan komma att erfordras. Värdena kan enligt bevarandeplanen påverkas av schaktning och trädfällning i strandbrinkar, flödesförändringar, erosionsskydd, utsläpp, avverkning samt tippning och fyllning. Det är enligt bevarandeplanen tveksamt om åns nedre delar idag kan anses ha god bevarandestatus.

Höga flöden och dåliga geotekniska förhållanden medför risk för ras i strandbrinken. Detta innebär att stabilitetsförbättrande åtgärder kan komma att erfordras oavsett om närområdet bebyggs eller ej. Erosionsskydd, omgrävningar och andra stabilitetsförbättrande åtgärder riskerar att medföra att förhållandena för kungsfiskarens möjlighet till framtida häckning påverkas.

Fåglevik

Inga åtgärder som kan påverka förhållandena inom Natura 2000-området föreslås.

RIKSINTRESSEN 3 KAP MILJÖBALKEN

Naturvård

Änggårdsbergen

Området är skyddat genom naturreservat.

Galterö inklusive Känsö

Ingen förändrad markanvändning föreslås i planen. Känsö har ett slags skydd som liknar naturreservat. Nybildning av naturreservat på båda öarna kan aktualiseras efter att militären lämnat området.

Nordre älvs estuarium

Området är skyddat genom naturreservat. Eventuell skada på riksintressets värden vid en framtida utbyggnad av bostäder och anläggningar i anslutande områden kommer att belysas i samband med fortsatt planering av dessa områden. Se vidare under Natura 2000.

Öxnäs

Ett förslag för naturreservat har arbetats fram. Förslaget är för närvarande överklagat. Områdesbestämmelser finns upprättade för den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen.

Göta och Nordre älvs dalgångar

Den norra delen är skyddad genom naturreservat. För den södra delen gäller huvudsakligen oförändrad markanvändning, jordbruk. I översiktsplanen föreslås att ett område omedelbart väster om väg E6 kan prövas för verksamheter. Eventuell skada på riksintresset kan uppkomma genom att naturområdet blir påverkat av utsläpp och föroreningar från verksamheterna. Risken för påtaglig skada på naturvärdena ska behandlas i kommande planering. Ett område som planeringsreserv för framtida stadsutveckling finns markerad i Säve. Omfattning, innehåll och eventuell påverkan kommer att utredas i fortsatt planering om det skulle bli aktuellt.

Konflikt kan uppstå mellan riksintressena järnväg och naturvård om utredningsområde för ny sträckning av Bohusbanan realiseras. Detta ska uppmärksammas i samband med kommande järnvägsutredning.

Orremossen

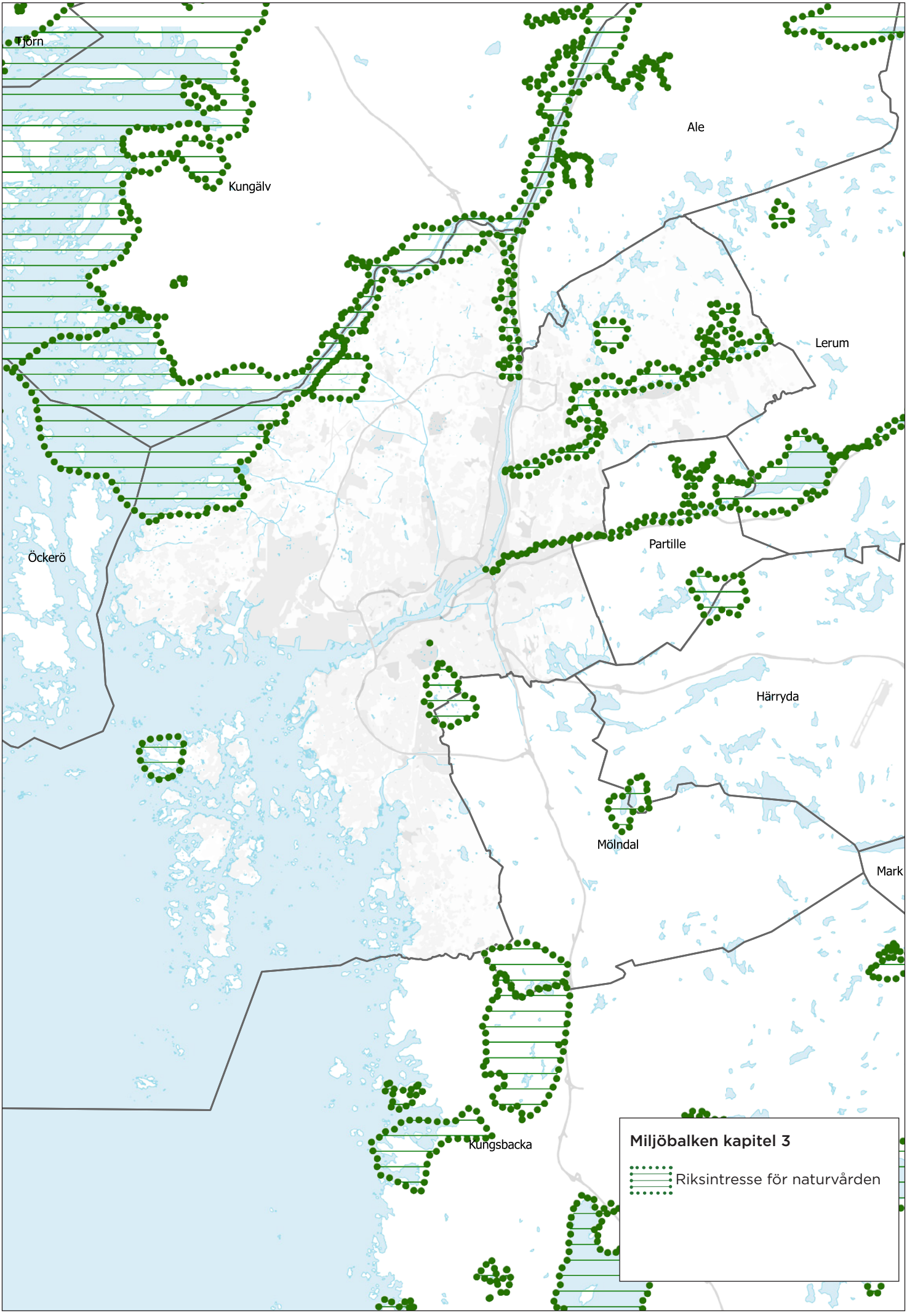
Området ingår i Vättlefjälls naturreservat. Inga förändringar som kan påverka riksintresset föreslås.

Lärjeåns dalgång

Arbete med naturreservat pågår.

Säveån

Ett nytt verksamhetsområde föreslås vid Fjällbo i anslutning till befintligt. Vidare föreslås en kombiterminal vid Sävenäs. Risk för att påtaglig skada på riksintresset uppkommer föreligger i båda fallen. Hur eventuella skador på naturmiljön ska undvikas eller minimeras ska utredas och prövas i fortsatt detaljplanering och i miljökonsekvensbeskrivningar för projekt och för detaljplan. Se vidare text under avsnittet Natura 2000.


Tjörn
Kungälv
Ale
Lerum
Partille
Öckerö
Härryda
Mölndal
Mark
Kungsbacka
Miljöbalken kapitel 3
Riksintresse för naturvården

Friluftsliv

Göta och Nordre älvs dalgångar

Den norra delen är skyddad genom naturreservat. För den södra delen gäller huvudsakligen oförändrad markanvändning, jordbruk.

Änggårdsbergen, Slottsskogen

Änggårdsbergen är betydelsefullt som närrekreationsområde och skyddat av naturreservat. Slottskogen är i översiktsplanen markerat som park med oförandrad användning. Riksintresseområdets avgränsning kring Slottskogen behöver studeras i samband med utveckling av närliggande områden.

Delsjöområdet

Området är betydelsefullt som närrekreationsområde och delvis skyddat av naturreservat. Diskussion kring utökning av naturreservatet pågår. Riksintresseområdets avgränsning behöver diskuteras i samband med detta.

Kommunen anser att avgränsningen av riksintressena Slottskogen samt Delsjöområdet behöver utredas vidare.

Vättlefjäll

Området är betydelsefullt som närrekreationsområde och skyddat av naturreservat. Delar är av riksintresse för naturvården.

Sandsjöbacka

Området är betydelsefullt som närrekreationsområde och skyddat av naturreservat. Det är också Natura 2000-område. Konflikt kan uppkomma mellan riksintresset för friluftsliv och militära intressen, genom att delar av området är bullerstört av verksamheten inom skjutfältet.

Styrsö skärgård

Området är delvis skyddat av naturreservat. Strandskydd gäller på de obebyggda delarna av öarnas strandområden. Konflikt kan uppkomma mellan riksintresset för friluftsliv och militära intressen, genom att stora delar av området kan bli bullerstörda av försvarets skjutverksamhet.

Lärjeåns dalgång

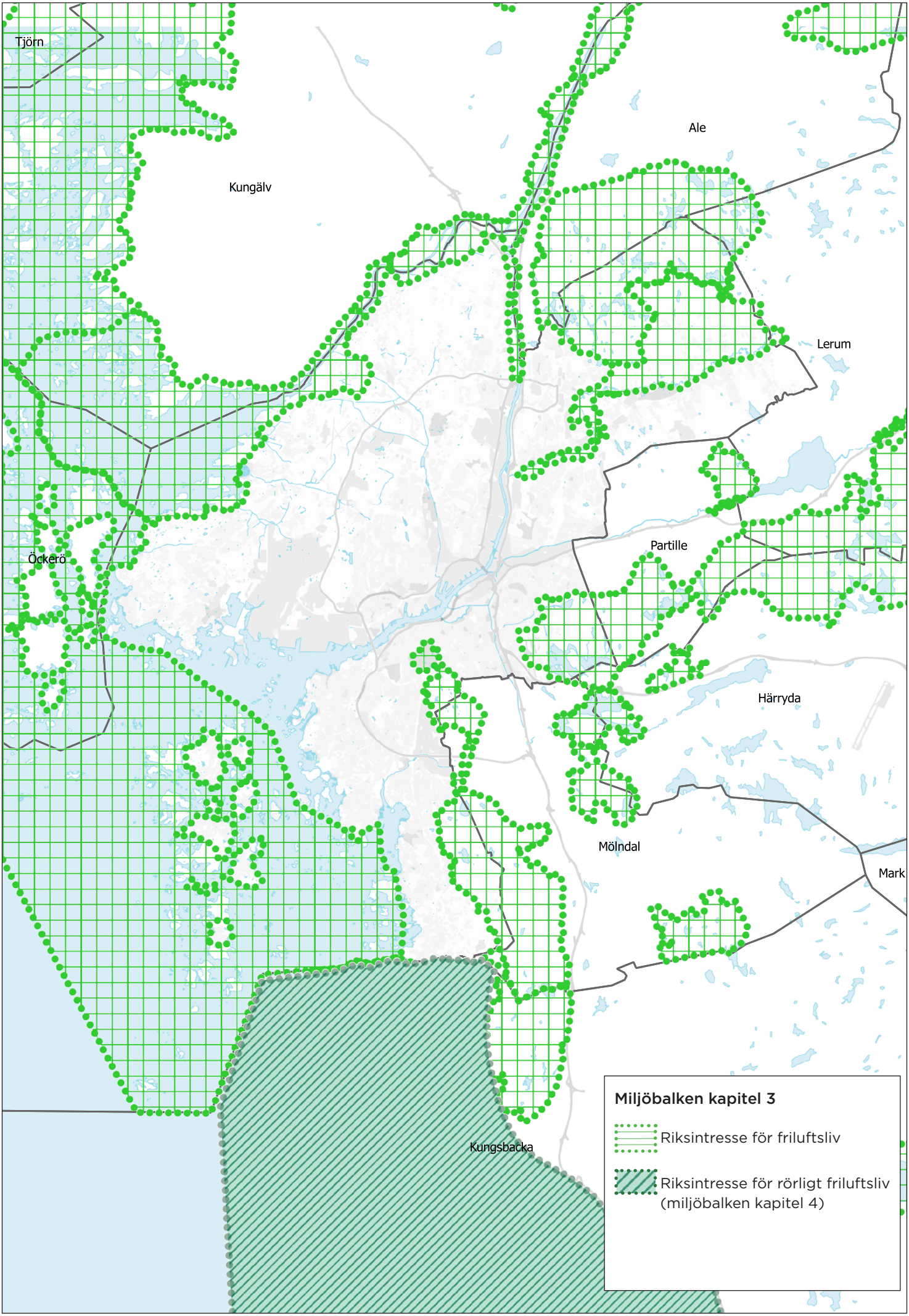
Arbete med naturreservat pågår.

Kulturmiljövård

Riksintressen inom stadens bebyggda delar

- 1600-talsstaden, Haga, Stenstaden samt Övre Johanneberg.
- Gårda
- Landala Egnahem
- Norra Guldheden
- Majorna, Kungsladugård, Sandarna, Klippan, Gamla Älvsborg
- Lindholmen
- Bagaregården
- Västra Torpa

Översiktsplanen föreslår utbyggnad och komplettering i de flesta av stadens bebyggda delar. Det är därför ofrånkomligt att riksintresset för kulturmiljövård kommer att påverkas när ny bebyggelse infogas inom eller i anslutning till om-


Tjörn
Kungälv
Ale
Lerum
Partille
Öckerö
Härryda
Mölndal
Mark
Kungsbacka
Miljöbalken kapitel 3
Riksintresse för friluftsliv
Riksintresse för rörligt friluftsliv (miljöbalken kapitel 4)

råden av kulturhistoriskt värde. Översiktsplanens detaljeringsgrad tillåter dock inte att slutsatser kan dras om hur stor påverkan blir eller vilka risker det finns för skador på riksintresset. Det är kommunens målsättning att ingen påtaglig skada ska uppkomma. I samband med planering och byggande i kulturhistoriskt värdefulla miljöer ska det övervägas om fördjupat kulturhistoriskt underlag behöver tas fram och att en miljökonsekvensbeskrivning kan komma att erfordras för att klarlägga påverkan på riksintresset.

Göteborgs Stad arbetar tillsammans med Länsstyrelsen för bättre beskrivningar av innerstadens riksintresseområden för kulturmiljö (1600-talsstaden, Haga, Stenstaden samt Övre Johanneberg). Syftet är att beskrivningarna ska kunna utgöra ett bättre stöd i kommande planering.

Änggården, Botaniska trädgården, Slottsskogen

Detaljplan gäller för Änggården och för del av Botaniska trädgården. Naturreservat gäller för övriga delar av Botaniska. Diskussion pågår kring skydd av Slottskogen genom exempelvis kulturreservat.

Delsjön

Området redovisas i översiktsplanen som en särskilt värdefull kukturmiljö där stor restriktivitet ska iakttas mot förändringar. För delar av området gäller naturreservat.

Nya Varvet

Flera byggnader inom området är byggnadsminnen.

Nya Älvsborg

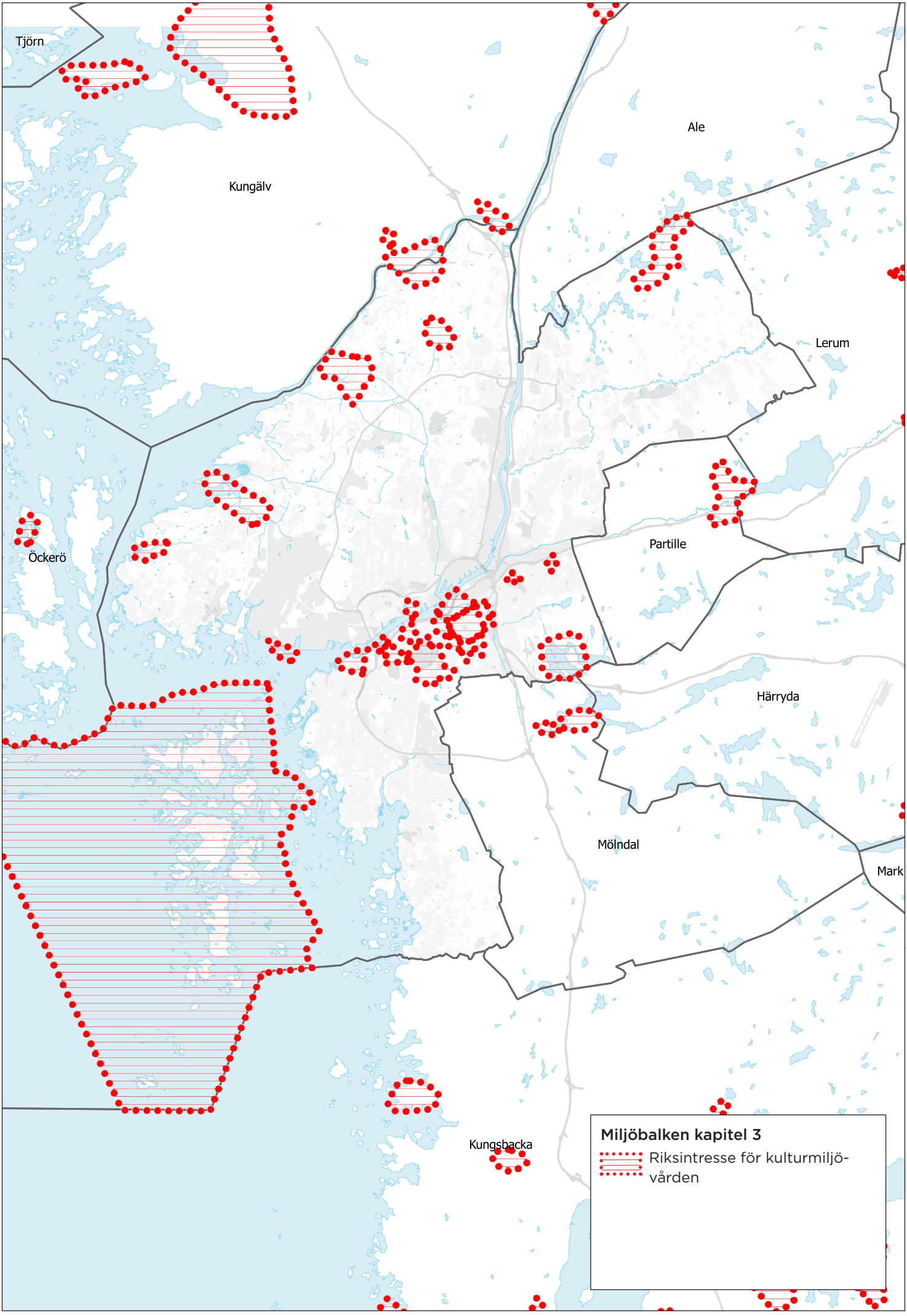
Utbyggnad av Göteborgs hamn (riksintresse för sjöfart) med föreslagen exploatering av Lilla Aspholmen kommer i konflikt med riksintresset för kulturminnesvård. Länsstyrelsen har i samband med den tidigare utförda översiktliga planeringen för ytterhamnsområdet accepterat att delar av riksintresseområdet för kulturmiljövården får tas i anspråk för hamnverksamhet. I fördjupningen av översiktsplanen för ytterhamnsområdet anges att ”Ur ett långsiktigt hållbarhetsperspektiv bedöms att nackdelarna för riksintresset Älvsborgs fästning, med att del av den historiska försvarslinjen samt att Lilla Aspholmen och angränsande vattenområden från biotop- och rekreationssynpunkt kommer att övertäckas respektive förloras, övervägs av fördelarna för riksintresset Göteborgs hamn och den samhällsekonomiska nytta som en utbyggnad i detta läge medför”. Detaljplanen för området vid Lilla Aspholmen är klar och utbyggnad av den nya hamnanläggningen pågår.

Styrsö skärgård

Delar av området är naturreservat. På Vinga och Känsö finns statliga byggnadsminnen. För bebyggelsemiljöerna finns detaljplaner. Behov av en översyn av detaljplanerna finns för att säkra de kulturhistoriska värdena.

Tumlehed

Området redovisas i översiktsplanen som en särskilt värdefull kulturmiljö, där stor restriktivitet ska iakttas mot förändringar. Skydd enligt kulturminneslagen gäller för fornlämningsmiljöerna.


Tjörn
Kungälv
Ale
Lerum
Partille
Öckerö
Härryda
Mölndal
Mark
Kungsbacka
Miljöbalken kapitel 3
Riksintresse för kulturmiljö-vården

Djupedals fornborgar
Området redovisas i översiktsplanen som en särskilt värdefull kulturmiljö, där stor restriktivitet ska iakttas mot förändringar. Skydd enligt kulturminneslagen.

Bronsålderssundet
Området redovisas i översiktsplanen som en särskilt värdefull kulturmiljö, där stor restriktivitet ska iakttas mot förändringar. Områdets västra delar ingår i område för Natura 2000 och naturreservat. För övriga delar kan ytterligare skydd behövas.

Vättlefjäll-Björsjöås
Del av området redovisas i översiktsplanen som en särskilt värdefull kulturmiljö, där stor restriktivitet ska iakttas mot förändringar. Naturreservat är upprättat.

Öxnäs-Ragnhildsholmen
Området redovisas i översiktsplanen som en särskilt värdefull kulturmiljö, där stor restriktivitet ska iakttas mot förändringar. Områdesbestämmelser har upprättats för bebyggelsen. Naturreservat föreslås.

Kommunikationer
Vägar
Befintliga och planerade vägar av riksintresse inom Göteborg:
- E20 (Alingsåsleden)
- E6 (Kungälvs- och Kungsbackalederna)
- E6.20 (Söder-, Väster-, Hisings- och Norrlederna)
- E6.21 (Lundbyleden)
- E45 (Trollhätteleden samt Göta- och Oscarslederna))
- Rv 40 (Boråsleden)
- Väg 155 (Torslandavägen)
- Väg 158 (Säröleden)
- Tillfarter till Göteborgs hamn (Tankgatan/Ytterhamnsvägen, Oljevägen och Emigrantvägen)
- Stadstjänaregatan, Kruthusgatan (upphör när kombiterminalen flyttar)

Översiktsplanen har tagit hänsyn till befintliga och planerade sträckningar för vägar genom att reservat med korridorer och zoner runt sträckorna markerats på kartan och att kommunikationsstrukturen beskrivits.

Barriäröverbryggande åtgärder diskuteras vid riksintressena E6, Lundbyleden och Västerleden (se vidare fördjupning av översiktsplanen för Centrala staden respektive Frölunda Högsbo).

Stadens befolkningstillväxt förväntas leda till ökade transporter, om inte andra åtgärder vidtas som ökar resorna med kollektivtrafik, cykel och till fots. Ökad trafik kan försvåra nyttjandet av systemet genom ökad ineffektivitet och till sist bristande kapacitet i hela eller delar av trafiksystemet. Staden har i översiktsplanen tydligt redovisat mål och strategier för förtätning och utbyggnad av bland annat kollektivtrafiklänkar som avser att skapa ett mer transportsnålt samhälle där större andel av trafikarbetet kan utföras till fots, med cykel eller med kollektivtrafik. Även järnvägsreservat är utpekade för att möjliggöra för överflyttning av passagerare och gods från väg till järnväg. Översiktsplanen har tagit hänsyn

Riksintresse kommunikation

Miljööverdomstolen har genom prövning av GC-väg Göta älv (MÖD2016-05-04 i M8396-14) klarlagt att försvårande av riksintresse inte handlar om ökad väntetid för transporter, det vill säga arealhushållningen omfattar inte effektivitet i verksamheten. Däremot kan kapacitet ingå i riksintresse hos transportanläggningar. Rimligen finns det en gräns när väntetid övergår från att vara verksamhetens problem med effektivitet till att bli kapacitetsbrist i riksintressanta systemet. Skillnader mellan effektivitet och kapacitet är viktig att förklara för olika anspråk, dels för förutsebarhet och rättssäkerhet i tillämpningen men också för korrekt skydd av riksintressena.

Utdrag ur: Promemoria Riksintresse kommunikationer (2016) Peggy Lerman, Lagtolken

till befintliga och planerade sträckningar för vägar genom att redovisa reservat på kartan och genom att beskriva kommunikationsstrukturen. Med detta som utgångspunkt bedömer kommunen att översiktsplanen på en övergripande nivå varken påtagligt försvårar tillgången till eller utnyttjandet av riksintressanta kommunikationsanläggningar.

Kommunikationsintressen påverkas på många sätt vid utveckling av samhället och när en stad växer. Men det är bara frågan om konkurrens om viss plats som hanteras utifrån regler om riksintressen. Om det råder kapacitetsbrist i trafiksystemet kan inte ett riksintresse riskera att skadas eftersom det inte är detsamma som konkurrens om visst område. Stadens bedömning är att det saknas skäl att beakta frågor om kapacitet utifrån miljöbalkens lagregler om riksintresse för kommunikationer, dess förarbeten och rättspraxis. Kapacitetsfrågorna i transportsystemet måste naturligtvis beaktas i översiktsplanen, men då utanför riksintressesystemet och länsstyrelsens ingripandegrunder.

Sommaren 2018 slöt staden och Trafikverket en överenskommelse som syftar till att förbättra vår gemensamma planering. Denna överenskommelse berör samverkan samt förhållnings- och arbetssätt avseende stadsutveckling, mobilitet och kommunal och statlig infrastruktur. Enligt denna överenskommelse bör översiktsplanen och nationella samt regionala planer samverka. Ett antal åtgärder beskrivs för att stärka dessa samband. Trafikverket och Göteborgs stad ska gemensamt identifiera och planera för åtgärder som stärker kollektivtrafik samt möjliggör överflyttning från bil till gång och cykel på statligt, regionalt och lokalt vägnät. Utifrån denna process och dessa åtgärder bedömer Göteborgs stad att det finns goda möjligheter att tillsammans med Trafikverket arbeta för en fungerande trafiksituation och struktur i Göteborg.

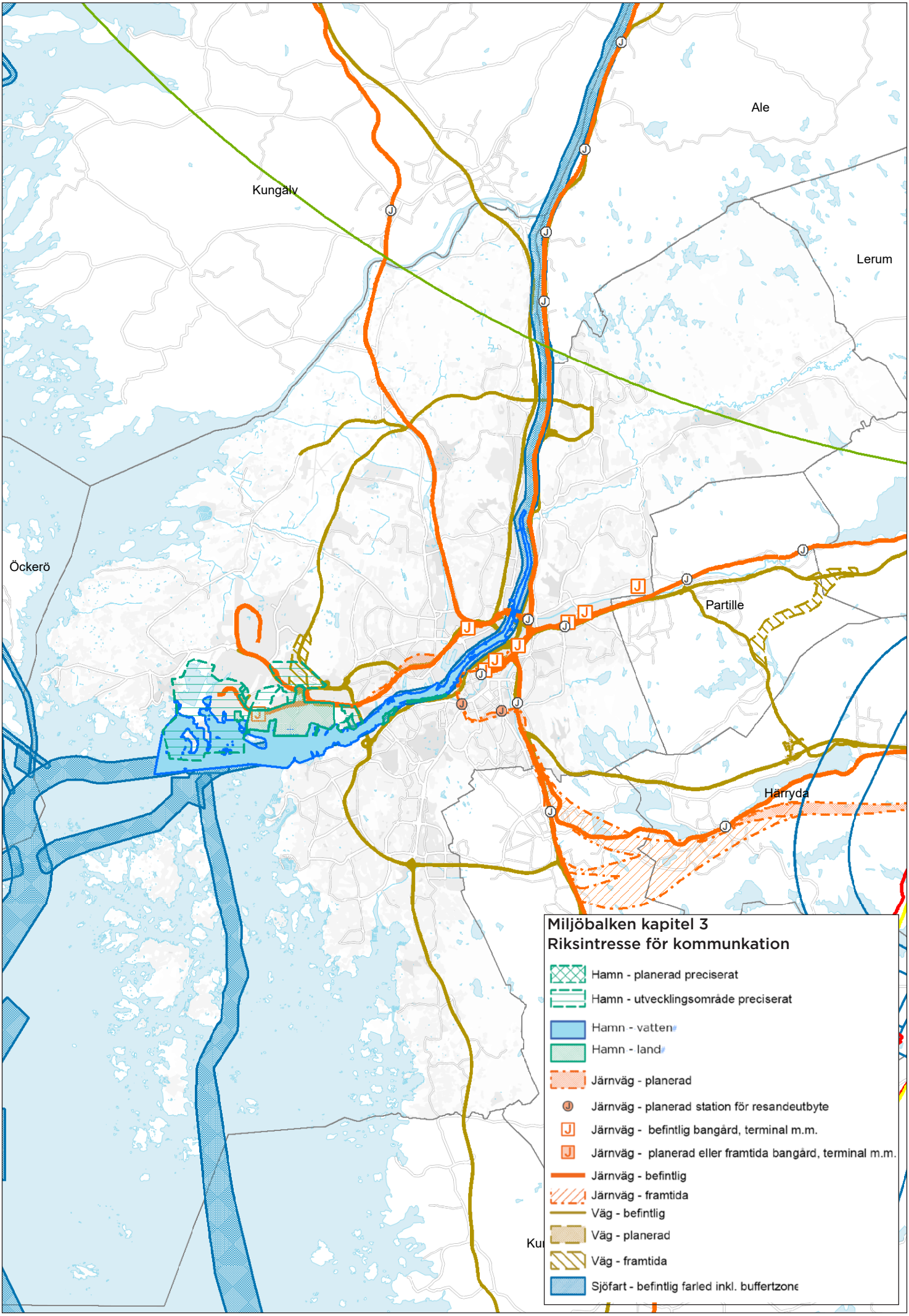
Järnvägar

Befintliga och planerade järnvägar av riksintresse i Göteborg:

- Västlänken, ny planerad sträckning
- Hamnbanan i Göteborg, befintlig bana och utökad korridor
- Kust till kustbanan, Göteborg - Borås, befintlig bana och utökad korridor
- Norge /Vänerbanan med Nordlänken, befintlig bana
- Västra stambanan, befintlig sträckning
- Västkustbanan, befintlig sträckning
- Bohusbanan
- Göteborgs centralstation
- Kombiterminalen i Gullbergsvass (upphör när terminalen flyttar)
- Kville bangård
- Spåranslutningar och kombiterminal i Göteborgs hamn.
- Göteborgs ställverksområde
- Göteborgs verkstad och depå (Olskroken, Fjällbo och Sävenäs)

Översiktsplanen har tagit hänsyn till befintliga och planerade sträckningar för järnvägar, genom att reservat med korridorer och zoner runt sträckorna markerats på kartan och att kommunikationsstrukturen beskrivits.

Hamnbanan i Göteborg, befintlig bana och utökad korridor berörs genom att diskussion förs om möjligheten att bygga bort barriären (se vidare fördjupning för Centrala staden). Genom att lägga in ett utredningsområde kommunikation, öppnar översiktsplanen upp för möjligheten att flytta hamnbanans funktion och den utökade korridoren till annat läge.


Ale
Kungälv
Lerum
Öckerö
Partille
Härryda
Miljöbalken kapitel 3
Riksintresse för kommunkation
Hamn - planerad preciserat
Hamn - utvecklingsområde preciserat
Hamn - vatten
Hamn - land
Järnväg - planerad
Järnväg - planerad station för resandeutbyte
Järnväg - befintlig bangård, terminal m.m.
Järnväg - planerad eller framtida bangård, terminal m.m.
Järnväg - befintlig
Järnväg - framtida
Väg - befintlig
Väg - planerad
Väg - framtida
Sjöfart - befintlig farled inkl. buffertzone

Luftfart

Riksintresset för Säve flygplats har utgått. Säve flygfält bibehålls ändå för samhällsnyttig trafik.

Förbindelserna till Landvetter flygplats förbättras när Götalandsbanan byggs ut med station vid flygplatsen. Särskilt stor samhällsnytta uppstår om Götalandsbanan dras via Mölndals centrum.

Göteborgs hamn, ytterhamnen

Riksintresset Göteborgs hamn väster om Älvsborgsbron är betydelsefullt att upprätthålla. I översiktsplanen är detta område markerat som industriområde (hamn). För området i anslutning till Torsviken pågår fördjupning av översiktsplanen.

Länsstyrelsen hävdar att Torsviken ingår i riksintresseområdet för sjöfart. Torsviken är Natura 2000-område och förberedelser för att inrätta naturreservat pågår. Området behövs som en buffert mellan utbyggda områden i Torslanda och de industriella verksamheterna i hamnområdet. Det är således inte aktuellt med någon förändrad markanvändning inom överskådlig tid. Det är därför kommunens uppfattning att området inte bör utgöra riksintresse för sjöfart.

Kommunen anser att Torsvikenområdet inte bör ingå i riksintresseområde för sjöfart. Kommunen ifrågasätter även att Göteborgs hamn, innerhamnen, utgör riksintresse för sjöfart.

Göteborgs hamn, innerhamnen

I översiktsplanen redovisas kajområdena Stigbergskajen, Masthuggskajen och Majnabbekajen som framtida utvecklingsområden för staden. Kommunen ifrågasätter därigenom områdenas status att i framtiden utgöra riksintresse för sjöfarten. Det är av stort regionalt intresse att färjetrafiken kan fortsätta. Problem finns dock med luftkvalitet och buller samt hantering av farligt gods. En annan lösning för färjeterminalerna bör sökas utan att den grundläggande funktionen förändras.

Göta älvtrafiken

Översiktsplanens strategi om utveckling på ömse sidor om älven för blandad stadsbebyggelse innebär att förbättrade förbindelser mellan älvstränderna för biltrafik, kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik är nödvändiga. Göteborg behöver fler älvförbindelser där man kan passera älven på broar med lägre brohöjder. Sjöfarten på Göta älv kan komma att påverkas med fler kopplingar i form av broar eller färjor över älven. Broar behöver kopplas ihop med Hisingsbrons tekniska system så att de inte påverkar älvtrafiken mer än idag. Det innebär att broar inte är öppningsbara under vissa tider.

Djupa och skyddade lägen

Ett område för djupt och skyddat läge för sjöfarten har markerats som riksintresse av Sjöfartsverket. Översiktsplanen föreslår ingen förändrad användning här.

Yrkesfiske

Göteborg, Fiskebäck och Donsö hamnar

Fisket som näring är i stark förändring och den mesta fisken landas på annan ort och fraktas med bil till Göteborg. Kommunen anser därför att landningshamnarna Göteborg och Fiskebäck har mist sin betydelse som riksintresse för yrkesfiske. I översiktsplanen har kommunen redovisat framtida förändrad mar-

Kommunen anser att hamnarna Fiskebäck och Göteborg har mist sin betydelse som riksintresse för yrkesfiske.

kanvändning i form av utredningsområde för stadsbebyggelse inom Göteborgs hamn och ett utbyggnadsområde för blandad stadsbebyggelse i anslutning till Fiskebäcks landningshamn. Kommunen anser att fiskehamnarna är regionala intressen och att möjligheten till funktionen landningshamn kan bestå. I dag är hamnfunktionen i alla tre hamnarna säkrad i detaljplan.

Havsområden

Områdena nordväst och sydväst om Vinga utgör delar av större värdefulla fångstområden av riksintresse. Översiktsplanen redovisar långsiktigt bevarad användning för de havsområden som är riksintresse.

Industriell produktion

Området vid Göteborgs hamn vid utloppet av Göta älv är av riksintresse för industriell produktion. Det är ytor för oljeindustri, energihantering, logistik och bilindustri, dvs. sådana verksamheter som har behov av närhet till goda hamnlägen. Den redovisning av riksintresset för industriell produktion som redovisades i samband med utredningen Riksintresset Göteborgs hamn (Länsstyrelsen 2009:67)är i dagsläget ofullständig och alltför schematisk för att kunna utgöra planeringsunderlag.

Det är kommunens uppfattning att det främst är områden i anslutning till hamnen som bör vara av riksintresse för industriell produktion och att hushållning sker med områdena så att de långsiktigt bevaras för i första hand verksamheter som har behov av hamnkontakt.

Kommunen anser att riksintresset för industriell produktion bör avgänsas och förtydligas.

Dricksvattenförsörjning

Havs- och vattenmyndigheten har pekat ut områden och anläggningar av riksintresse för vattenförsörjning utifrån kriterierna; nyttjas av många människor, stor kapacitet och god kvalitet, liten risk att påverkas av klimatförändringar samt behövs som reserv eller för framtida användning. Havs- och vattenmyndigheten bedömer att följande anläggningar i Göteborg bör vara av riksintresse för vattenförsörjning:

- Alelyckan och Lackarebäcks vattenverk med tillhörande anläggningar
- Råvattenintaget Lärjeholm med tillhörande anläggningar
- Överföringstunnel och ledningar
- Delsjöarna med tillhörande anläggningar

Vattentäkterna skyddas genom vattenskyddsområden med särskilda föreskrifter. Vid åtgärder i anslutning till överföringstunnel och ledningar ska hänsyn tas till dess funktion.

Totalförsvaret

Riksintressen för totalförsvarets militära del kan i vissa fall redovisas öppet i översiktsplanen, i andra fall inte. Dels finns områden i form av övnings- och skjutfält och flygflottiljer som redovisas öppet, dels områden som av sekretesskäl inte kan redovisas öppet. De senare har oftast koppling till spanings-, kommunikations- och underrättelsesystem.

I Göteborg finns riksintressena Göteborgs skärgårdsskjutfält, Käringsbergets hamn och skjutbana, Sisjöns skjutfält och Säve skjutbana. Riksintressena har en omgivningspåverkan dels i form av buller, dels i form av hinderfrihet. Redovis-

ningen av riksintressena omfattar influensområden. Ett influensområde är ett område där åtgärder som exempelvis ny bebyggelse kan påverka eller påverkas av verksamheten inom riksintresseområdet. Inom influensområdena ska alla plan- och lovärenden remitteras till Försvarsmakten. De utpekade bullerkurvornas utbredning saknar i vissa fall aktuellt underlag och kan komma att förändras i framtida koncession. Prövning av verksamheten pågår.

I Göteborgs stad finns också ett övrigt influensområde i den västra delen av kommunen. Övriga riksintresseområden för totalförsvarets militära del omfattas av sekretess. Inom dessa områden ska alla plan-och lovärenden remitteras till Försvarsmakten.

För att säkerställa att ingen skada sker på de riksintressen som omfattas av sekretess och inte kan redovisas öppet på karta, är hela landets yta samrådsområde för objekt högre än 20 m utanför tätort och högre än 45 m inom tätort. Det innebär att alla ärenden avseende höga objekt ska skickas på remiss till Försvarsmakten.

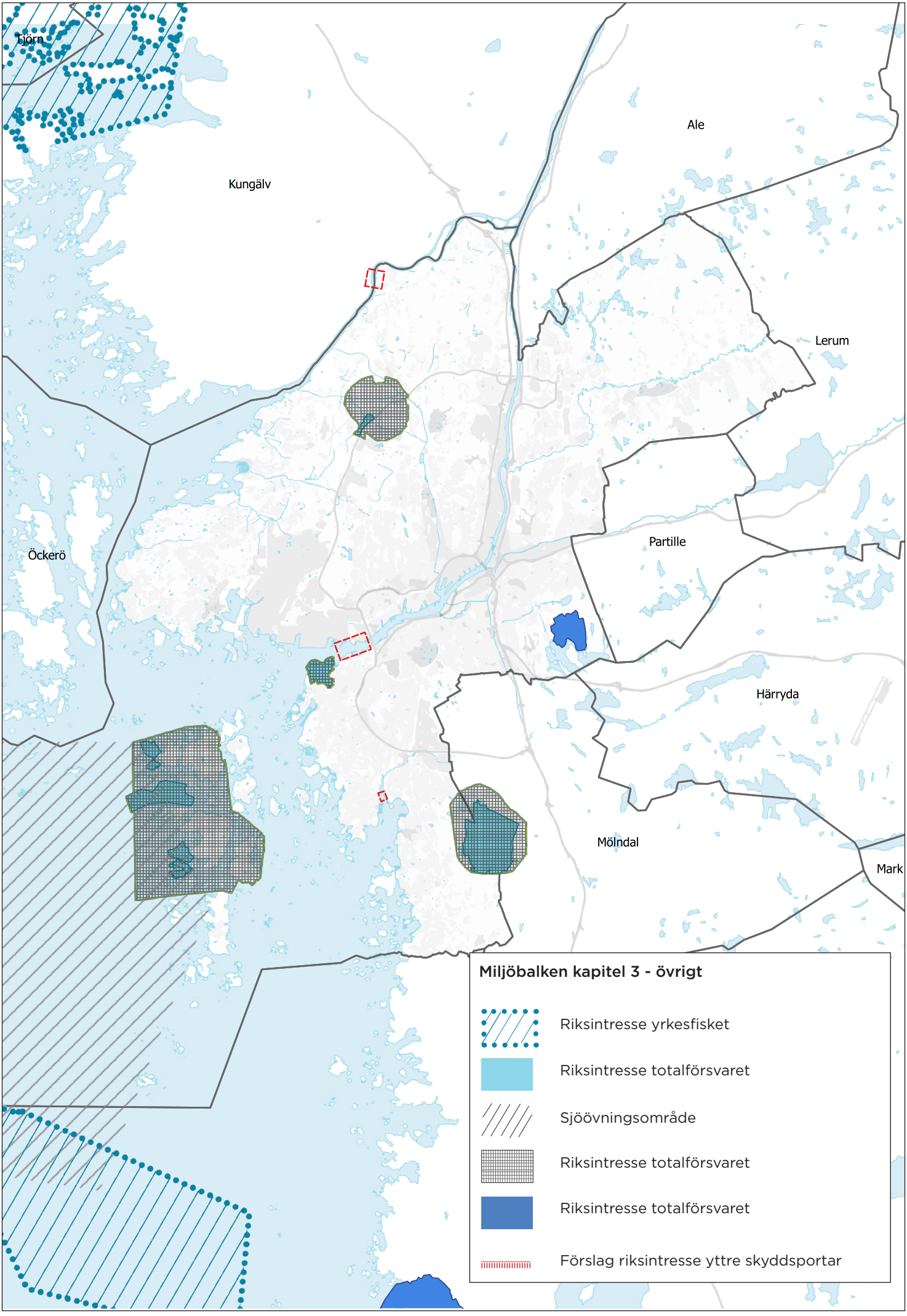
Kommunen anser att yttre skyddsportat utgör riksintresse för totalförvarsvaret.

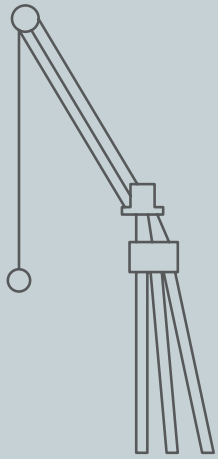
Förslag till nytt riksintresse - yttre skyddsportar

Göteborgs stad anser att yttre stormbarriärer utgör riksintresse för totalförsvaret, den civila delen. Anledningen är att dessa skyddsåtgärder utgår från samhällets krisberedskap.

Tre lägen för skyddsportar har pekats ut i översiktsplanen. Skyddsportar i samtliga dessa lägen skyddar statlig infrastruktur, såväl järnväg som väg. Dessutom skyddar de andra riksintressen som exempelvis riksintresse kulturhistoria och riksintresse yrkesfisket, fiskhamnen. Barriärerna, som skydd mot framtida översvämningar, värnar således civilbefolkningen, säkerställer viktiga samhällsfunktioner samt bidrar till Försvarsmaktens förmåga vid händelse av krig.

Yttre portar är enligt Göteborgs stads mening av stor nationell vikt, eftersom de skyddar fysiska strukturer av mycket stor vikt för nationen som statliga vägar och järnvägar. Dessutom skyddar de befolkningen i såväl Göteborg, Kungälv, Ale och Lilla Edet från översvämningar.


Tjörn
Kungälv
Ale
Lerum
Partille
Öckerö
Härryda
Mölndal
Mark
Miljöbalken kapitel 3 - övrigt
Riksintresse yrkesfisket
Riksintresse totalförsvaret
Sjöövningsområde
Riksintresse totalförsvaret
Riksintresse totalförsvaret
Förslag riksintresse yttre skyddsportar



HÅLLBARHETS-BEDÖMNING

Översiktsplanen ska ge en inriktning för hur staden kan utvecklas på ett hållbart sätt. Detta kapitel utgör en samlad hållbarhetsbedömning och beskriver i vilken utsträckning översiktsplanen förväntas medverka till eller motverka en hållbar utveckling ur ekologiskt, socialt och ekonomiskt perspektiv. Bedömningen utgår från översiktsplanens tidshorisont 2035 med undantag för de fall där effekter och konsekvenser även kan uppkomma i längre tidsperspektiv.

Enligt 6 kap. 3§ miljöbalken ska en strategisk miljöbedömning genomföras för planer som kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Översiktsplanen omfattas av det kravet. Gällande översiktsplan representerar nollalternativet i hållbarhetsbedömningen.

INLEDNING

Enligt 6 kap. 3§ miljöbalken ska en strategisk miljöbedömning genomföras för planer som kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Ekonomiska och sociala konsekvenser ska också beskrivas enligt PBL. Översiktsplanen för staden omfattas av det kravet. Göteborgs stad har valt att göra miljöbedömningen till en hållbarhetsbedömning. Gällande översiktsplan representerar nollalternativet i hållbarhetsbedömningen.

Metod

Tidigt samråd har hållits med länsstyrelsen om vad som är viktigt för en beskrivning på denna nivå, samt hur denna plans konsekvensbeskrivning förhåller sig till pågående fördjupningars konsekvensbeskrivningar, för att undvika dubbelskrivningar. Bedömningen är på övergripande nivå.

Ett seminarium vardera för de 3 hållbarhetdimensionerna har hållits. Vid dessa tillfällen var såväl akademi, representanter från andra kommuner, föreningar, näringsliv och stadens egna förvaltningar representerade. Syftet var att bredda bedömningen och skapa underlag för en kontinuerlig konsekvensbedömning av översiktsplanen under hela processen. För den sociala delen har en arbetsgrupp med representanter från stadens förvaltningar arbetat fram underlaget till seminariet. Ett antal frågeställningar har kristalliserats ut som kommer att utgöra underlag för en kontinuerlig konsekvensbedömning under processen.

Konsekvensbeskrivningen är framtagen inom en arbetsgrupp bestående av representanter från stadens olika förvaltningar, samt utifrån workshops med forskare och andra externa experter inom hållbarhet och tar sin utgångspunkt utifrån detta.

Göteborgs stad har låtit barn och unga ge synpunkter på förslaget till översiktsplan. Resultatet kommer att kunna studeras under samrådet.

Sammanfattning planförslag

Målbilden för översiktsplanen är hållbar stad – öppen för världen. Planen innehåller tre prioriterade strategier: Planera för en nära, sammanhållen och robust stad.

Översiktsplanen syftar till att skapa en innerstad med hög befolkningstäthet och blandat innehåll, att förtäta mellanstaden med nya bostäder, service och arbetsplatser särskilt i s.k. tyngdpunkter, samt att skapa en god lokal och regional tillgänglighet genom nya och förstärkta transportsamband med fokus på kollektivtrafik. Däremot föreslås en mer restriktiv hållning till ny bebyggelse i ytterstaden och i kustområden. Utveckling ska ske genom att bygga vidare på befintliga strukturer och i huvudsak förtäta i kollektivtrafiknära lägen för att minska den negativa klimatpåverkan samt hushålla med naturresurser. Översiktsplanen både förutsätter och ger utrymme för en kraftig befolkningsökning (prognos 150 000 fler invånare 2035 och ytterligare 100 000 invånare till 2050) samt ett stort antal arbetstillfällen. Denna utveckling ska ske parallellt som staden måste hantera de utmaningar som översvämningsrisker, fortsatt god vattenkvalitet och dagvattenhantering som den kraftiga befolkningsökningen innebär. Andra utmaningar som staden står inför är fortsatt ökad segregation och fortsatta ojämlika livsvillkor för medborgarna.

Alternativ

Översiktsplaneförslagets miljökonsekvenser jämförs med gällande översiktsplan som utgör nollalternativ och ett jämförelsealternativ - perifer - där fler ytterområden tas i anspråk för exploatering. Nollalternativet innebär också byggnation i den befintliga staden, men trycket är något lägre.

Översiktsplaneförslaget förutsätter kraftig satsning på kollektivtrafik. Väsentligt att denna byggs ut och ges plats i den omfattning som krävs så att inte biltrafiken trots beräknad befolkningsökning ökar drastiskt. Även om fossila bränslen kommer att fasas ut så att luften blir bättre kommer fortsatt partiklar samt den plats som bilen tar i stadsrummet att vara en konsekvens av planen.

Översiktsplaneförslagets skillnader mot gällande översiktsplan är i urval:

- Alternativ till hamnbanan i ett nordligt läge, så att barriären för gällande hamnbana förändras. Ny järnvägsförbindelse Borås via Mölndal, dubbelspår Bohusbanan i anslutning till det befintliga samt förslag till ny spårbunden trafik i sydväst. Nya tyngdpunkter exempelvis i Torslanda – Amhult samt Hovås, vilket medför en tydligare flerkärnighet
- Förändringen av flygplatsen vid Säve, med mer verksamhetsytor och mindre flygverksamhet
- Förändrade reservat för infrastruktur bland annat utgår ny bro över Lärjeån.
- Behov av nytt avloppsreningsverk i närheten av RYA – verket
- Tydligare inlagt fysiska åtgärder för att möta framtida översvämningar
- Ökad differentiering vad gäller utbyggnadsområden och infrastruktur
- Stadsmässiga stråk
- Linbana
- Fler utpekade parkområden
- Strategier för handel

Även om gällande översiktsplan följs är trenden att förtätningen i den byggda staden ökar mer än det var planerat för då gällande översiktsplanen gjordes med tillhörande konsekvenser.

Värdering av alternativ

Översiktsplans förslag gentemot alternativa utbyggnader av staden

Förslag till översiktsplan

Styrka/möjlighet

- Möjlighet till integration genom komplettering med underrepresenterade bostäder i centrala staden och mellanstaden.
- Möjlighet till omflyttning i centrala och halvcentrala lägen
- Täthet gynnar gång-, cykel-, och kollektivtrafik
- Begränsad påverkan på natur- och kulturlandskapet
- Möjlighet till expansion i de två nya tyngdpunkterna Hovås – Torslanda/ Amhult
- Stora omställningsområden centralt med goda möjligheter att ”göra rätt från början”

Svaghet/risk
- Dryga kostnader för att bygga tätare i det redan byggda
- Stora trafikinvesteringar till nya tyngdpunkter och i centrala Göteborg
- Risk för att kollektivtrafikutbyggnad inte hinner möta de nya tyngdpunkternas expansion i Hovås, Amhult/Torslanda
- Möjlighet att bygga friliggande småhus är begränsad
- Saknas möjlighet till komplettering och integration i områden som inte nås av god kollektivtrafik
- Annan trafiklösning med silning ger negativa folkhälsoeffekter

Nollalternativ

Styrka/möjlighet
- Bygger i det redan byggda vilket gör att natur-kulturlandskapet inte exploateras

Svaghet/risk
- För liten yta för att möta prognosticerad befolkningsökning leder till än högre täthet i den redan byggda staden, eller att översiktsplanen inte respekteras
- Här flyttas inte hamnbanan och stadens tyngdpunkter utvecklas inte på samma sätt annars bedöms nollalternativet likvärdigt med ny Översiktsplan.
- Här byggs inte knutpunkterna ut på samma sätt som i ny översiktsplan, detta riskerar att antalet nya bostäder och verksamheter inte blir lika stort vilket i sin tur kan ha negativ effekt på investeringsviljan i Göteborg jämfört med ny översiktsplan. Skillnaden bedöms dock marginell.

Jämförelsealternativ Perifer

Styrka/möjlighet
- Stor variation av attraktiva bostadslägen vilket tillfredsställer marknaden
- Större möjlighet att bygga många småhus
- Möjlighet till lokal omflyttning även i ytterområden
- Låg exponering för buller och luftföroreningar i den nya bebyggelsen

Svaghet/risk
- Dålig samordning mellan bebyggelse och trafik
- Stora trafikinvesteringar i alla delar av staden
- Spridd bebyggelse ger mer trafik och ökat bilberoende med dess konsekvenser
- Svårt och dyrt att genomföra god kollektivtrafik
- Stor påverkan på natur- och kulturområden
- Risk för förstärkt ensidighet i bostadsbeståndet
- Dålig hushållning med mark genom att alternativet innebär risk för gles struktur
- Försämrad situation i centrala delarna avseende buller och luftföroreningar som följd av ökad trafik
- Stor klimatpåverkan via ökade transporter

SAMMANFATTNING

Hållbarhetsbedömning

Ur regional hållbarhetssynpunkt är Göteborg navet i Västsveriges utveckling. Här finns goda kollektivtrafikmöjligheter, täthet och effektiva försörjningssystem. En bedömning ur ett regionalt tillväxtperspektiv är därför att Göteborgs eftersträvade tillväxt är hållbar. Hållbarhetsbedömningens analyser visar är att den framtida markanvändningen ger relativt goda förutsättningar för att merparten av de som lever och verkar i Göteborg generellt ska kunna leva hälsosamt och hållbart. Att bygga vidare på befintliga strukturer och i huvudsak bygga i kollektivtrafiknära lägen är fördelaktigt, bland annat med avseende på minskad negativ klimatpåverkan samt hushållningen med naturresurser. Det finns även en risk att trycka verksamheter med lägre betalningsförmåga längre ut i staden. Även avgifter i form av bostadshyror kan påverkas, varför en blandning av ny och befintlig bebyggelse är värdefullt för att få en blandning av olika befolkningsgrupper.

Översiktsplanen bedöms främja bostadsmarknaden och skapa förutsättningar för lättillgängliga och attraktiva bostäder i funktionsblandade täta områden i inner- och mellanstaden med närhet till goda kollektivtrafikförbindelser och ett rikt utbud av kultur och mötesplatser. I Göteborg finns begränsade möjligheter att bygga småhus i dessa täta områden och ny bebyggelse bör därför planeras i första hand som flerfamiljshus. Utifrån ett socialt hållbarhetsperspektiv skulle olika bostadsformer och upplåtelseformer vara positivt för att motverka segregationen. Mer jämlika livsvillkor för göteborgarna är eftersträvansvärt och mer hållbart.

Genom sina strategier och riktlinjer skapar översiktsplanen goda förutsättningar för företag att etablera sig och utvecklas. Stora och täta befolknings- och arbetsplatskoncentrationer ger generellt bra förutsättningar för tillväxt. Planen värnar befintlig storindustri, logistik och hamnverksamhet. Nya ytkrävande områden för verksamheter är det begränsat utrymme för. Planen beskriver strategi för fortsatt hög attraktivitet för de växande kontorsnäringarna.

Enligt översiktsplanen ska staden växa genom att bygga i det redan bebyggda. Det bidrar till en starkare regionkärna vilket är positivt för näringslivets tillväxt. Genom detta skapas nya värden för näringslivet vilket innebär att fler platser i Göteborg kommer leva upp till näringslivets krav på sammanhang och närmiljö. Det ökar i sin tur investeringsviljan.

Bostadsbebyggelse och viss verksamhetsutveckling kan konkurrera med olika näringars behov i den fysiska miljön. För fortsatt god tillväxt inom en bredd av branscher och effektiv markhushållning är det viktigt att översiktsplanens inriktning följs och att verksamheter lokaliseras efter principen ”rätt verksamhet på rätt plats”.

Intressen som samverkar eller inte

Intentionerna i översiktsplanen bedöms sammantaget påverka folkhälsan i positiv riktning. Det går att utläsa både positiva hälsoeffekter av att bo i en tät stad, där invånarna förflyttar sig till fots eller med cykel. Det finns också risker med en alltför tät stadsstruktur gällande miljöförhållanden med sämre solvärden, bullerstörningar, försämrad luftkvalitet och ökat slitage på parker och natur. Det är av stor vikt att minimera dessa risker för att kunna garantera att invånarna ges hälsosamma boendemiljöer. I den fortsatta planeringen bör strategiskt bra belägna urbana parker och områden för närrekreation, lek och spontanidrott säkerställas.

Plats för förskole- och skolgårdar bör finnas även i den täta staden. Det är viktigt att inte göra avsteg från ramprogram när det gäller dessa funktioner. Genom att bl.a. skapa goda kollektivtrafikförbindelser och gång- och cykelvägar skapas möjligheter att kunna minska bullerstörningar och förbättra luftkvaliteten då bilberoendet minskar.

Översiktsplanen innehåller motstående intressen, vilka måste hanteras i den fortsatta planeringen. Efter samrådet till utställningsskedet avses detta analyseras mera.

Socialt samspel och kulturmiljöer

Inriktningen att bygga bort barriärer, skapa nya kopplingar och länka ihop olika stadsdelar för att skapa en bättre, tätare och mer sammanhållen stad beskrivs i översiktsplanen Planens strategier visar sammantaget på goda förutsättningar för ökad integration. För att lyckas fullt ut behöver konkreta åtgärder för fysisk integration säkras i fortsatt detaljplanering. Kommunen kan, genom översiktsplanen, inte styra vilka upplåtelseformer eller boendeformer som slutligen kommer till stånd, men strävar efter att åstadkomma blandade boende- och upplåtelseformer. Det är viktigt att värna det befintliga bostadsbeståndet med dess lägre avgifter för boendet än nyproduktion så att invånare med begränsade ekonomiska möjligheter ges plats vilket motverkar utträngning av ekonomiskt svaga grupper.

Planens intentioner är att skapa tätare, tryggare och mer sammanhållna stadsdelar. Tät och stadsmässig bebyggelse med goda kollektivtrafikförbindelser kan underlätta vardagen för kommunens invånare men även öka trygghetskänslan inom vissa stadsdelar. Ett ökat utbud av olika typer av offentliga rum och mötesplatser kan påverka den sociala hållbarheten i en positiv riktning. För att nå god effekt bör man utgå från platsens förutsättningar och var människor redan möts. Intentionerna i översiktsplanen om utbyggnad av trygga och säkra platser samt gång- och cykelvägar är positiva, bland annat ur ett barn- och jämställdhetsperspektiv. Små park- och grönytor i den täta strukturen har stor betydelse för lek, vardagsmotion och spontana möten. Det är särskilt viktigt att bevara dessa ytor för invånare i Göteborgs centrala och täta bebyggelseområden, som har längre till de större rekreationsområdena. Investeringar i viktiga samhällsfunktioner i alla delar av staden kan möjliggöra mer möten mellan människor.

Med en tätare bebyggelse påverkas Göteborgs kulturmiljöer på olika sätt beroende av hur kulturmiljöerna hanteras i kommande detaljplanering. Planens intentioner är att i planeringen beakta och behandla kulturmiljöer med respekt för stadens historia samt att bevara och tillgängliggöra Göteborgs större sammanhängande kulturmiljölandskap. Det är viktigt att möjligheter ges för den historiska kontinuiteten och att samspelet med ursprungsmiljön bibehålls och/eller lyfts fram samtidigt som nya framtida kulturmiljöer skapas.

Blå och gröna strukturer

Staden ska, enligt översiktsplanen växa bland annat genom att bygga i det redan bebyggda, vilket skapar förutsättningar för ett effektivt markutnyttjande och att stora sammanhängande naturområden i stort bevaras. Det bedöms medföra risk för att mindre områden med naturmark tas i anspråk. Det är viktigt att i den fortsatta planeringen studera varje enskilt utbyggnadsprojekt i både lokal och regional skala för att få förståelse för naturområdens betydelse som lokala habitat

och länkar i större sammanhang. Annars finns risk att enskilda utbyggnadsområden leder till negativa effekter för biologisk mångfald och ekosystem. Det är viktigt att strategierna i översiktsplanens avsnitt blå och grön struktur beaktas. Ny bebyggelse vid strategiska noder kan bidra till att skapa goda fysiska kopplingar och stråk inom och mellan stadens olika delar.

Vattendragen i kommunen är idag hårt belastade av föroreningar och näringsämnen. Förtätning med en ökad andel hårdgjorda ytor, ökad befolkning och framtida klimatförändringar riskerar att leda till ytterligare negativ påverkan på vattenmiljöerna. Varje utbyggnadsområde, både inom staden och i omkringliggande kommuner, leder till ökad avrinning med risk för ökat föroreningsinnehåll och fysisk påverkan på vattendragen. Exempelvis behöver vi öka andelen kantzoner längs våra vattendrag och dagvattenhanteringen behöver studeras vidare i den fortsatta planeringen både för staden som helhet och i det enskilda utbyggnadsområden. Åtgärderna bör hanteras både inom ramen för den kommunala planeringen, men också i mellankommunalt vattenvårdssamarbete.

Den täta och blandade bebyggelsestrukturen med korta transportavstånd som Översiktsplanen beskriver medför både positiva och negativa konsekvenser ur ett klimatperspektiv. Sammantaget bedöms planen möjliggöra lägre utsläpp av växthusgaser och lägre energikonsumtion per person genom att det kollektiva resandet samt gång och cykel ges en hög prioritet. En negativ aspekt med täta strukturer är förlust av närnatur och gröna impediment. Det kan påverka lokalklimatet exempelvis genom ökad översvämningsrisk vid kraftigare regn då naturliga infiltrationsytor riskerar att byggas bort. Staden har därför tagit fram strukturplaner för översvämningssäkring som visar hur vatten kan hanteras på ytan i kombination med öppningar i en framtida förhöjd älvkant. På lång sikt är strategin att bygga yttre portar mot framtida ökade nivåer i havet, vilket planen visar.

Alternativ till planförslaget

Skillnaderna mellan nu gällande översiktsplan och den nya översiktsplanen bedöms vara små. Nya tyngdpunkter har tillkommit exempelvis i Brottkärr respektive Torslanda – Amhult, Säve flygplats är inte längre av riksintresse varför förändringar kommer att ske här, trafikreservat har förändrats samt åtgärder för att möta översvämningsrisker är tydligare.

HÅLLBARHET

Konsekvensbeskrivningen av föreslagen översiktsplan för Göteborgs stad omfattar såväl miljöfaktorer som social och ekonomiska faktorer. Konsekvensbeskrivningen utgår således från en helhetssyn på hållbarhet och resultatet avses därmed ge en övergripande bild av översiktsplanens påverkan i riktning för en hållbar utveckling av Göteborgs stad. I begreppet hållbarhet sätter vi, liksom i Göteborgs stads program för jämlik stad 2018 – 2026, miljön som ramen, ekonomin som medlet och den sociala hållbarheten som målet.

Sammantaget bedöms översiktsplanen ge förutsättningar för en rad positiva effekter med avseende på hållbarhet. Förtätning och utveckling av tydliga knutpunkter innebär kortare avstånd mellan bostäder och målpunkter som ger bättre underlag för kollektivtrafiken och möjligheter till fler transporter till fots och med cykel. Detta minskar transportbehovet med bil vilket ger mindre utsläpp av luftföroreningar och därmed bättre luftkvalitet, samt minskade utsläpp av

växthusgaser. Översiktsplanens inriktning ger förutsättningar för en kraftigt förbättrad kollektivtrafik och ökning av gång- och cykeltrafiken vilket ökar resmöjligheterna för dem som saknar bil och bidrar därmed till ökad tillgänglighet och minskar miljöpåverkan. Men för att miljöpåverkan från trafiken åtminstone initialt inte ska öka måste satsningarna på kollektivtrafik ske parallellt med bebyggelseförtätningen. När staden länkas samman med effektiv kollektivtrafik och andra hållbara sätt att resa, såsom pendelcykelstråk, så kan människor i hela staden få jämlik tillgång till de ”sällanresurser” som inte kan finnas överallt i hela staden.

Fler möten mellan människor skapar ett dynamiskt samhälle som ger förutsättningar för företag att erbjuda handel och service av god kvalitet. Översiktsplanen förordar olika upplåtelseformer och prisklasser för nya bostäder vilket kan motverka segregation. En funktionsblandning skapar också mer trygghet i och med att platser är befolkade i större utsträckning. Genom att förtäta och bygga yteffektivt kan befintlig infrastruktur samt tekniska system utnyttjas bättre. En aspekt att vara vaksam för är när tröskelinvesteringar i den tekniska infrastrukturen träder in.

Miljömässig hållbarhet

Hållbarhet ur miljösynpunkt utgår från att vi löser miljöproblem nu för att de inte ska lämnas över till nästa generation. Beskrivningen är därför värderad gentemot, miljömålen och miljökvalitetsnormer. Risk för betydande miljöpåverkan, hur stadsstrukturen stödjer eller motverkar en hållbar livsstil, påverkan på natur och kulturmiljöer och robustheten i samhället beskrivs också.

Social hållbarhet

Social hållbarhet handlar om hur resurser, såväl ekonomiska som sociala, kulturella och politiska, fördelas mellan människor i samhället, nu och för kommande generationer. Ett socialt hållbart samhälle har också förmåga att gemensamt hantera och ta ansvar for förändring och kriser. Det är en kapacitet som är beroende av människors medborgaranda och deras tillit till varandra och kan också beskrivas som civilsamhällets kapacitet. Planering kan skapa förutsättningar i form av mötesplatser där människor träffas och samspel kan uppstå. I ett socialt hållbart samhälle har människor tillräcklig makt över sina liv för att kunna påverka samhällsutveckling i en önskvärd riktning. Social hållbarhet är inte ett statiskt tillstånd, utan snarare en ständigt pågående process där samhällsplanering kan spela en viktig roll.

En socialt hållbar livsmiljö

Grundläggande förutsättningar för en socialt hållbar livsmiljö är bland annat en passande och ekonomiskt överkomlig bostad, en välgestaltad, omhändertagen och välfungerande närmiljö, tillgång till stadens resurser i form av bland annat trygga offentliga rum, arbetsplatser, skolor och förskolor, kollektivtrafik, parker och grönytor, rekreation, kultur, idrott och kommersiell service.

Ekonomisk hållbarhet

Ekonomiska hållbarhet handlar om en ekonomisk utveckling som inte medför negativa konsekvenser för den ekologiska eller sociala hållbarheten. Ambitionen är att hushålla långsiktigt med resurser, leva på avkastningen av jordens resurser

inte förbruka dem. Beskrivningen av de ekonomiska konsekvenserna är inriktad på övergripande samhällsekonomiska effekter utifrån attraktivitet, arbete, transporter och bostäder. Avsnittet avslutas med kommunalekonomiska aspekter.

Intressen som samspelar eller motverkar

Översiktsplanen innehåller intressen som motverkar eller samverkar med varandra. Tydlighet i översiktsplanens val bör göras så att förslaget blir transparant och ger ett bra underlag för politiska ställningstaganden. En intressant kategori är intressen där det på översiktlig nivå inte går att avgöra om de samverkar eller motverkar. Det bör observeras i kommande skeden hur det utformas såsom exempelvis program och detaljplaner.

Exempel på motstående intressen är bebyggelse, gestaltning och kulturmiljö gentemot infrastruktur. Tyngre infrastruktur innebär skyddszoner som påverkar bebyggelsens placering och innebär barriäreffekter mellan områden. Exempel på samverkande intressen är bebyggelse, gestaltning och kulturmiljö gentemot god livsmiljö. Exempel på där det i detta skede inte går att avgöra är nära och blandad stad gentemot blågrön struktur. Risk finns för alltför hög täthet så att exempelvis utrymme för ekosystemtjänster byggs bort.

Dessa resonemang kommer att fördjupas efter samrådet i utställningshandlingen. Generellt i visionen om en grön, tät och blandad stad finns inbyggda målkonflikter.

MILJÖKONSEKVENSER

Utgångspunkter

Enligt 6 kap. 3 § miljöbalken ska en strategisk miljöbedömning genomföras för planer som kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Översiktsplanen för staden omfattas av det kravet. Göteborgs stad har valt att utvidga miljöbedömningen till en hållbarhetsbedömning i tre dimensioner.

Arbetet med miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning har skett i enlighet med Plan- och bygglagen och Miljöbalken. Miljökonsekvensbeskrivningens innehåll svarar mot de åtta punkterna i Miljöbalkens 6 kap. 11§.

MKN Vatten

Sjöar och vattendrag

Den ekologiska och kemiska situationen i stadens vattendrag är idag tydligt påverkad av befintlig markanvändning i form av exempelvis verksamhetsområden, bebyggelse och infrastruktur.

De stora problemen för stadens vattendrag ur markanvändningssynpunkt är påverkan via kemisk och näringsämnesbelastning från dagvatten, utläckage av föroreningar från förorenad mark och grundvatten samt stadens fysiska påverkan genom exempelvis ianspråktagande av kantzoner, uträtningar mm.

Situationen är liknande för stadens sjöar som ingår i normregleringen även om den fysiska påverkan där är ett betydligt mindre problem.

Översiktsplanens övergripande inriktning med utveckling inom innerstaden och mellanstaden med fokus på utpekade tyngdpunkter kan, om det utförs på fel sätt innebära en konflikt med möjligheterna att nå normerna om ytterligare påverkan på vattendragen blir följden. Det är ju också i de mer centrala delarna av staden som påverkan från staden, både via avrinnande dagvatten och fysisk påverkan är som störst. En omställning av centrala och redan ianspråktagna om-

råden innebär dock samtidigt att möjligheten att vidta förbättrande åtgärder ökar jämfört med om markanvändningen förblir oförändrad.

Det är dock osannolikt att centralt placerade områden kommer att kunna bidra på samma sätt avseende förbättrande åtgärder som andra områden, då bristen på och konkurrensen om utrymme är stor. Detta kan exempelvis gälla åtgärder som kantzoner och rening av näringsämnen. Alternativet att istället placera bebyggelsen i andra områden mer perifert bedöms dock även det ge negativa konsekvenser i form av ökade utsläpp från trafik, att mark som idag är naturlig blir hårdgjord osv samtidigt som dagens markanvändning i vattendragens närområde i stadsmiljön kvarstår och inte alls förbättras.

Den sammantagna bedömningen är därför att översiktsplanens inriktningar, inklusive tematiska inriktningar för vatten och blå-gröna stråk, samt förslag på markanvändning möjliggör och stödjer arbetet med att klara miljökvalitetsnormerna. Påverkan på normerna är således positiv.

Hur MKN vatten ska hanteras i planeringen avses behandlas inom ramen för en riktlinje som i skrivande stund är under arbete.

Kustvatten

Situationen i stadens kustvatten är även den relativt dålig. Kustvattnens kvalitet kan antas påverkas av antingen mänsklig aktivitet direkt i eller i anslutning till vattenförekomsten eller indirekt genom påverkan via avrinning från stadens ytvattenförekomster. Genom förbättrande åtgärder för vattendragen, enligt ovan, kommer även kustvattnen påverkas positivt. Översiktsplanen är dessutom restriktiv vad gäller markanvändningen i kustzonen.

Sammantaget bedöms därför översiktsplanen möjliggöra och stödja arbetet för en bättre status i kustvattnen.

Grundvatten

Stadens grundvattenförekomster har samtliga god status avseende såväl kemisk status som kvantitet. Översiktsplanens inriktning bedöms inte påverka denna situation negativt. Snarare innebär föreslagen markanvändning och tematiska inriktningar en minskad risk för läckage via dagvatten eller förorenad mark till de aktuella grundvattenförekomsterna.

MKN för fisk- och musselvatten

Risk finns för sämre kvalitet genom kraftigt ökad trafik, där vägdagvatten rinner ut i havet. Påverkan är dock relativt liten.

De vattendrag som omfattas av dessa normer är i huvudsak Göta Älv och Säveån. Påverkan på denna norm liknar och följer det som tas upp för ytvatten ovan. Risk finns för negativ påverkan, framförallt genom stadsutvecklingen längs med Göta Älv. Den planerade omställningen och utvecklingen längs med älven möjliggör samtidigt förbättrande åtgärder och kommer innebära lägre föroreningsbelastning via dagvatten och mindre utläckage från förorenade områden (som saneras).

MKN för luft

Idag överskrids normen för kvävedioxid medan normen för partiklar klaras. Överskridande gäller särskilt utefter trafikleder. Med framtida fossilfria bränslen och allmänt renare fordon kommer problemet med kvävedioxid att minska

men inte nödvändigtvis partiklar då dessa inte härrör från motorns förbränning. Eftersom normerna för kvävedioxid överskrids har Länsstyrelsen tagit fram ett åtgärdsprogram avseende kvävedioxid som gäller för regionen och som, om det genomförs, kommer minska halterna ytterligare.

Bedömningen är att den gällande inriktningen i översiktsplanens geografiska inriktningar med utveckling främst inom innerstaden och mellanstaden samt i utpekade tyngdpunkter bedöms stödja arbetet med att klara miljökvalitetsnormerna då det är denna stadsutveckling som kan anses ge minst tillkommande trafik.

För hantering av luftkvalitet i detaljplaneringen har staden tagit fram en riktlinje som klargör hur normerna ska klaras i enskilda detaljplaner och säkerställer att acceptabla boendemiljöer skapas.

MKN buller

Översiktsplanen satsar primärt på att bygga i den redan bebyggda staden. Det medför blad annat att byggnation kan hamna nära leder med tät trafik som alstrar buller. Eftersom MKN ska iakttas och kommunen har en kommunal tillämpning av riktvärden för trafikbuller förutsätts det att planering utförs på ett sådant sätt att betydande miljöpåverkan undviks.

Bedömningen är att den gällande inriktningen i översiktsplanens geografiska inriktningar med utveckling främst inom innerstaden och mellanstaden samt i utpekade tyngdpunkter bedöms stödja arbetet med att klara miljökvalitetsnormerna då det är denna stadsutveckling som kan anses ge minst tillkommande trafik.

För hanteringen av trafikbullerfrågan i detaljplaneringen har stadens tagit fram en vägledning som klargör hur stadens ska arbeta med frågan i enskilda planprojekt och säkerställer att acceptabla boendemiljöer skapas.

Allmän beskrivning av miljökonsekvenser

I detta avsnitt beskrivs hur planeringen kan stödja en hållbar livsstil utifrån perspektiven stadsstruktur, natur- och kulturvärden samt robustheten i samhället.

Stadsstruktur

Översiktsplanens intention är att stödja den gå-, cykel-, och kollektivtrafikfrämjande staden. Den täta staden enligt översiktsplanen ger underlag för detta. En förutsättning för detta är att kapacitetsproblem i de centrala delarna av Göteborg löses. Det är viktigt här att prioritera mellan olika trafikslag, eftersom utrymmet är begränsat. Jämfört med nollalternativet pekas fler nya tyngdpunkter ut. För att intentionen ska kvarstå kräver dessa punkter matning med god kollektivtrafik. Alternativet perifer medför en ökning av trafik med egen bil med dess konsekvenser. Dessutom medför detta alternativa svårigheter med annan kommunal service, som hemtjänst skola och barnomsorg och i vissa fall dyra infrastruktursatsningar i form av vatten och avlopp, gatu- och vägutbyggnad mm.

Natur och kulturmiljövärden

Översiktsplanen kan innebära att Natura 2000 i Säveån påverkas genom nya broförbindelser över ån. Det får klaras ut i senare miljöprövningar i anslutning

till projekten hur de utföres för att de ska kunna bli förenliga med bevarandeintresset. Yttre portar mot havet innebär för Nordre älv en påverkan på Natura 2000. I utförd förstudie som gjorts visas att den är väldigt lokal påverkan, samtidigt som uppströms strandängar skyddas och bibehålls.

Översiktsplanen har arbetat in valda delar av grönstrategin, följs dessa rekommendationer kommer en godtagbar rekreationsmiljö att kunna skapas även i den förtätade staden. Däremot finns risk för att mindre områden med stadsgrönska bebyggs. Jämförelsealternativet innehåller inga skydd mot havet samt broförslag över Lärjeån. Det senare är borttaget vilket är positivt ur natursynpunkt. Alternativ perifer innebär intrång i kultur- naturområden i ytterkanten av staden. Det finns risk för att dessa områdens stora kvaliteter som relativt orörda områden exploateras och värdena går förlorade.

Genom listning av framtida naturreservat ges förutsättningar för att mer natur skyddas vilket är positivt.

Robusthet

Oväntade händelser kan medföra en oväntad utveckling. Flyktingkris, klimatkris, ändrade räntor och energipriser kan få oanade effekter för stadsutvecklingen. Översiktsplanen bör därför vara tillräckligt flexibel och robust mot sådana händelser. Skillnaden mot jämförelsealternativet är relativt liten, frånsett att vi är mer detaljerade vad gäller förväntade scenarier för att möta framtida översvämningsrisker. Jämförelsealternativet med sin mer glesa struktur är mindre robust mot ett förändrat prisläge.

Betydande miljöpåverkan och minimerande åtgärder

Väg

Utbyggnad av väg kan innebära betydande miljöpåverkan och då krävs en miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken. Vägprojekt som kan påverka Natura 2000-områden innebär alltid betydande miljöpåverkan. Dit hör exempelvis infrastrukturprojekt i anslutning till Torsviken. Natura 2000-områden har utpekade värdefulla naturtyper och arter som ska bevaras långsiktigt. Vägutbyggnad i områdena kan medföra att värdefulla naturtyper reduceras, vattenkvaliteten påverkas negativt och att rara arter missgynnas. Verksamheter kan inte tillåtas om de skadar de utpekade naturtyperna eller innebär en betydande störning för arterna. Regeringen kan i vissa fall ändå pröva tillåtligheten om projektet har stort allmänt intresse. I så falls krävs omfattande kompensationsåtgärder. Även värdefull kulturmiljö, bebyggelse och landskap kan påverkas negativt. Ökad vägtrafik innebär i sig också en ökad miljöbelastning i form av utsläpp av växthusgaser, hälsoskadliga luftföroreningar, ökade ljudnivåer och barriäreffekter.

De minimerande åtgärder som kan bli aktuella beror på projektets art, men omfattande försiktighetsåtgärder kommer att krävas för att motverka skada på utpekade arter och livsmiljöer i Natura 2000-områden eftersom de utpekade arterna och livsmiljöerna har ett så starkt skydd. För naturvärden kan det handla om alternativa lägen, fördröjning och rening av dagvatten och andra tekniska lösningar som till exempel skydd mot vattengrumling under byggtiden. En minimerande åtgärd generellt är den genomgående satsningen på kollektivtrafik.

Positivt ur natursynpunkt är att utredningsområdet för väg tvärs Lärjeån mellan Kortedala och Linnarhult är borttaget ur förslaget till ny översiktsplan.

Järnväg

Utbyggnad av järnväg innebär alltid betydande miljöpåverkan och en miljökonsekvensbeskrivning skall upprättas. Trafikverket är ansvarig för detta. De förslag som finns kan negativt påverka olika bebyggda miljöer med bostäder och kulturmiljöer, mer eller mindre orörda naturmiljöer och vattenområden. Förutom att markanvändningen ändras kan buller och vibrationsförhållanden antingen öka eller minska, beroende på åtgärder. Totalt sett innebär en ökad andel järnvägstrafik mindre luftföroreningar och miljöbelastning. En flytt av hamnbanan i ett mer perifert läge samtidigt med omdisponering av befintlig hamnbana medför att järnvägsbarriären på Norra Älvstranden minimeras och kontakten med stranden från centrala delar av Hisingen blir bättre.

Exempel på minimerande åtgärder som kan bli aktuella är att skärma av buller, minimera vibrationer och att vidta särskilda försiktighetsåtgärder vid byggande vid vattenmiljöer, känsliga kultur- och naturmiljöer och vid risk för grundvattensänkningar vid tunnelbyggen

Översvämnings- och skredrisk

Förändrat klimat med stigande havsytenivå, intensiv nederbörd och översvämning av vattendrag kan innebära både akut och långsiktig betydande påverkan på mark och vatten, byggnader, vägar och ledningar. Bebyggelse och infrastruktur i låglänt terräng kan få återkommande vattenskador om inte åtgärder vidtas (gäller både nya och befintliga anläggningar) och det finns också risk för att viktiga samhällsfunktioner som transporter, el-, vatten- och avloppsförsörjning skadas. Kommunen har studerat risker och minimerande åtgärder i anslutning till ett tematiskt tillägg till översiktsplanen som behandlar översvämningsrisk.

För skredrisker finns numera ett bra digitalt underlag i den inventering som staden genomfört.

Vatten och avlopp

En konsekvens av en kraftig satsning på redan byggda områden i staden kan vara att vatten-, avlopps- och dagvattensystemen måste dimensioneras upp. I skrivande stund vet vi inte när tak nås. GRYAB har varslat om att ett nytt läge för avloppsreningsverk kan bli aktuellt. Ett särskilt problem är dricksvattenförsörjningens beroende av vattenkvaliteten i Göta Älv, som kan påverkas av höga vattentemperaturer, översvämningar och skred. I vattenverket Lackarebäck har därför ett särskilt polersteg inrättats och Alelyckan har ett polersteg i form av ett UV-filter. Med ett stigande hav kan det på lång sikt vara aktuellt att flytta vattenintaget norrut för att minska risken för saltvatteninträngning.

Exempel på minimerande åtgärder är omhändertagande av lokalt dagvatten där så är möjligt, tätning av befintliga avloppsrör, eventuell utvidgning av vattenskyddsområdet, intensifierat arbete med reservvattentäkt. Se även minimerande åtgärder under rubrik Översvämningsrisk.

Verksamhetsområden

Hamnens expansion västerut över Risholmen innebär påverkan på Natura 2000-området Torsviken varför en särskild miljökonsekvensbeskrivning behöver upprättas när det blir aktuellt. Motsvarande gäller även för utveckling av processindustri i hamnen. Även andra industriområden kan beröras av begreppet betydande miljöpåverkan och därmed behöva ha särskild miljökonsekvensbeskrivning. En lång rad av olika miljöaspekter behöver behandlas. För Natura 2000-området Torsviken särskilt fågellivet, men även andra naturvärden, vattenförhållanden och landskapsbild.

Ytterligare minimerande åtgärder kommer att vara nödvändiga och får behandlas i sitt sammanhang. Minimerande åtgärder beskrivs också i avsnittet om Miljökvalitetsmål och hur de beaktas.

Bostadsområden

Bostadsbebyggelse i centrala lägen och vid trafikleder med höga luftföroreningshalter och trafikbullernivåer kan innebära betydande miljöpåverkan. Men eftersom miljökvalitetsnormer ska iakttas och kommunen har kommunala riktlinjer om riktvärden för trafikbuller och miljökvalitetsnormer för luftkvalitet i planeringen, så förutsätts det att planering sker på så sätt att betydande miljöpåverkan undviks.

Miljökvalitetsmål och hur de beaktats

I tabellen på följande sidor redovisas de lokala miljökvalitetsmålen, deras relevans i förhållande till översiktsplan, hur de beaktas/påverkas i översiktsplan samt hur målen kan motverkas. Någon närmare beskrivning av miljökvalitetsmålens innehåll görs inte, endast de väsentligaste delarna i sammanhanget behandlas.

Uppföljning och övervakning

Uppföljning av miljöpåverkan sker i kommunens årliga analys. För specifika projekt med miljöpåverkan sker även uppföljning i anslutning till respektive miljökonsekvensbeskrivning av projektet. Exempel på arbeten och sammanställningar som kan användas är

- Den årliga miljörapporten som beskriver miljötillståndet i Göteborgs Stad
- Statistisk årsbok för Göteborg
- Kommunens olika uppföljningssystem
- Uppföljning som hör till detaljplaner och fördjupade översiktsplaner som kan antas ha betydande miljöpåverkan
- Översiktsplanens årliga uppföljning.

Begränsad klimatpåverkan

Relevans i förhållande till ÖP	Måttlig idag, Stor på sikt
Målen beaktas/påverkas genom	• Förtäta och komplettera staden i goda kollektivtrafiklägen, prioritera kollektivtrafik och cykel. Tät och blandad bebyggelse inom korta avstånd gör det lättare att gå och cykla. (Minskar transportbehovet, underlättar miljöapassade och resurssnåla transporter och ger mindre växthusgasutsläpp). • Regionförstoringen baseras på järnväg. • Bygg energisnålt och med förnyelsebara energisystem. Förtäta staden - ökar möjligheten att använda fjärrvärme/spillvärme/fjärrkyla/spillvärme. • Biobränsle kan få plats (minskar växthusgas-utsläppen).
Målen kan motverkas genom	• Tillväxt av befolkning och ekonomi som innebär fler transporter och ökad energi-användning både lokalt och totalt. • Ingen prioritering av trafikslag. • Stora exploateringar i perifera områden med dålig försörjning av kollektivtrafik.

Frisk luft

Relevans i förhållande till ÖP	Måttlig
Målen beaktas/påverkas genom	• Förtäta och komplettera staden i goda kollektivtrafiklägen, prioritera kollektivtrafik och cykel. Tät och blandad bebyggelse inom korta avstånd gör det lättare att gå och cykla. (Minskar transportbehovet, underlättar miljöanpassade och resurssnåla transporter och ger mindre utsläpp av hälsofarliga kväveoxider och partiklar.) • Förtäta staden - ökar möjligheten att använda fjärrvärme/spillvärme/fjärrkyla. • Miljökvalitetsnormer för luft ska iakttas. • Förtätning färre bilar ger lägre utsläpp. • Inte bygga där det är sämst förrän situationen blivit bättre.
Målen kan motverkas genom	• Tillväxt av befolkning och ekonomi som innebär fler transporter och ökad energi-användning både lokalt och totalt. • Allt fler människor bor och vistas i centrala områden och utmed trafikleder där luftkvaliteten är sämre, gäller på kort sikt.

Bara naturlig försurning

Relevans i förhållande till ÖP	Liten
Målen beaktas/påverkas genom	• Förtäta och komplettera staden i goda kollektivtrafiklägen, prioritera kollektivtrafik och cykel. Tät och blandad bebyggelse inom korta avstånd gör det lättare att gå och cykla. (Minskar transportbehovet, underlättar miljöanpassade och resurssnåla transporter och ger mindre växthusgas-utsläpp). • Regionförstorningen baseras på järnväg. • Bygg energisnålt och med förnyelsebara energisystem. Förtäta staden (ökar möjligheten att använda fjärrvärme/spillvärme/fjärrkyla/spillvärme).
Målen kan motverkas genom	

Giftfri miljö

Relevans i förhållande till ÖP	Måttlig
Målen beaktas/påverkas genom	• Förtäta staden - innebär ofta byggande på förorenad mark som då undersöks och hanteras. • Bygg miljöanpassat med sunda och säkra material..
Målen kan motverkas genom	• Utbyggnad perifert leder till att centrala förorenade områden ej grävs bort.

Säker strålmiljö

Relevans i förhållande till ÖP	Måttlig
Målen beaktas/påverkas genom	• Rekommendationer för avstånd mellan bebyggelse och kraftledningar.
Målen kan motverkas genom	

Ingen övergödning

Relevans i förhållande till ÖP	Måttlig
Målen beaktas/påverkas genom	• Regler/rekommendationer/riktlinjer om skyddszon till vattendrag. • Hantering av dagvatten enligt policy och handbok. • Metoder för kompensationsåtgärder utvecklas och används. • Utveckling av nya tekniker för rening av näringsämnen
Målen kan motverkas genom	• Ökad trafikbelastning. • Tillräckligt stora ytor för dagvattenhantering avsätts inte

Levande sjöar och vattendrag

Relevans i förhållande till ÖP	Måttlig
Målen beaktas/påverkas genom	• Mål och strategier för robust samhälle – innebär möjlighet att säkerställa värdefulla natur- och kulturområden utmed skred- och översvämningshotade vattendrag, innebär ökat skydd för störningar i Göta älv och övriga vattendrag samt innebär skyddszoner vid jordbruksmark och rening av dagvatten. • Naturreservat ska bildas. • Regler/rekommendationer/riktlinjer om hantering av MKN vatten i planeringen. • Hantering av dagvatten enligt policy och handbok. • Metoder för kompensationsåtgärder utvecklas och används. • Inriktningar om blå och gröna stråk
Målen kan motverkas genom	• Skredförebyggande åtgärder. • Blågröna stråk skapas ej.

Grundvatten av god kvalitet

Relevans i förhållande till ÖP	Liten
Målen beaktas/påverkas genom	Se levande sjöar och vattendrag.
Målen kan motverkas genom	Se levande sjöar och vattendrag.

Hav i balans och levande kust och skärgård

Relevans i förhållande till ÖP	Måttlig
Målen beaktas/påverkas genom	• Mål och strategier för kusten om god tillgänglighet med bevarade natur- och kulturvärden. • Naturreservat föreslås i kustzon. • Vattenkvaliteten värnas. • Hänvisning till kompensation genom balansering. • Mål och strategier om att bygga säkert med hänsyn till risk för skred och översvämningar bör innebära större möjlighet att säkerställa värdefulla natur- och kulturområden vid havet. • Miljökvalitetsnormer för musselvatten ska iakttas. • Restriktiv hållning till exploatering vid kusten. • Dagvattenhantering.
Målen kan motverkas genom	• Ny bebyggelse, infrastruktur och utveckling av småbåtshamnar som kan påverka havsmiljön negativt. • Kvaliteten i vattendragen höjs inte..

Myllrande våtmark

Relevans i förhållande till ÖP	Måttlig
Målen beaktas/påverkas genom	Mål och strategier för Kulturmiljö och Blå och grön struktur innebär att särskilt värdefulla och oersättliga natur-, kultur- och landskapsbildsvärden ska bevaras och skyddas. Naturreservat ska bildas Metoder för kompensationsåtgärder utvecklas och används.
Målen kan motverkas genom	• Framtida bebyggelseområden främst på nordvästra Hisingen, Gatersered och öster om Torslanda

Levande skogar

Relevans i förhållande till ÖP	Måttlig
Målen beaktas/påverkas genom	Stora skogsområden markeras med särskilt stora värden för natur- och friluftsliv, landskapsbild kulturvård samt naturvård. Naturreservat ska bildas. Metoder för kompensationsåtgärder utvecklas och används. Det behövs en värdering av skogsmarken utifrån såväl bruknings-, upplevelse-, kretsloppsvärden som biologisk mångfald.
Målen kan motverkas genom	Framtida bebyggels- och vägprojekt bl a i Kärra, utefter Gråbovägen och i utkanten av mellanstaden.

Ett rikt odlingslandskap

Relevans i förhållande till ÖP	Måttlig
Målen beaktas/påverkas genom	Odlingslandskapets betydelse för kulturmiljön, biologisk mångfald, naturresurser och ekosystem-tjänster markeras på karta under värden och hänsyn. Naturreservat ska bildas. Metoder för kompensationsåtgärder utvecklas och används.
Målen kan motverkas genom	Framtida bebyggelse- och vägprojekt i bl a Kärra, Säve, utefter Gråbovägen, Torslanda och södra Askim.

God bebyggd miljö

Relevans i förhållande till ÖP	Stor
Målen beaktas/påverkas genom	Kollektivtrafik, gång och cykel för minskat transportbehov och främja miljöanpassade och resurssnåla transporter, bevara kulturhistoriska värden och grönområden samt bygga energieffektivt och ge utrymme för förnyelsebara energikällor. Förtäta staden – ökar möjligheten att använda fjärrvärme/spillvärme/fjärrkyla/spillvärme. Bygg miljöanpassat med sunda och säkra material. Mark avsätts på olika sätt för tätortsnära rekreation. Blå och gröna stråk värnas och utvecklas, naturreservat ska bildas och inriktnignar/rekommendationer för att säkra tillgång till grönytor i bebyggd miljö följer grönstrategin. Hänvisning till Göteborgs Stads tillämpning av riktvärden för trafikbuller vid planering och byggande av bostäder. Metoder för kompensationsåtgärder utvecklas och användss.
Målen kan motverkas genom	Allt fler människor bor och vistas i centrala områden och utmed trafikleder där bullernivån är högre. Andelen hårdgjord yta ökar.

Ett rikt växt- och djurliv

Relevans i förhållande till ÖP	Måttlig
Målen beaktas/påverkas genom	Mål och strategier för det blå och gröna - innebär särskilt värdefulla och oersättliga natur ska bevaras och innebär sammanhängande grön- och bevarandeområden eftersträvas bl a för biologisk mångfald. Naturreservat ska bildas. Metoder för kompensationsåtgärder utvecklas och används. Strategier och inriktningar för att bevara och utveckla ekosystemtjänster.
Målen kan motverkas genom	Vissa föreslagna väg- och bebyggelseprojekt som t ex Öckerö-leden, vägförbindelser i Kärra, bebyggelse i Kärra, Säve, Västra Torslanda och Gatersered. Ökad tillgänglighet till vissa natur-områden kan innebära hot mot naturvärden, t ex fågelliv, om inte styrning av besökare och fritidsverksamheter sker.

SOCIALA KONSEKVENSER

Utgångspunkter

FN har antagit globala mål och en agenda för att nå ekonomisk, socialt och miljömässig hållbar utveckling. Världens länder ska fram till år 2030 gå mot en hållbar, rättvis och jämlik framtid utan fattigdom och hunger där våra städer ska vara inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara. I den statliga strategin Strategi för Levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling beskrivs att *"den fysiska miljöns utformning kan bidra till att minska segregation och öka den sociala sammanhållningen"*. I den nya arkitekturpolitiken *Gestaltad livsmiljö* formuleras att *"Arkitektur, form och design ska bidra till ett hållbart, jämlikt och mindre segregerat samhälle med omsorgsfullt gestaltade livsmiljöer, där alla ges goda förutsättningar att påverka utvecklingen av den gemensamma miljön"*. Göteborgs stads program för ett jämlikt Göteborg har målet, likvärdiga livsvillkor och förutsättningar för hälsa mellan göteborgare. Kopplingen till hälsa är central, eftersom kunskapsläget pekar på att det inte går att uppnå hållbarhet om hälsan är ojämlikt fördelad i ett samhälle. Programmet har tagit fram fem strategier för socialt hållbar stadsutveckling; öka delaktighet och inflytande i stadsutvecklingen, skapa förutsättningar för en fungerande närmiljö, minska boendesegregation, öka tillgången till bostäder, skapa förutsättningar för jämlik tillgång till stadens resurser.

Ur ett socialt perspektiv har ett antal utmaningar identifierats som Göteborg och som översiktsplanen behöver möta. Bedömningen av översiktsplanens sociala konsekvenser utgår från dessa utmaningar som beskrivs under rubrikerna: *Passande bostäder, sammanhållen stad, väl gestaltade livsmiljöer och tillgång till samhällsservice, barnperspektiv och delaktighet, inflytande och lokal kunskap.* Dessa utmaningarna har brutits ner i ett antal frågor, som denna konsekvensbeskrivning har börjat försöka svara på. Frågorna, tillsammans med beskrivningen, utgör en del av samrådshandlingarna med möjlighet för flera att bidra med synpunkter och erfarenheter. Utmaningarna och frågorna ska utgöra underlag för en kontinuerlig konsekvensbedömning av översiktsplan under hela arbetsprocessen. Social hållbarhet är inte ett statiskt tillstånd, utan snarare en ständigt pågående process i vilken samhällsplanering kan spela en viktig roll.

Social konsekvensanalys (SKA) och barnkonsekvensanalys (BKA)

Social konsekvensanalys (SKA) och barnkonsekvensanalys (BKA) är analysmodeller och processtöd som används i brett samarbete inom staden. Analysmodellerna är till hjälp för att kunna utgå från människors olika livssituationer och behov när en fysisk förändring ska genomföras. Modellerna används för att få ökad kunskap om platsen och för att identifiera viktiga sociala aspekter som behöver tas om hand i planarbetet. De används också för att ta fram åtgärder och för att konsekvensbeskriva olika förslag till förändring. Barnkonsekvensanalyser görs för att utveckla barnperspektivet och barns eget perspektiv i stadsutvecklingen och därmed förbättra beslutsunderlaget och möjliggöra för delaktighet i olika planeringsskeden. Att utgå från ett barnperspektiv syftar på att tillgodose barnens behov och se till att barnens rättigheter tas till vara

Passande bostäder

I Göteborg som i många andra större städer råder för närvarande bostadsbrist. Konsekvenserna av bristen på bostäder är särskilt påtaglig för grupper som är nya på bostadsmarknaden såsom unga, nyanlända och för grupper i särskilt utsatta situationer som de som saknar anställning, har låga inkomster eller har ohälsoproblem. Bostadsbrist kan kopplas till trångboddhet, som är vanligt bland ekonomiskt utsatta barnfamiljer, och till sämre hälsa och hemlöshet. En långvarig bostadsbrist påverkar dessutom många delar av samhället såsom sysselsättning och kompetensförsörjning. Nybyggnation och förtätningsprojekt skapar möjligheter att blanda upplåtelseformer och bostadstyper, men eftersom boendekostnaderna är höga i nybyggda bostäder kan det vara svårt för invånare med begränsade ekonomiska resurser att efterfråga dem. Även renoveringsprojekt kan innebära kraftiga ekonomiska effekter för hyresgäster. Ändrad sammansättning av bostadstyper och upplåtelseformer kan i vissa områden också leda till en oönskad gentrifieringsprocess, och de som inte har råd att bo kvar tvingas flytta, något som kan ha stor påverkan på individen och hälsan.

Bedömning

Bedömningen av konsekvenser utgår från följande frågeställningar:

- Bidrar översiktsplan till en blandning av upplåtelseformer, kostnadsnivåer och lägenhetsstorlekar inom stadens olika områden?
- Kan översiktsplan bidra till att det byggs bostäder där behovet är som störst?

Översiktsplan bidrar till att skapa försättningar för att fler ges möjlighet att få en bostad. Dock kvarstår risken att de som mest behöver en bostad inte har möjlighet att efterfråga, på grund av för höga boendekostnader, då översiktsplan inte kan bidra till att sätta kostnadsnivåer. Det skulle kunna innebära att segregationen inte minskar eller späds på. När det handlar om att bygga bostäder där behovet är som störst utifrån ett trångboddhetsperspektiv så är behovet störst i Angered, och Biskopsgården. Geografiskt kan kanske valet att inte bygga i delar av ytterstaden specifikt i delar av Angered; Lövgärdet, Rannebergen och Gårdsten medverka till att staden inte byggs ihop eller att det inte byggs bostäder där behovet är som störst.

Sammanhållen stad

Segregation har kommit att förknippas med boendeförhållanden. Boendesegregation handlar om rumslig åtskillnad. Det innebär att det är staden som är segregerad, inte några enskilda stadsdelar. För vissa är den rumsliga uppdelningen självvald och kan innebära fördelar, för andra är den påtvingad och kan på olika sätt ge negativa effekter. Den fysiska planeringen kan användas som verktyg för att motverka segregation. Staden och stadsdelarna kan länkas ihop och barriärer – mentala och fysiska – kan överbryggas för att minska avstånd mellan människor och underlätta tillgängligheten. Det kan handla om utökad kollektivtrafik och ett sammanhängande gatunät för att stadens resurser i form av service, arbetsplatser och kultur med mera kan blir mer tillgängliga. Ny bebyggelse vid strategiska noder kan bidra till att skapa goda fysiska kopplingar och stråk inom och mellan stadens och regionens olika delar. Investeringar i större samhällsfunktioner och institutioner i alla delar av staden kan möjliggöra mer möten mellan människor och att fler människor rör sig i hela staden. När mötesplater skapas är det viktigt att utgå ifrån platsens förutsättningar och var människor redan möts, samt att utgå ifrån alla människors olika behov av hur de vill använda det offentliga rummet. Där det är möjligt kan dessa mötesplatser vara vid knuto tyngdpunkter för att nyttja samhällsservice och stötta lokala torg.

Ett geografiskt exempel på sammanhållen stad: För Hisingens och stadens utveckling vore det positivt att barriärer som Hamnbanan och Lundbyleden minskas. Även älven kan upplevas som en barriär och där stärkta kopplingar skulle skapa tillgång till vattnet samt naturliga flöden och enklare för fler att nå större delar av staden.

Bedömning

Bedömningen av konsekvenser utgår från följande frågeställningar:

- Bidrar översiktsplan till att geografiska samband och kopplingar stärks?
- Bidrar översiktsplan till att geografiska och mentala barriärer överbryggs?
- Bidrar översiktsplan till att nya viktiga institutioner och samhällsfunktioner kan finnas överallt i staden?
- Bidrar översiktsplan till möjlighet att mötesplatser tillgängliggörs i hela staden, planerade för allas behov?

Jämförelse Stockholm

I Stockholm finns en särskild satsning på utvalda profilprojekt för socialt hållbar stadsutveckling. Grunden ska vara fysiska investeringar som bidrar till att långsiktigt utveckla berörda platser. Innovativa lösningar och arbetssätt ska stimuleras och tydliga sociala målsättningar sättas upp. Insatser inom profilprojekten ska stärka social sammanhållning genom att främja tillit i lokalsamhället och överbryggande socialt kapital. Fysiska investeringar ska stärka attraktivitet och motverka rumslig segregation. Bostadsbyggande ska bidra till minskad boendesegregation och innovativa boendelösningar kan prövas. Möjligheten att samordna fysiska investeringar med insatser som stimulerar lokal sysselsättning beaktas.

Översiktsplan har ambitionen att överbrygga barriäreffekter för att koppla samman staden och skapa sammanhängande stråk och sammanhängande gatunät. Kollektivtrafiken ska skapa ett kapacitetsstarkt, snabbt, pålitligt och effektivt sätt att resa och för att tillgängligheten till hela staden ska öka. översiktsplan lyfter att de offentliga rummen ar viktiga for samspel och möten och tillgången till dessa ar en förutsättning for att mötas på jämlika villkor.

Översiktsplan beskriver att skapa variation mellan grönområden och olika kvaliteter inom grönområde som viktiga att beakta, t ex sociala värden/upplevelsevärden som att vila, leka och motas. översiktsplan pratar om att funktionsblandning kan skapa nya flöden och ökade möjligheter att använda platser under större del av dygnet samt dra till sig människor med olika preferenser, förutsättningar och behov, vilket är positivt. Om detta sker utifrån platsens och områdets förutsättningar och genom att bygga vidare på snarare än att omvandla en plats finns förutsättningar för ovan. översiktsplan skriver att utrymmeskrävande anläggningar kan behöva förläggas i andra delar av staden (än innerstaden) där bebyggelsen behöver vara tät.

Väl gestaltade miljöer och tillgång till samhällsservice

I en socialt hållbar stad är tillgången till väl gestaltade och omhändertagna miljöer jämt fördelad. Den tillhörighet man känner till en plats hänger bland annat samman med att miljön är väl omhändertagen. Det hänger också samman med trygghet och förankring, att det går att läsa platsens historia och förstå dess sammanhang samt med möjlighet att kunna vara medskapande. Ibland kan en plats som av flera upplevs som ful eller ruffig kan för andra innebära ett utrymme för verksamhet och aktivitet som inte får plats i stadens mer etablerade rum. Genom att skapa goda förutsättningar för kultur, rekreation och idrott och genom närmiljöns utformning kan samspel, rekreation, lek och fysisk aktivitet stimuleras. Livsmiljöer har god luftkvalitet, minskat trafikbuller, likvärdig tillgång till bra skolor och förskolor med goda utemiljöer, grönstruktur samt kommersiell service i form av dagligvaruhandel. När blandstaden byggs kan en risk finnas att homogeniteten snarare än mångfalden ökar i ett område och viktiga funktioner riskerar att försvinna, t ex. billiga verksamhetslokaler. Det kan handla om olika typer av mindre hantverks- och industriverksamheter, och om kulturverksamheter, kreativa näringar och föreningar. De fungerar som mötesplatser och skapar ekonomiska och sociala värden, lokalt och för hela staden och bidrar till en blandad, kreativ och öppen stad. En blandning av bostäder, verksamheter och samhällsservice kan leva dygnet runt och kan verka trygghetsskapande.

Bedömning

Bedömningen av konsekvenser utgår från följande frågeställningar:

- Bidrar översiktsplan till förutsättningar för väl gestaltade och trygga miljöer i hela staden?
- Bidrar översiktsplan till att kulturen på ett tydligt sätt integreras i stadsutvecklingen?
- Bidrar översiktsplan till goda förutsättningar för park- och naturområden över hela staden?
- Bidrar översiktsplan till god tillgång till samhälls- och kommersiell service fördelat över staden?

Översiktsplan skriver att god kvalitet på byggnader och stadsrum i hela staden kan bidra till att skapa likvärdiga livschanser och göra invånare stolta över sin stad och stadsdel. Kulturmiljön ska ses som en stödjande resurs mot vilket det nya kan speglas och bekräftas, god arkitektur uppstår i möte mellan gammalt och nytt. Viktiga frågor är vad ett stadutvecklingsprojekt kan bidra med och hur projektet tillvaratar platsens möjligheter. Här kan kulturplaneringen som verktyg införlivas för att kulturella perspektiv och kulturella resurser för att bl a stärka det sociala livet och stadens identitet. Enligt översiktsplan ska det säkerställas tillräckligt stora grönområden per person i relation till exploateringsgrad vid nybyggnation och förtätning, något som är grundläggande t ex för barn och ungas förutsättningar att utvecklas psykiskt, fysiskt och socialt. Alla göteborgare ska ha en park eller ett naturområde inom 300 meter från sin bostad.

Översiktsplan vill värna befintliga halvcentrala verksamhetsområden som tillåtande oaser för näringslivets behov av billiga lokaler och i viss mån störande verksamheter och vara varsam med stadsutveckling i befintliga verksamhetsområden, för att undvika utträngning av företag med behov av billiga lokaler.

För en attraktiv och välfungerande stad är det av stor vikt att även service byggs ut i takt med bostadsbyggandet. Dessutom att utveckla stadens tyngdpunkter, med service, kultur och arbetsplatser.

Barnperspektiv

Konventionen om barns rättigheter föreskriver att barnets bästa ska beaktas och analyseras i alla beslut som berör barn. I delar av den innerstad som nu planeras är det brist på grönområden och barnperspektivet är eftersatt. Barn väljer inte var de bor. Barn som har tillgång till varierade och stimulerande utemiljöer har bättre förutsättningar att utvecklas psykiskt, fysiskt och socialt. Barn lär sig samspel i bland annat lek och därför behövs platser som lockar till möten och samspel. Barn och ungas mobilitet bygger i stor utsträckning på kollektivtrafik, med trygga stråk till och från, samt på sammanhängande gång- och cykelstråk. Unga Barn lever stora delar av sitt vardagsliv i förskole- och skolmiljöer. Vilka kvaliteter och funktioner behöver dessa miljöer ha? För unga människor, där det sociala samspelet är grundläggande för identitetsutvecklingen och rollen i samhället, är miljöns utformning särskilt viktig

Bedömning

Bedömningen av konsekvenser utgår från följande frågeställningar:

- Bidrar översiktsplan till varierade och stimulerande utemiljöer och mötesplatser för barn och unga?
- Bidrar översiktsplan till tillräckligt tilltagna skol- och förskolegårdar?
- Bör översiktsplan bidra till allmänna rekommendationer för barn och unga, t ex storlek på friyta?

Översiktsplan trycker på att människors tillgång till värdefulla grönområden och gröna stråk ska värnas och utvecklas. Det ska skapas fler gröna och tillgängliga offentliga rum och platser, och att det är särskilt viktigt for barn och unga med platser där det inte förutsatts att de kan betala eller att de alltid behöver vara i vuxens sällskap. Borttagna naturvärden ska så långt möjligt ersättas. översiktsplan beskriver också att gång- och cykelmöjligheter inom mellanstaden och till innerstaden ska förbättras och ”gående och cyklister ska ges förtur på lokalgator

och hastigheter anpassas efter i första hand gående". vilket är viktigt för unga människor som är de som främst använder kollektivtrafik och andra hållbara resesätt.

Översiktsplan beskriver att i den täta staden behövs innovativa lösningar for att tillgodose behovet av grönområde inom rimligt gångavstånd, t ex parker på tak eller att i viss man samutnyttja parker med annan offentlig service. Utifrån ett socialt perspektiv blir det viktigt att fråga sig om den fysiska som mentala tillgänglighet att utnyttja en takbelägen park blir lika för alla? Parker på tak kan inte ersätta grönstrukturer i marknivå. När det handlar om att samnyttja skolgårdar och parker visar studier att skolbarn som har en egen gård leker på ett mer aktivt och fantasifullt sätt än barn som hänvisas till en närliggande park (Nordström, 2014) Där barnen har tillgång till en rejäl utemiljö i direkt anslutning till verksamheten har den visat sig kunna ge en tredjedel av deras dagliga behov av fysiska aktivitet. Om barnen är beroende av vuxna för att ta sig till sin lekmiljö, riskerar detta att dra ned aktivitetsnivån kraftigt (Mårtensson 2012, Raustorp 2012).

Översiktsplan beskriver att det i den täta staden finns en utmaning i att avsatta tillräckligt stora friytor för barns och ungas behov när konkurrensen om marken ökar. För att säkra barns tillgång till goda utemiljöer är det viktigt att frågorna finns med i den fysiska planeringen på alla nivåer. Val placerade ytor for barns lek ska säkras i detaljplanerna. översiktsplan skriver planera för att förskolor och grundskolor i första hand har tillräcklig egen friyta på kvartersmark inom fastigheten.

Delaktighet, inflytande och lokal kunskap

Den samhälleliga tilliten kan främjas genom att förutsättningar skapas för invånarnas delaktighet något som kan ge positiva effekter både på individ- och samhällsnivå. En kontinuerlig dialog med medborgare och invånare är en viktig förutsättning för att väl underbyggda beslut kan tas, och invånare bör bjudas in att delta i hela processen, från problemformulering till genomförande. Genom att flera behov och perspektiv inkluderas när vi planerar staden så ökar förutsättningen för inflytande och delaktighet. Med hjälp av sociala konsekvensanalyser och barnkonsekvensanalyser kan åtgärdsförslag göras som bygger på kunskap och erfarenheter hos de som bor på och använder en plats, samt på den samlade kunskap som finns inom stadens organisation. Även byggaktörer och exploatörer kan bjudas in till samtal och formulera idéer om hur de kan bidra till social hållbarhet. Barns och ungas egna perspektiv ska finnas med i alla processer som berör barn och unga och metoder och kompetens för att involvera målgruppen finns i staden.

Bedömning

Bedömningen av konsekvenser utgår från följande frågeställning:

- Hur kan översiktsplan bidra till att delaktighet och inflytande stärks?

Översiktsplan rekommenderar att delaktighet och öppenhet ska prägla planeringsprocesserna. I Öp beskrivs att den samhälleliga tilliten kan främjas genom att förutsättningar skapas för invånarnas delaktighet, något som kan ge positiva effekter både på individ- och samhällsnivå. Under kapitlet om blågrön struktur beskrivs delaktighet och inflytande i samhället som en av de mest grundläggan-

de förutsättningarna for folkhälsan och därför ska alla ges goda förutsättningar att påverka utvecklingen av den gemensamma miljön och aktiveringen av parker- och naturområden.

Översiktsplan beskriver att acceptans ska finnas för att olika personer har olika önskemål och att staden därför måste vara blandad och rymma många olika grupper. När det handlar om den lokala kunskapen finns i översiktsplan en uppmaning: ”Tyck till om din stadsdel! Vad har vi missat i beskrivningen av din stadsdel?” En inbjudan till invånare att komma med kunskap och erfarenhet om sin stadsdel? De lokala delområdesbeskrivningarna som finns i översiktsplan utgår bland annat från stadsdelarnas lokala kunskapsbaser.

Göteborgs stad har utvecklat några verktyg där invånare och medborgare kan ge förslag på förändringar för utveckling av staden är bland annat Min stad, ett webverktyg i form av en karta där invånare bland annat kan skicka in idéer. De förslag som läggs in tas om hand av stadsbyggnadskontorets handläggare som en del av stadens planarbete. Idag finns ingen möjlighet till återkoppling, vilket kunde vara en utvecklingspotential. Ett annat verktyg är Göteborgsförslaget, där invånare kan skicka in idéer till politikerna om hur Göteborg kan utvecklas. Förslag som får mer än 200 röster under 90 dagar behandlas av ansvarig politisk nämnd. Idag har 51 ärenden beslutats och av dessa har tre genomförts full ut, fjorton delvis och resten genomförs inte alls.

Sammanfattande slutsatser

Ett antal utmaningar och frågor har identifierats utifrån det sociala perspektivet. Frågorna och beskrivningen utgör en del av samrådshandlingarna med möjlighet för flera att komma med synpunkter. Frågorna är också underlag för en kontinuerlig konsekvensbedömning av översiktsplanen under hela arbetsprocessen.

Passande bostäder beskriver utmaningarna med bostadsbristen, konsekvenserna av den, vilka som drabbas samt svårigheten med att åstadkomma passande bostäder för alla. Översiktsplanen bidrar till att skapa försättningar för att fler ges möjlighet att få en bostad, men med risk att de som mest behöver en bostad inte har möjlighet, på grund av för höga boendekostnader.

Sammanhållen stad beskriver att staden och stadsdelarna behöver länkas för att stadens resurser kan blir mer tillgängliga. I översiktsplanen finns en ambition att överbrygga barriäreffekter. Översiktsplanen lyfter också de offentliga rummen som en förutsättning for att mötas på jämlika villkor.

Väl gestaltade livsmiljöer och tillgång till samhällsservice beskriver vikten av tillgång till goda utemiljöer, kultur, rekreation, likvärdig tillgång till skolor och förskolor, grönstruktur, kommersiell service med mera. Översiktsplanen beskriver att god kvalitet på byggnader och stadsrum i hela staden kan skapa likvärdiga livschanser, att alla göteborgare ska ha en park eller ett naturområde inom 300 meter från sin bostad. Det är vidare av stor vikt att service byggs ut i takt med bostadsbyggandet.

Barnperspektiv beskriver att i delar av den stad som planeras är det brist på grönområden, att barn som har tillgång till varierade och stimulerande utemiljöer har bättre förutsättningar att utvecklas. Översiktsplanen vill att det ska skapas fler gröna och tillgängliga offentliga rum och platser. För att säkra barns tillgång till goda utemiljöer är det viktigt att frågorna finns med i den fysiska planeringen på alla nivåer.

Delaktighet, inflytande och lokal kunskap beskriver att en kontinuerlig di-

alog med medborgare och invånare är en viktig förutsättning för att väl underbyggda beslut kan tas. Översiktsplanen skriver att delaktighet och inflytande i samhället är en av de mest grundläggande förutsättningarna för folkhälsan och ska alla ges goda förutsättningar att påverka utvecklingen av den gemensamma miljön.

EKONOMISKA KONSEKVENSER

Utgångspunkter

Beskrivningen av de ekonomiska konsekvenserna är inriktad på övergripande samhällsekonomiska resonemang. Utgångspunkt för ett resonemang kring de ekonomiska konsekvenserna är följande frågeställningar:

Hur bidrar översiktsplanen till
- Attraktivitet: vilja att investera i Göteborg, ökad turism, ökad hälsa, varumärke
- Bra bostäder: ekonomiskt överkomliga, effektivt markutnyttjande
- Arbete/meningsfull sysselsättning: arbetsmarknadsregion, logistiknav, innovation
- Bra transporter: tillgänglighet, kapacitet, kollektivtrafik, restid

Även kommunalekonomiska aspekter beskrivs kopplade till översiktsplanens genomförande beskrivs översiktligt i konsekvensbeskrivningen.

Attraktivitet

Göteborg är en stad som växer och fram till år 2050 beräknas staden växa med ytterligare ca 250 000 nya invånare. Städer som växer tenderar att få en bättre ekonomisk utveckling än stagnerande/krympande städer. Förutsättningar för ekonomisk utveckling i mått av ökad tillverkning av varor och tjänster ges om staden ger plats åt fler invånare och arbetsplatser. Planens intentioner är att skapa tätare och mer sammanhållna stadsdelar. Göteborg som en stark kärna i arbetsmarknadsregionen leder till en större diversifiering i näringslivet och blir på så sätt mindre sårbart för nedgångar i enskilda branscher.

För ett växande näringsliv med hög sysselsättning över tid krävs goda förutsättningar för näringslivet i Göteborg och regionen. Kompetensförsörjning, tillgång till arbetskraft med rätt kompetens, är näringslivets viktigaste faktor för att kunna generera tillväxt. Översiktsplanens strategier för en sammanhållen, nära och robust stad bidrar till näringslivets kompetensförsörjning genom att vara en bra stad för människor att leva i.

En växande stad med täta och fina stadsmiljöer tenderar att öka sin attraktivitet. Bedömningen är att förtätning av staden kommer att öka stadens attraktivitet på många plan. Förtätning kommer att ge positiva följdverkningar på kultur, service och handel. Att utveckling även föreslås kring tyngdpunkter i Torslanda – Amhult och Brottkärr kommer att öka möjligheten till att bosätta sig på attraktiva platser i Göteborg.

Bra bostäder

En växande stad med ett relativt stort inslag av ej ianspråktagna ytor ökar möjligheten till att komplettera med bra bostäder. Genom förtätning av staden kommer stadens utbud av bostäder att öka i såväl centrala staden som i mellan-

staden. Förtätning kommer att innebära ett effektivt markutnyttjande av stadens centrala delar och öka möjligheten för staden att utnyttja redan byggd infrastruktur. Att utveckling även föreslås kring tyngdpunkter i Torslanda – Amhult och Brottkärr kommer att öka möjligheten till att bosätta sig på attraktiva platser i Göteborg.

Arbetstillfällen

För ett växande näringsliv med hög sysselsättning över tid krävs goda förutsättningar för näringslivet i Göteborg och regionen. Kompetensförsörjning, tillgång till arbetskraft med rätt kompetens, är näringslivets viktigaste faktor för att kunna generera tillväxt. Översiktsplanens strategier för en sammanhållen, nära och robust stad bidrar till näringslivets kompetensförsörjning genom att vara en bra stad för människor att leva i. Det krävs även att Göteborg erbjuder goda företagsmiljöer för det befintliga näringslivet att verka i, och tillgång till mark i rätt lägen för nyetableringar. Inom Göteborgs kommun råder det konkurrens om marken. Mark som görs tillgänglig för näringslivet behöver prioriteras utifrån vilken sysselsättning den kan generera och i vilken grad den tillgodoser ett prioriterat behov.

Översiktsplanen beskriver inriktning för olika typer av företagsmiljöer i syfte att skapa förutsättningar för ett diversifierat näringsliv med hög sysselsättning i en bredd av branscher; innerstaden ska erbjuda goda miljöer för handel och kontor, framförallt i attraktiva blandade miljöer. I mellanstaden och ytterstaden erbjuds företagsområden och till viss del områden för störande verksamheter. För en god spridning av arbetstillfällen och service till invånarna beskrivs strategier för att attrahera det privata näringslivets investeringar till tyngdpunkter runt om i staden.

Göteborg är regionens kärna och landets andra största stad. Det innebär att det här finns särskilt goda förutsättningar för den växande kunskapssektorn som är beroende av den stora arbetsmarknaden. Kontorsnäringar står för den absolut största sysselsättningstillväxten i regionen. Att ta tillvara potentialen som regionens kärna handlar, ur ett sysselsättningsperspektiv, framförallt om att erbjuda goda förutsättningar för kontorsnäringar. Det sker en omvandling av relativt centrala verksamhetsområden mot blandad bebyggelse med kontorsarbetsplatser och bostäder. Med tanke på näringslivets strukturomvandling och Göteborgs roll som regionkärna bedöms det vara en naturlig utveckling. Verksamhetsmark för företag vars verksamhet inte passar att bedrivas i den täta staden kommer dock även fortsättningsvis kunna erbjudas i Göteborg.

En mängd företag som är lokaliserade i stadens befintliga verksamhetsområden är inte av ”störande” karaktär. De står dock för en stor del av stadens arbetsplatser. Översiktsplanen föreslår därför verksamhetsområden av två olika slag; industriområden för störande verksamheter som tex logistik och företagsområden för en variation av branscher. För att värna näringslivets behov i båda dessa områden föreslås en restriktiv hållning för bebyggelseutveckling med bostäder.

Göteborgs möjlighet att erbjuda plats för industri är begränsad. Tillgången till industrimark behöver sättas i ett regionalt perspektiv. Översiktsplanen föreslår att de områden som tidigare pekats ut som framtida verksamhetsområden prövas att omvandlas till industrimark. Därtill uppmuntras till utveckling och förtätning av befintliga verksamhetsområden mot industriområden eller företagsområden. Översiktsplanens områden och strategier bedöms sammantaget

vara rimligt i relation till näringslivets behov av mark för industri i hela regionen.

I Göteborg finns Skandinaviens största containerhamn och här hanteras ca 60 procent av landets containerhandel och samtidigt en stor andel av landets industri- och logistikverksamheter. Att värna detta är viktigt för Göteborgs framtid som ett logistiknav vilket i sin tur generar många arbetstillfällen. Översiktsplanen vill bland annat främja godstransporter på fartyg, värna hamnen och dess utvecklingsmöjligheter, samverka regionalt vid lokalisering och planering av logistikcentraler och transportintensiva verksamheter

Bra transporter

En växande stad med ökad förtätning och utveckling av stadens tyngdpunkter kräver stora satsningar på utökad infrastruktur. Planens intentioner är att skapa tätare och mer sammanhållna stadsdelar. Detta medför att platsen för trafik ytmässigt minskar. Den transportform som tar störst plats är resande via bil, biltrafiken i centrala staden ska enligt översiktsplan minska med 25 procent. För att tillgängliggöra staden måste barriärer byggas bort och biltrafik minskas till förmån för kollektivtrafik, cykel och gående. Detta ger i sin tur hälsovinster genom att invånarna får mer vardagsmotion. Minskad biltrafik leder till minskad klimatpåverkan samt hushållar bättre med naturresurser. Båda dessa effekter har positiv inverkan på ekonomisk hållbarhet.

Förslaget till ny översiktsplan verkar för en förtätning och sammanlänkning av staden. Ett utredningsområde för att möjliggöra ett nytt läge för hamnbanan öppnar för möjligheten att ta bort en stor barriär och på så sätt underlätta att bygga sammanstaden. Att ändra hamnbanans läge kommer att vara dyrt så en fördjupad kostnads/nyttoanalys bör göras.

Kommunalekonomiska konsekvenser

Den omfattande omvandling och förtätning som översiktsplanen ger inriktningen för, inom framförallt delar av innerstaden och i mellanstaden förutsätter mycket stora ekonomiska investeringar från Göteborgs stad, andra offentliga organisationer och inte minst från det privata näringslivet i form av till exempel fastighetsbolag som investerar i bostads-, kontors-, hotell- och handelsfastigheter. En stor del av Göteborgs stads investeringar i gator, parker och andra allmänna platser i utbyggnadsområdena finansieras i praktiken genom försäljning av byggklar mark samt genom tecknande av avtal om exploateringsbidrag med andra fastighetsägare som genom nya detaljplaner får ny eller utökad byggrätt. Även för finansiering av något mera övergripande anläggningar, som staden helt eller delvis bekostar, är inkomsterna från exploateringsverksamheten betydelsefulla då de ökar stadens inkomster på central nivå (förutsatt att exploateringsverksamheten ger ett nettoöverskott). Inkomsterna förutsätter i sin tur att bostads- och kreditmarknaderna fungerar väl samt för framförallt vissa områden att efterfrågan på till exempel kontorslokaler är hög.

Kostnaderna för omvandling av till exempel tidigare hamn- och industriområden är dock i många fall så höga att inkomster från exploateringsverksamheten trots höga markvärden inte täcker alla utgifter, i synnerhet inte om något mera övergripande infrastruktur räknas med.

Även om det över tid alltid sker upp- och nedgångar i den ekonomiska konjunkturen som påverkar efterfrågan på bostäder och lokaler och därmed utbygg¬nadstakten, är den långsiktiga stadsutvecklingen i Göteborg helt beroende

av att Göteborg i allt väsentligt fortsätter att uppfattas som en attraktiv, trevlig och dynamisk stad med goda möjligheter till sysselsättning och försörjning, och där också näringslivsklimatet är gott. Det är i detta sammanhang det finns störst förutsättningar för att klara av långsiktiga och mycket viktiga investeringar i bostäder, skolor, torg och handelsplatser som behöver göras i de socioekonomiskt svagare delarna av Göteborg, och att härigenom minska segregationen.

En av de faktorerna som skulle kunna bromsa en sådan utveckling är om ett ökat antal individer och hushåll upplever nästan oöverstigligt stora problem att få tillgång till en vettig bostad, dels på grund av långa kötider till hyresrätter, dels på grund av att låneregler och finansieringsmöjligheter för bostadsrätter och äganderätter förhindrar inträde på denna del av bostadsmarknaden, vilket i sin tur dämpar bostadsbyggandet.

Sammanfattande slutsatser

Om översiktsplanens inriktningar genomförs så som de beskrivs i planförslaget kan de bidra positivt till attraktivitet, bra bostäder, sysselsättning, bra transporter och ekonomisk hållbarhet. Vissa delar av förslaget till ny översiktsplan till exempel nytt läge för hamnbanan bör utredas vidare med kostnads/nyttoanalys.

Den omfattning av stadsutveckling som översiktsplanen visar är helt beroende av att Göteborg fortsatt uppfattas som en attraktiv stad med goda möjligheter till försörjning och ett bra näringslivsklimat. Genom detta finns möjligheter att klara utmaningarna med bland annat segregationen genom investeringar i de socioekonomiskt svaga delarna av Göteborg.

GENOMFÖRANDE AV ÖVERSIKTSPLANEN

Innebörden av genomförande av översiktsplanen

Med genomförande av översiktsplanen menar vi på en övergripande nivå framförallt ett förverkligande och upprätthållande av översiktsplanens utvecklingsstrategi med dess prioriterade inriktningar och under-strategier. Vad krävs för att Göteborg under de kommande årtiondena på allvar ska gå mot att bli en mer sammanhållen stad och att fler människor ska uppleva att de har en närhet och tillgång till stadens resurser? Hur uppnås ett varierat utbud av bostäder i olika delar av staden inklusive i de särskilt utsatta områdena? Vilka faktorer är viktiga för en fortsatt utbyggnad av snabb och pålitlig kollektivtrafik som binder samman staden? Och vad krävs för ett förverkligande och upprätthållande av de strategier som identifierats som viktiga och avgörande för att Göteborg på olika sätt ska bli en mer robust stad?

Frågorna är inte helt enkla att svara på, men hänger i stor utsträckning samman med relativt övergripande förutsättningar avseende till exempel samhälls-och kommunalekonomi, lagar och andra regler, men också med kommunens och andra offentliga organs organisation och processer. Många av dessa förutsättningar styrs och påverkas av politiska beslut på olika nivåer. Men svaren handlar inte bara om dessa förutsättningar, utan också om sådana saker som organisationskulturer och förutsättningar för kunskapsuppbyggnad, ledarskap på såväl politisk nivå som på förvaltningsnivå, samverkan med näringsliv och forskningsinstitut, och till viss del t o m om enskilda tjänstepersoners kunskaper och engagemang inom förvaltningar och konsultföretag.

Vad Göteborg kan påverka

Göteborgs stad råder själv över en hel del av de förutsättningar som krävs för att uppnå en utveckling i linje med de prioriterade strategierna, men är i många avseenden beroende av faktorer som staden inte har någon möjlighet att påverka. Det finns självklart också faktorer som ligger någonstans mittemellan vad staden själv råder över och vad man inte kan påverka, men där det har stor betydelse hur staden agerar. Förutsättningarna för näringslivets och därigenom arbetsmarknadens långsiktiga utveckling är ett exempel på en sådan dimension. Näringslivets utveckling påverkar i sin tur såväl befolkningsutvecklingen som stadens och regionens ekonomi och invånarnas köpkraft och betalningsförmåga för bl a sitt boende. Vad gäller kommunernas och Västragötalandsregionens ekonomier påverkas dock effekterna av skatteutjämningssystemet.

Stadsutveckling i en storstad och i en storstadsregion innefattar mycket komplexa planerings- och genomförandeprocesser med många inblandade parter. Göteborgs stad kan sägas ha rådighet över hur stadens egen organisation är uppbyggd, men kan inte direkt påverka hur andra samverkansparter, t ex statliga och regionala organ, är organiserade och verkar. I större stadsutvecklingsprojekt är de olika organisationernas planerings- och genomförandeprocesser sammanlänkade med en mängd olika beroenden. Trots beroendet av andra parter är Göteborg stads egen organisation och egna interna processer av stor betydelse för hur framgångsrikt arbetet med stadsutvecklingsfrågorna blir. En tydlig organisation och tydliga processer underlättar även samarbetet med andra parter.

Verktyg för att genomföra översiktsplanen

Stadens viktigaste verktyg för genomförandet av översiktsplanen är dels den fysiska planeringen genom fördjupningar av översiktsplanen, planprogram och detaljplaner, dels markägandet och markpolitiken, dels investeringsplaneringen och då inte minst samordningen av olika typer av investeringar kopplade till stadsutvecklingen.

Vad gäller den fysiska planeringen är det väsentligt att det sker en planering på områdesnivå. Mer strukturellt viktiga frågor bör läggas fast i översiktsplanen inkluderande de fördjupningar av denna som görs. I en del fall räcker översiktsplanen som underlag för att starta en detaljplan, men i många fall är ett planprogram på områdesnivå en lämplig planeringsform för att studera, utreda och ha dialoger kring markanvändningen och den lokala infra¬strukturen inom t ex en stadsdel eller en del av en sådan. Det är viktigt att i dessa arbeten fånga upp och beakta alla väsentliga funktioner som kräver utrymme, och se till att dessa tas omhand i efterföljande detaljplanearbeten. Detta gäller inte minst de kommunala behoven i form av förskolor och skolor, idrottsplatser, bibliotek och kulturhus mm, men det gäller även att se till att det finns utrymme för kommersiell service i lämpliga lägen.

Kopplat till den fysiska planeringen på områdesnivå är det även viktigt att det sker en ekonomisk analys och en tidig bedömning av utbyggnads- och exploateringsekonomin för föreslagna åtgärder, och att det tas fram någon form av genomförandeplan inkluderande en planering av hur och av vilka parter olika åtgärder ska finansieras.

Planeringsarbetena måste samordnas med stadens långsiktiga investeringsplanering vad avser framförallt infrastruktur, men även för andra ändamål, till exempel lokaler för skola, kultur och idrott.

I detta sammanhang bör Göteborgs stads åtaganden kopplade till Sverigeförhandlingen nämnas. Inom ramen för Sverigeförhandlingen har Staten, Västra Götalandsregionen och Göteborgs stad träffat avtal om samfinansiering och genomförande av ett antal viktiga kollektivtrafikåtgärder inom Göteborgs innerstad och mellanstad. Genom avtalen åtar sig Göteborgs stad att själv eller genom andra markägare uppföra totalt närmare 46 000 bostäder fram till och med 2035 inom definierade influensområden kring kollektivtrafikobjekten. Detta bostadsåtagande kommer att vara styrande för inom vilka stadsdelar och primärområden en betydande del av detaljplaneringen och bostadsexploatering kommer att ske under denna tidsperiod. Indirekt har bostadsåtagandet också en stor påverkan på stadens investeringar i olika former av kommunal service inom aktuella stadsdelar.

Göteborgs stad har ett betydande markinnehav i Göteborg, även om stadens andelar av den utvecklings- och exploateringsbara marken inom olika delar av staden varierar. Markägandet och markpolitiken är dock som ovan nämnts ett av stadens viktigare verktyg vid genomförandet av översiktsplanen. Inom Göteborgs stad är det fastighetsnämnden som utövar stadens markägarroll (utanför bolagssektorn).

Genom strategiska mark- och fastighetsförvärv kan markreserven utvecklas över tid, för att sedan underlätta genomförandet av olika stadsutvecklings- och exploateringsprojekt. Kommunen behöver långt ifrån äga all mark inom områdena, men erfarenheten visar att genomförandet och möjligheterna att till exempel tillgodose behovet av olika former av kommunal service underlättas av

ett relativt stort kommunalt ägande. Som tidigare nämnts kan exploateringsbar kommunägd mark indirekt också bidra till stadens finansiering av mera övergripande infrastruktur och också till investeringar i lokaler för kommunal service.

Att kommunen kan erbjuda mark för olika former av näringslivsändamål underlättar för företagsetableringar, och markägandet underlättar vid lokaliseringar av så kallade svårplacerade verksamheter, till exempel värmeverk, fångvårdsanstalter och bussdepåer.

Genom markanvisningar kan staden påverka vad som byggs på den kommunägda mark som ska säljas eller upplåtas med tomträtt, men också ställa krav på att den som bygger lever upp till olika former av åtaganden, t ex vad avser ekologisk hållbarhet, social hållbarhet och sociala åtaganden, till exempel att ett visst antal bostäder ska hyras ut till hushåll med särskilda behov. Grunderna för detta följer av Göteborg stads markanvisningspolicy (Anvisning av mark för bostäder och verksamheter – Policy och regler).

Genom markanvisningstävlingar kan marknaden sporras till att ta fram förslag till bebyggelse som till exempel höjer nivån på arkitekturen, visar på nya innovativa lösningar för ett lågt klimatavtryck eller avser lösningar och koncept för att möjliggöra en lägre hyresnivå än vid normal nyproduktion. Det är inte enbart vid renodlade markanvisningstävlingar som marknaden kan stimuleras till att höja nivån på bebyggelsens utformning och gestaltning samt att föreslå innovativa lösningar av olika slag. Detta kan även ske vid normalmodellen för markanvisningar i Göteborg – så kallat jämförelseförfarande.

I Göteborg har i modern tid, markanvisning oftast lämnats före start av detaljplan. Med förebild från både andra svenska kommuner, andra europeiska länder som till exempel Tyskland, och från hur marktilldelning ofta skett i Göteborg, i mer historisk tid, är inriktningen nu att i högre utsträckning lämna markanvisning med färdig detaljplan. Möjligheterna är då större att styra mot kvalitetsfaktorer, till exempel gestaltning. En annan viktig aspekt är att metoden underlättar för mindre aktörer att genomföra bostadsprojekt, vilket stimulerar till mångfald och konkurrens. Det finns dock planerings- och exploateringssituationer där det är en fördel att byggintressenterna är med redan från början i detaljplanearbetet, och det troliga är att Göteborg i framtiden kommer att lämna markanvisningar såväl före som efter detaljplanläggning, beroende på situation.



www.goteborg.se

BUSINESS REGION GÖTEBORG

Tjänsteskrivelse
Till Stadsbyggnadskontoret
Datum: 2019-04-12
SBK Dnr: 0199/17
BRG Dnr: 0020/19

Etablering- och Investeringsavdelningen
Namn: Jessica Waller
Telefon: 031-367 62 17
E-post: jessica.waller@businessregion.se

Samrådsyttrande från Business Region Göteborg AB (BRG) angående – ny översiktsplan för Göteborg

Ärendet

Business Region Göteborg (BRG) har fått möjlighet att inkomma med yttrande på förslag till ny översiktsplan för Göteborg. Business Region Göteborg är ett kommunalt bolag som ansvarar för näringslivsfrågorna i Göteborg och svarar därmed utifrån vilka konsekvenser ny översiktsplan kan ha för näringslivet och hur det svarar upp mot det näringslivsstrategiska programmet.

En översiktsplan ska ange en långsiktig och hållbar målbild för användning av mark, vatten och bebyggd miljö i hela kommunen. Översiktsplanen ska vägleda och underlätta kommunens planering och utbyggnad av och investeringar i infrastruktur och service. Den är också en överenskommelse mellan stat och kommun om riksintressenas innebörd och avgränsning. Översiktsplanen är inte juridiskt bindande men har i vissa fall påverkan i andra juridiska bedömningar.

Förslaget till ny översiktsplan för Göteborg gäller för hela kommunen. Parallellt med detta förslag pågår också samråd om två förslag till fördjupningar av översiktsplanen. Den ena är Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldleden och den andra centrala Göteborg.

Business Region Göteborgs synpunkter

Göteborg stad är kärnan i Sveriges mest expansiva region där en rad regionala indikatorer såsom BRP, sysselsättning, export och lönesumma visar på stark tillväxt. Sett till sysselsättningen har det sedan 2008 och fram till 2017 tillkommit ca 90 000 jobb i Göteborgsregionen. Sysselsättningstillväxten i Göteborgsregionen går starkt och har under slutet av 2018 legat på drygt 4 procent på årsbasis.

Även summan av utbetalda löner i Göteborgsregionens fortsatte att öka under fjärde kvartalet 2018, trots att ökningarna var höga under 2017. Det innebär att köpkraften i regionen fortsätter att växa. För helåret 2018 och jämfört med 2017 stannade den reala lönesummetillväxten på 4,6 procent för Göteborgsregionens företag (motsvarande för Sverige stannade på 3,2 procent). Anledning till den senaste periodens tillväxt, är en större global efterfrågan i kombination med en god inhemsk konsumtion, vilket medfört att flertalet branscher i regionen känt av ett starkt konjunkturläge.

Det är mycket i förslaget till ny översiktsplan som visar på insikter om näringslivsperspektivet och den expansiva utveckling som Göteborgs stad och Göteborgsregionen nu är inne i, och som BRG ställer sig bakom. Det finns dock vissa parametrar som behöver tas med i planeringen för att Göteborgs stad och

BUSINESS REGION GÖTEBORG

Tjänsteskrivelse
Till Stadsbyggnadskontoret
Datum: 2019-04-12
SBK Dnr: 0199/17
BRG Dnr: 0020/19

Etablering- och Investeringsavdelningen
Namn: Jessica Waller
Telefon: 031-367 62 17
E-post: jessica.waller@businessregion.se

Göteborgsregionen ska fortsätta utvecklas i den riktning vi gör redan idag och inte tappa gentemot andra städer och regioner, såväl nationellt som internationellt:

- Bristen på verksamhetsmark.
- Bevara Lindholmen för verksamheter.
- Prioritering av elförsörjningen är avgörande för möjligheten till framtida etableringar i Göteborg.
- Avsaknad av strategi för verksamheter som påverkas av markomvandling.

Brist på verksamhetsmark

BRG ställer sig positiv till att verksamhetsmark delas upp i industri- och företagsområden eftersom de olika områdena har olika förutsättningar och innehåller olika typer av verksamheter.

BRG ställer sig också bakom de inriktningar som föreslås för områden för verksamheter:

- Värna befintliga halvcentrala verksamhetsområden som företagsområden för näringslivet behov av billiga lokaler och i viss mån störande verksamheter. Vara varsam med stadsutveckling i befintliga verksamhetsområden.
- Stärka kollektivtrafiken till verksamhetsområden med många anställda. Bättre kollektivtrafik ökar tillgången till arbetsplatser för kommunens invånare och tillgång till kompetens för näringslivet.
- Reservera områden för störande verksamheter i strategiska lägen som tål störningar.
- Prioritera hamnanknuten verksamhet i anslutning till hamnen.
- Förtäta industriområden och företagsområden med fler verksamheter.

Vidare står i förslaget hur ÖPn bidrar till attraktivitet för ett växande näringsliv i Göteborgs stad och regionen. Det står också att läsa att den viktigaste faktorn för att kunna generera tillväxt är tillgång till arbetskraft med rätt kompetens. BRG vill i detta sammanhang framhålla att det är flera andra faktorer som bidrar till att Göteborgs stad ska vara attraktiv att etablera sig i, så som bland annat god infrastruktur, bra tillgänglighet och tillgång till verksamhetsmark. Detta gäller såväl för de företag som redan finns här, som för de som tänker etablera sig i Göteborg och Göteborgsregionen. I förslaget till ny ÖP står det också att det är begränsat utrymme för nya ytkrävande områden för verksamheter. Då det är många verksamheter som behöver omlokaliseras i samband med att staden omvandlas saknar BRG en strategi för var de verksamheter som behöver omlokaliseras ska erbjudas ny plats, då dessa verksamheter fyller en funktion i värdekedjan och är viktiga för den ekonomiska utvecklingen.

BRG har tillsammans med Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret och Göteborgs hamn tagit fram en rapport som bygger på två konsultfirmors beräkningar av näringslivets behov av mark och lokalisering för industri och logistik i Göteborgsregionen fram till 2035. Prognosen från de båda rapporterna pekar på att det mellan år 2015 och 2035 kommer att efterfrågas ca 3–5,5 miljoner m^2 mark för nya etableringar och för den mark som påverkas av omvandling, beräknas behovet vara ca 4-5 miljoner m^2.

BUSINESS REGION GÖTEBORG

Tjänsteskrivelse
Till Stadsbyggnadskontoret
Datum: 2019-04-12
SBK Dnr: 0199/17
BRG Dnr: 0020/19

Etablering- och Investeringsavdelningen
Namn: Jessica Waller
Telefon: 031-367 62 17
E-post: jessica.waller@businessregion.se

En rimlig uppskattning av det framtida markbehovet för industri- och logistikmark beräknas därför vara någonstans mellan 4-8 miljoner m^2 för hela Göteborgsregionen. Även om det står att planen värnar befintlig storindustri, logistik och hamnverksamhet, ställer sig BRG tveksam till att det framtida markbehovet för industri- och logistik täcks av det som planeras som industriområde och ser behov av att det planeras för mer industrimark, exempelvis i anslutning till norrleden.

Göteborgs stad har som mål att vara nummer ett i den ledande branschtidningen Intelligent Logistiks ranking över Sveriges bästa logistikläge, något som man varit sedan mätningarna startade 2005. Ett av de viktiga utvärderingskriterierna är just tillgången på verksamhetsmark. Att kriteriet är viktigt beror just på att detta är en avgörande faktor i företags beslut om var de skall etablera verksamhet.

Om inte Göteborgs stad har en beredskap att kunna erbjuda mark till företag som behöver omlokaliseras eller företag som vill nyetablera sig, finns risk att Göteborg och Göteborgsregionen går miste om arbetstillfällen, då företagen i stället väljer att etablera sig på andra ställen i Sverige eller i världen, vilket kan få stora negativa effekter för den regionala utvecklingen.

I förslaget till ny ÖP står också att läsa: ”Mark som görs tillgänglig för näringslivet behöver prioriteras utifrån vilken sysselsättning den kan generera och i vilken grad den tillgodoser ett prioriterat behov”. BRG vill i detta sammanhang framhålla att sysselsättningen är **en** parameter vid prioritering, ytterligare en viktig parameter är hur ”strategisk/särskilt viktig” en etablering är. Även en icke personalintensiv etablering kan vara strategiskt viktig för regionens långsiktiga utveckling eller för att komplettera eller fylla en branschs värdekedja.

God tillgänglighet viktigt för näringslivet

BRG ställer sig positiv till inriktningar för godstransporter, men vill lägga till behovet av god framkomlighet/tillgänglighet generellt. Såväl till industri och logistikverksamhet i externlägen, som till verksamheter i citylägen, behövs god framkomlighet. Dagens industriella system bygger på snabba och tidsexakta leveranser. Även handel i citylägen och externlägen bygger på frekventa leveranser av varor. Några egna lager finns egentligen inte, vilket är så dagens logistiksystem är uppbyggda. Tillgänglighet är därför väsentligt för näringslivet.

Lindholmen – ett strategiskt viktigt område för näringslivet

I förslaget till ny ÖP beskrivs de tio stadsdelarna kortfattat. Avsnittet kommer att utvecklas till delområdesstrategier i det fortsatta arbetet med ÖP. BRG önskar vara med i detta arbete, för att kunna föra in näringslivsaspekterna tidigt i planeringsskedet, men vill redan nu framhålla betydelsen av att **Lindholmen** ska fortsätta ha möjlighet att utvecklas utifrån det unika område det redan är idag. Lindholmen håller på att utvecklas till Norra Europas Silicon Valley tack vara sitt fantastiska läge mitt i Göteborg. Idag spenderar ca 30 000 människor sin tid här varje dag för att jobba, studera eller bo. Om fem år beräknas det vara det dubbla, då det finns ett stort intresse från nya aktörer att etablera sig i området, tack vare den starka attraktionskraft i sammansättningen som finns här. Miljön kring Lindholmen Science Park har skapat unika försättningar för

Etablering- och Investeringsavdelningen
Namn: Jessica Waller
Telefon: 031-367 62 17
E-post: jessica.waller@businessregion.se

samarbeten mellan akademi, näringsliv och det offentliga. Lindholmen är inte bara viktigt för Västsveriges utveckling, utan för hela Sveriges utveckling.

BRG menar att de stora ytor som finns här är en strategisk tillgång som måste behandlas med stor försiktighet. Lika lite som vi för några år sedan kunde förutse att GEELY skulle etablera sig med hela 120 000 m^2eller att det nu planeras för ett toppmodernt Elektromobilitetslabb om nästan 10 000 m^2, lika lite vet vi vad som kommer i framtiden. Men, givet de insikter vi har om den omvandling som nu sker inom både fordonsindustrin och övriga näringslivet, så är vi övertygade om att det finns en unik möjlighet att etablera fler framtidsinriktade verksamheter i denna dynamiska miljö. Det kan vara både kontor eller avancerade design- eller testanläggningar, men det kan också handla om akademins behov. Därför bör området inte tillföras mer innehåll som skapar begränsningar för framtiden, så som exempelvis bostäder skulle göra. Tvärtom behöver det upprätthållas en flexibilitet kring Lindholmen för framtida behov.

Viktigt med konkurrenskraftiga handels- och mötesplatser

Som det står i förslaget till ny ÖP kommer en växande befolkning att innebära att köpkraften ökar och att det behövs attraktiva handels- och mötesplatser i de olika delarna av staden. Framtiden är osäker då handelsmönstren förändras snabbt just nu i och med den ökade digitaliseringen Därför är det viktigt att planera för denna utveckling och tillväxt. BRG ställer sig i stor utsträckning bakom de olika strategierna för olika handelsplatser, men vill belysa några för näringslivet viktiga parametrar:

- **Innerstaden** - en viktig handelsplats och utgör regionens kärna som handelsdestination, vilken kräver god tillgänglighet för alla besökare för att kunna bibehålla sin attraktivitet. Handelns utbyggnad och även parkeringar behöver prioriteras och utvecklas för att detta ska ske. En tydlig strategi för vad Göteborgs stad vill med centrala Göteborg bör tas fram för att tydliggöra ambitionerna med Innerstaden.
- **Stadsdelscentrum** – BRG ser positivt på att bejaka utvecklingen av de stadsdelscentrum som det står om i förslaget.
- **Externa handelsplatser** – Då det planeras för att byggas mycket bostäder kring Sisjön, är det viktigt att det planeras för varuförsörjningen till och returtransporter från området.

BRG ställer sig tveksam till blandad stadsbebyggelse, eller det som ibland kallas för blandstadskonceptet, i den utsträckning som det planeras för i förslag till ny ÖP, då den totala ytan för verksamheter förmodas bli mycket stor. Tillgänglighet och stora flöden av människor är avgörande för att blandad stadsbebyggelse ska fungerar och det är tveksamt om dessa förutsättningar uppfylls överallt där det planeras, vilket kommer att leda till dålig bärighet för kommersiella verksamheter. BRG ser därför att verksamheter planeras att förläggas i stråk och punkter med hög tillgänglighet, där det passerar många människor under stora delar av dygnet och betonar vikten av att handel i bottenvåningarna noga analyseras för att inte riskera att projekt inte blir genomförda om det saknas ekonomisk bärighet för projektet.

BUSINESS REGION GÖTEBORG

Tjänsteskrivelse
Till Stadsbyggnadskontoret
Datum: 2019-04-12
SBK Dnr: 0199/17
BRG Dnr: 0020/19

Etablering- och Investeringsavdelningen
Namn: Jessica Waller
Telefon: 031-367 62 17
E-post: jessica.waller@businessregion.se

Hög efterfrågan på kontor

BRG ställer sig bakom de föreslagna inriktningarna för attraktiva kontorsmiljöer:

- Lokalisera kontor, universitet och högskolor i centrala lägen med god regional tillgänglighet.
- Identifiera centrala delområdens förutsättningar för etablering av kontor.
- Komplettera med det som saknas ur ett kontorsperspektiv exempelvis kollektivtrafik, urbana verksamheter eller kluster.
- Utveckla flexibla detaljplaner och spara byggrätter som inte markanvisas omedelbart för snabbare etableringsprocesser.

Den starka expansionen Göteborgsregionen genomgår just nu speglas i stort intresse från företag att etablera sig i Göteborgsregionen och vakansgraden på lediga kontor ligger nu på historiskt låga nivåer (se bland annat Konjunkturen #1 2019). För fjärde kvartalet 2018 var vakansgraden 3,6 procent för Göteborg, vilket är en minskning med -1,5 procentenheter på årsbasis. I Central Business District (CBD) och i Övriga Innerstaden, två av Göteborgs mest centrala delområden, var vakansgraden 2,5 procent. I ett av Göteborgs mest eftertraktade delområden, Norra Älvstranden, var vakansgraden på kontor så låg som 1,6 procent.

De analyser som staden gjort visar att efterfrågan på kontor i Göteborgsregionen väntas vara ca 2 milj m^2 BTA i hela regionen. En rimlig bedömning är att Göteborgs del av efterfrågan på kontor är cirka 1-1,2 miljoner m^2 BTA totalt i staden fram till 2035, vilket motsvarar en årlig produktion om minst 60 000 m^2 BTA. Minst hälften av detta bör tillkomma i regionens centrala delar, dvs en årlig produktion om minst 30 000 m^2 BTA. Dock skall man ha i åtanke att vakansgraden är extremt låg idag, varför det kan vara rimligt med en högre takt under några år för att komma i kapp. Ett rimligt mål över tid är minst 60 000 m^2 BTA/år för Göteborgs stad.

Siffrorna ovan kommer från det gemensamma PM som Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret och BRG skrev utifrån rapporten ”Efterfrågan på kontorsmarknaden i Göteborg”, för att täcka det framtida behovet av kontor.

Kulturella näringars behov

BRG ser att hänsyn tas till den kulturplanering som genomförs av Kulturförvaltningen vid planeringen av nya områden. Kultur i bottenvåningarna kan ersätta handel vid förändrade konsumtionsmönster. Kulturverksamheter prioriterar också lägen utanför de största stråken till förmån för lägre hyror. Industriområden utgör en värdefull grogrund för kultur med oömma lokaler och förhållandevis låga hyror, men det är viktigt för många kulturverksamheter med servering i anslutning till verksamheten. Följ upp arbetet med tillfälliga bygglov för restaurangtillstånd som nu prövas på Ringön.

Teknisk försörjning

För att Göteborg inte ska behöv säga nej till kommande etableringar eller utökning av redan befintliga verksamheter på grund av brist på tillgänglighet, leveranssäkerhet eller kvalitet hos den tekniska

infrastrukturen, bör den inkluderas tidigt i planeringsarbetet. Har inte Göteborgs stad en tillräcklig kapacitet för teknisk försörjning kommer vi att få tacka nej till förfrågningar från företag som vill etablera sig här. Att därför säkra och prioritera den, anser BRG är en nödvändighet och bedömer att denna fråga är strategiskt viktig för den framtida utvecklingen för Göteborg och Göteborgsregionen.

Övriga kommentarer

S 9. På slutet av sidan står att antalet arbetstillfällen i staden ska öka med 120 000 och 50 000 i LA. - Rätt ska vara 120 000 i Göteborgsregionen, varav ca 80 000 i Göteborgs stad.

S 105. Under stycket ”Tillgänglighet och attraktiva handelsplatser”, står det att det behövs ett nytillskott på ca 25 000 m^2 bruttoarea för detaljhandel och restaurang. Här ska det stå ”… det behövs ett nytillskott på ca 25 000 m^2 bruttoarea *årligen* för detaljhandel och restaurang.”

S 142. Yrkesfisket: Det ligger ett KF-uppdrag till Fastighetsnämnden om att utreda fiskhamnen i Fiskebäck. ÖPn kan inte föregå detta uppdrag.

Detta ärende har styrelsebehandlats.

Göteborg 2019-04-24

Patrik Andersson
VD
Business Region Göteborg AB

Göteborgs Stad

ÖVERSIKTSPLAN FÖR GÖTEBORG

FÖRDJUPAD FÖR CENTRALA GÖTEBORG

SAMRÅDSHANDLING DECEMBER 2018



MEDVERKANDE

Denna fördjupade översiktplan har tagits fram av:

Monica Wincentson, projektledare, stadsbyggnadskontoret
Andrea Hulting Gustavsson, biträdande projektledare, stadsbyggnadskontoret
Kalle Magnér, park-och naturförvaltningen
Ulf Täng, fastighetskontoret
Lukas Memborn, fastighetskontoret
Emma Josefsson, trafikkontoret
Sophia Älfvåg, stadsbyggnadskontoret
Anders Svensson, stadsbyggnadskontoret
Charlotte Olsson, stadsbyggnadskontoret
Anna Widman, redaktör, WSP Sverige

Sakkunniga

Johanna Fredin, samhällsservice stadsbyggnadskontoret
Dick Karlsson, dagvatten, teknisk försörjning, kretslopp och vatten
Martin Knape, miljö och hälsa, stadsbyggnadskontoret
Anna Noring Hantin, handel och verksamheter, stadsbyggnadskontoret
Sören Holmström, kulturmiljö, stadsbyggnadskontoret
Lisa Ekström, klimatfrågor, stadsbyggnadskontoret
Ulf Moback, klimatfrågor, stadsbyggnadskontoret
Christian Bergman, infrastruktur, stadsbyggnadskontoret
Camilla Finsberg, biologi, park- och naturförvaltningen
Ann-Louise Eliasson, strategisk samordning, kretslopp och vatten
Linn Ryding, SDF Lundby
Beatrice Klein, SDF Lundby
Eva Stockfeldt, idrott och förening
Jessica Waller, BRG

Styrgrupp

Katja Ketola, stadsbyggnadskontoret
Per Winqvist, trafikkontoret
Marie Petersson, fastighetskontoret
Helena Bjarnegård, park- och naturförvaltningen
Fredrik Norrå, stadsbyggnadskontoret
Gunnel Jonsson, stadsbyggnadskontoret
Mia Edström, stadsbyggnadskontoret
Alexander Danilovic, stadsbyggnadskontoret

Layout: Jörgen Svensson,WSP
Illustrationer om inget annat anges: Ida Brogren, Vres
GIS-kartor: Malin Klarqvist, stadsbyggnadskontoret
Tryck: Lenanders Grafiska AB, Kalmar 2019

INNEHÅLL

INLEDNING 4

Vad är en översiktsplan? 5

Uppdraget 6

UTVECKLINGSALTERNATIV FÖR STADSKÄRNAN 8

Stadskärnan stannar söder om älven 9

Stadskärnan växer norrut 11

UTGÅNGSPUNKTER 14

Målbild för Centrala Göteborg 15

Visioner och mål 15

Utmaningar och drivkrafter 16

GEOGRAFISKA INRIKTNINGAR 30

Stadsutvecklingsområden i centrala Göteborg 31

Innerstaden 33

TEMATISKA ANSPRÅK 48

Arkitektur, kulturmiljö och stadsbyggnad 49

Stadens offentliga rum 56

Bostäder och samhällsservice 60

Näringsliv och kompetensförsörjning 64

Mobilitet, trafik och infrastruktur 66

Klimatfrågor 81

Naturmiljö och ekologi 87

Miljö & hälsa 90

Planområdet i kommunal och regional kontext 94

Riksintressen 96

GENOMFÖRANDE 102

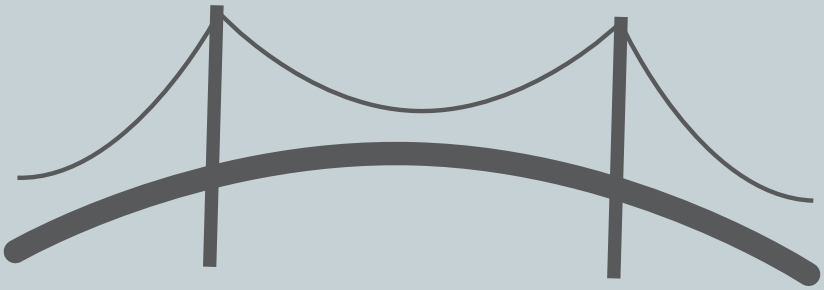
FÖP centrala Göteborgs roll i stadens styrsystem 103

Ett underlag till framtida planering 103

HÅLLBARHETSBEDÖMNING 104

Sammanfattning 105

ORDLISTA 110



INLEDNING

Fördjupning av översiktsplanen för centrala Göteborg visar kommunens långsiktiga plan för hur Älvstaden samt övriga centrala delar inom planområdet ska utvecklas. Den ska fungera som ett verktyg för att underlätta kommunens planering och samtidigt spegla den politiska viljan i kommunen.

En fördjupning av översiktsplanen är inte juridiskt bindande, men dess viljeinriktning omsätts i detaljplaner, bygglov och andra tillstånd för mark och vatten som är juridiskt bindande.

I inledningen presenteras mer om vad en fördjupning av översiktsplan är, bakgrund till planarbetet och planprocessen.

VAD ÄR EN ÖVERSIKTSPLAN?

Enligt plan- och bygglagen är målsättningen med den fysiska planeringen att sträva efter en hållbar samhällsutveckling genom hushållning med mark och vatten. I den kommunövergripande översiktsplanen (fortsättningsvis ÖP) formulerar kommunen strategierna för en långsiktigt hållbar utveckling. Här redogörs för avsedd mark- och vattenanvändning samt hur kommunen avser att tillgodose allmänna intressen och samordna planeringen kring nationella och regionala mål, planer och program. ÖP har därför en central roll i kommunernas arbete för en hållbar utveckling. Planen ska ses över av kommunfullmäktige minst en gång per mandatperiod. (*Läs mer i inledningen till förslag till ny ÖP*)

> *FÖP centrala Göteborg ska stödja nya ÖP:ns inriktning mot en sammanhållen, nära och robust stad.*

Vad är en fördjupning av översiktsplanen?

ÖP kan ändras, kompletteras eller förtydligas genom fördjupningar och tematiska tillägg. En fördjupning ger en ökad detaljeringsgrad inom ett visst geografiskt område, medan tematiska tillägg behandlar enskilda kommuntäckande frågor. Fördjupningar och tillägg utgör delar av ÖP och upprättas enligt samma förfarande. Fördjupningen hänvisar därför i de generella frågorna till översiktsplanen och tar bara upp det som är specifikt för centrala Göteborg.



Foto: Lo Birgersson

UPPDRAGET

Fördjupningens bakgrund och syfte

Under de senaste åren har flera stadsutvecklingsprojekt i centrala Göteborg fördröjts av olika anledningar, bland annat att det saknas beslut för hantering av flera ständigt återkommande frågor. Därför beslutade kommunfullmäktige i oktober 2017 om att ge byggnadsnämnden i uppdrag att ta fram ett förslag till fördjupning av översiktsplanen för centrala Göteborg (fortsättningsvis FÖP centrala Göteborg). Samtidigt togs beslut om att ta fram ny kommunövergripande ÖP samt ytterligare en FÖP för Högsbo/Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden.

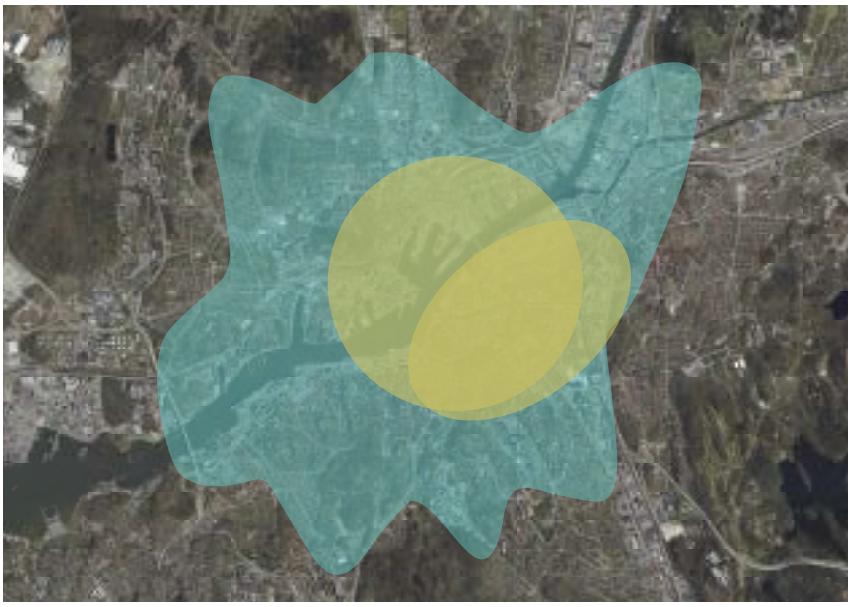
FÖP centrala Göteborg ska stödja nya ÖP:ns inriktning mot en sammanhållen, nära och robust stad. Göteborg ska byggas så att fler invånare får möjlighet till ett enkelt vardagsliv, med närhet till kollektivtrafik, service och parker med mera, för en ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbar stadsutveckling. Fördjupningen ska göra fördjupade intresseavvägningar och inom det aktuella geografiska området lösa strukturella problem och knäckfrågor. FÖP centrala Göteborg ska särskilt:

- avväga dels mellan riksintressen som överlappar eller står i konflikt med varandra och dels påverkan på riksintressen till följd av utvecklingsprojekt i staden
- studera den övergripande trafikstrukturen med avsikt att minska barriäreffekter och stödja genomförandet av Målbild Koll 2035
- ta fram ställningstaganden i strategiska frågor som underlättar för pågående planläggning enligt Vision Älvstaden
- redovisa utvecklingsfrågor och bevarandefrågor och göra överväganden i det långa perspektivet för den kommande planläggningen.

Enligt ett yrkande om parkering ska ”FÖP även hitta lösningar som möjliggör en bättre samexistens för trafiken, då det fortsatt måste finnas en god möjlighet till parkering i centrala Göteborg. Parkeringsplatserna bör vara flexibelt planerade för framtidens eventuellt ändrade behov.”

Eftersom det finns avvägningar kvar att göra i arbetet med FÖP:en innehåller samrådshandlingen alternativ och olika möjligheter till förslag, men det finns ännu inga ställningstaganden. När FÖP centrala Göteborg slutligen ska antas av kommunfullmäktige kommer den innehålla en samlad helhetsbild av avvägningar kopplade till den framtida mark- och vattenanvändning för området. Utgångspunkten är att skapa en bred, förankrad och väl avvägd FÖP centrala Göteborg. FÖP centrala Göteborg har 2050 som horisontår, men ska blicka mot 2070.

Projektet drivs av Stadsbyggnadskontorets strategiska avdelning. I projektgruppen har representanter från Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret, Fastighetskontoret och Park- och Naturförvaltningen ingått. Möten har hållits med berörda stadsdelar och andra förvaltningar, samt med kommunala bolag, länsstyrelsen och Trafikverket, i syfte att informera och inhämta kunskap till arbetet.



Schematisk illustration som visar det ungefärliga planområdet i blått samt två olika alternativ för utvidgning av stadskärnan. Kartillustration: Stadsbyggnadskontoret

Planens avgränsning

Planens geografiska utbredning sträcker sig från Älvsborgsbron i väster till och med Gamlestadstorget i nordost. Området innefattar Älvstaden, med fler stadsdelar på båda sidor om älven. Det är viktigt att den infrastruktur som problematiseras i planen ligger inom planområdet med god marginal. Utvecklingen inom det geografiska området för centrala Göteborg är av stor betydelse för hela staden likväl som för regionen.

Samråd om förslag till ny fördjupning av översiktsplanen

Från 16 januari till 26 april 2019 pågår samråd för detta förslag till FÖP för centrala Göteborg enligt Plan- och bygglagen. Samtidigt samråds även förslagen till den nya ÖP:n och FÖP för Högsbo/Frölunda. Framtagandet av dessa tre planer har gjorts i samverkan. Under samrådet har länsstyrelsen, berörda kommuner och regionplaneorgan samt andra myndigheter, kommuninvånare med flera, tillfälle att lämna synpunkter på förslaget. Syftet med samrådet är att få fram en så bra handling som möjligt samt att ge möjlighet till insyn och påverkan. Efter samrådet vidareutvecklas planförslaget och inkomna synpunkter sammanställs och bemöts i en samrådsredogörelse. Därefter ställs planförslaget ut under minst två månader. Den som vill lämna synpunkter på förslaget får återigen möjlighet att göra det. Planen antas slutligen av kommunfullmäktige. Planen är inte bindande och kan inte heller överklagas.



UTVECKLINGS-ALTERNATIV FÖR STADSKÄRNAN

Utifrån stadens förutsättningar, identitet, utmaningar och målbild är förslaget att stadens fortsatta utveckling sker enligt något de två alternativ som presenteras i detta kapitel.

De båda alternativen beskrivs översiktligt med fokus på trafikstrukturen. I det fortsatta arbetet kommer mer utförliga beskrivningar att tas fram gällande bebyggelse, grön- och blåstruktur samt ytterligare stadsutvecklingsfrågor.

Syftet med utvecklingsalternativen är främst att i samrådsskedet uppmärksamma vilken betydelse Stadskärnans olika utbredningar får i olika sammanhang, vilket blir vägledande när kommande avvägningar ska göras för att skapa långsiktiga värden och lösningar. Det som idag verkar alldeles orimligt av kostnadsskäl kan i en annan helhet framstå som rimligt, beroende på vilka nyttor och vinster man kan göra i fråga om att uppnå sedan tidigare uppsatta mål. Alternativen ska inte ses som skarpa förslag som ska genomföras.

Stadskärnan stannar söder om älven har ett regionalt fokus, att regionala flöden av gods och arbetskraft snabbt ska kunna ta sig till och från Göteborg är överordnat ett lokalt fokus om en attraktiv stad även för de som bor och verkar i staden

Stadskärnan växer norrut balanserar det regionala med det lokala. Näringslivet ska gynnas men vardagslivet för göteborgaren är lika viktigt. Om det inte är attraktivt att bo och leva i Göteborg så kommer fler lämna staden för kranskommunerna.

STADSKÄRNAN STANNAR SÖDER OM ÄLVEN

Huvudgreppet i alternativet *Stadskärnan stannar söder om älven* är att det följer den nuvarande tolkningen av centrum enligt flera av stadens övergripande dokument och projektdirektiv. Alternativet utgår från dagens situation, precis som många av de planer och program som pågår i den centrala staden har gjort, vilket har haft stor påverkan på hur områdena har utformats. Därför är det viktigt att visa på vilka konsekvenser alternativet ger.

Alternativet baseras på en utvidgning av stadskärnan från Brunnsparken till alléstråket i söder och mot Gullbergsvass i öster. Centralstationen är i alternativet fortsatt stadens viktigaste målpunkt, kompletterat med de nya stationslägena för Västlänken vid Korsvägen och Haga/Järntorget. Även Brunnsbo får ett nytt stationsläge för pendeltåg.

I detta alternativ hanteras de barriäreffekter som finns idag genom olika barriärminskande åtgärder. De punkter där barriäröverbryggande åtgärder behövs för att Älvstaden och den omgivande staden ska bli så sammanhängande som möjligt pekas ut i det fortsatta arbetet.

Med Centralstationen som huvudsaklig målpunkt för både regionala och nationella flöden hamnar fokus på områdena i dess närhet. De stora flöden som behöver hanteras med ny infrastruktur, och skapar stor efterfrågan på exploaterbar mark nära Centralstationen, med en för staden helt ny skala.

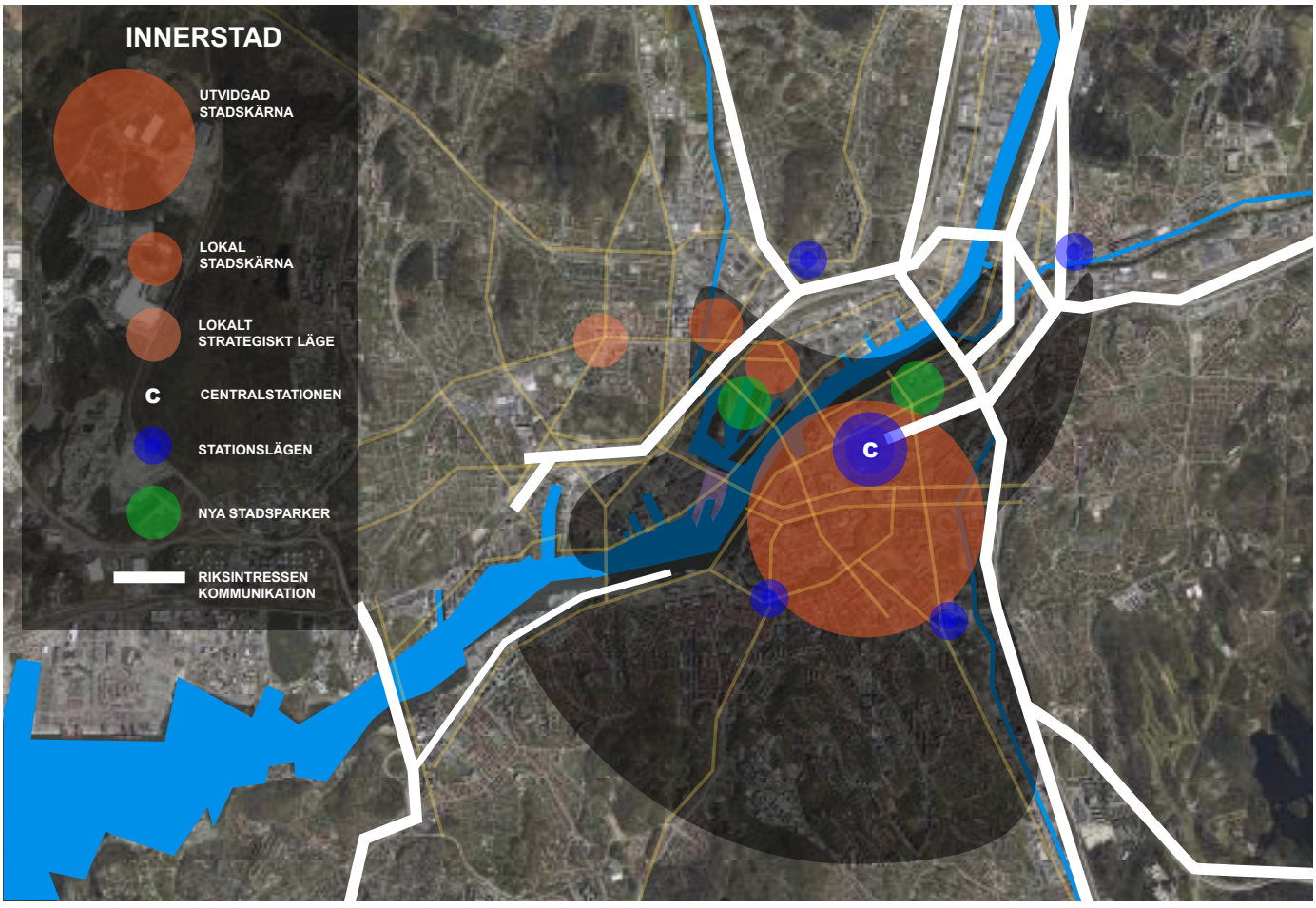
Västlänkens uppgångar i Haga och Korsvägen identifieras också som viktiga målpunkter vilkamöts med ny exploatering vid Järnvågen och Korsvägen. Arenaprojektet och utvecklingen runt Gårda är också ett led i denna utveckling. Korsvägen är redan idag en högt utnyttjad kollektivtrafikknutpunkt och en besökstät målpunkt. När redan goda lägen utnyttjas maximalt får det stor påverkan på den befintliga miljön, där till exempel kollektivtrafiken sätts under hårt tryck och nya behov av parkeringsplatser uppstår för att möta tillkommande flöden. Områden som redan är täta blir ännu tätare varför det kan vara viktigt att tänka på samma sätt vid Korsvägen som vid Centralstationen, att sprida hållplatslägen över ett större område och tänja ut bytespunkten ut mot E6. För att miljön inte ska bli för storskalig är det viktigt att nya tvärförbindelser mellan Gårda och Skånegatan öppnas och att fokus ligger på att skapa attraktiva miljöer för gående, inte bara besökare utan för alla som behöver passera igenom området i sin vardag.

Gullbergsvass är det område som kan brygga över det glapp som finns i området idag. Området ligger sist ut i Älvstaden och det finns en risk att området måste möta upp med funktioner som inte tillgodoses i de andra områdena måste placeras här.

Då Lundbyleden och Hamnbanan blir kvar kommer Frihamnen och Ringön att vara perifera delar av innerstaden kopplade till södra älvstranden med en bro till fastlandet. I övrigt kommer stadsdelarna fortsatt att omgärdas av barriärer, där barriärminskande åtgärder i form av tunnlar och broar inte är tillräckligt starka för att minska avstånden mellan stadsutvecklingsområdena och de befintliga stadsdelarna i Lundby som också har potential att bli delar av en sammanhängande innerstad. Detta gör att det finns risk för att områdena inte blir de blandade stadsdelar som eftersträvas utan istället utvecklas mot monofunktionella enklaver. Då farligt gods blir kvar på Hamnbanan kommer stora delar av dess omgivningar fortsatt att vara obyggbara på grund av riskerna.

Jubileumsparkens attraktivitet beror av kopplingarna och vilken typ av bebyggelse som kommer att omgärda parken. Med ett stort bostadsinnehåll i Frihamnen finns det en risk att parken inte får den status som en stadspark behöver utan blir en stadsdelspark för Frihamnen och Lindholmen. Backaplan, kommer ligga utanför stadskärnan och vara en regional knutpunkt i det som kommer att vara ett centralt område för Hisingen, med stor potential att bli viktig för staden ur handelssynpunkt.

Illustrationen visar alternativet
Stadskärnan stannar söder om älven.
Kartillustration: Stadsbyggnadskontoret

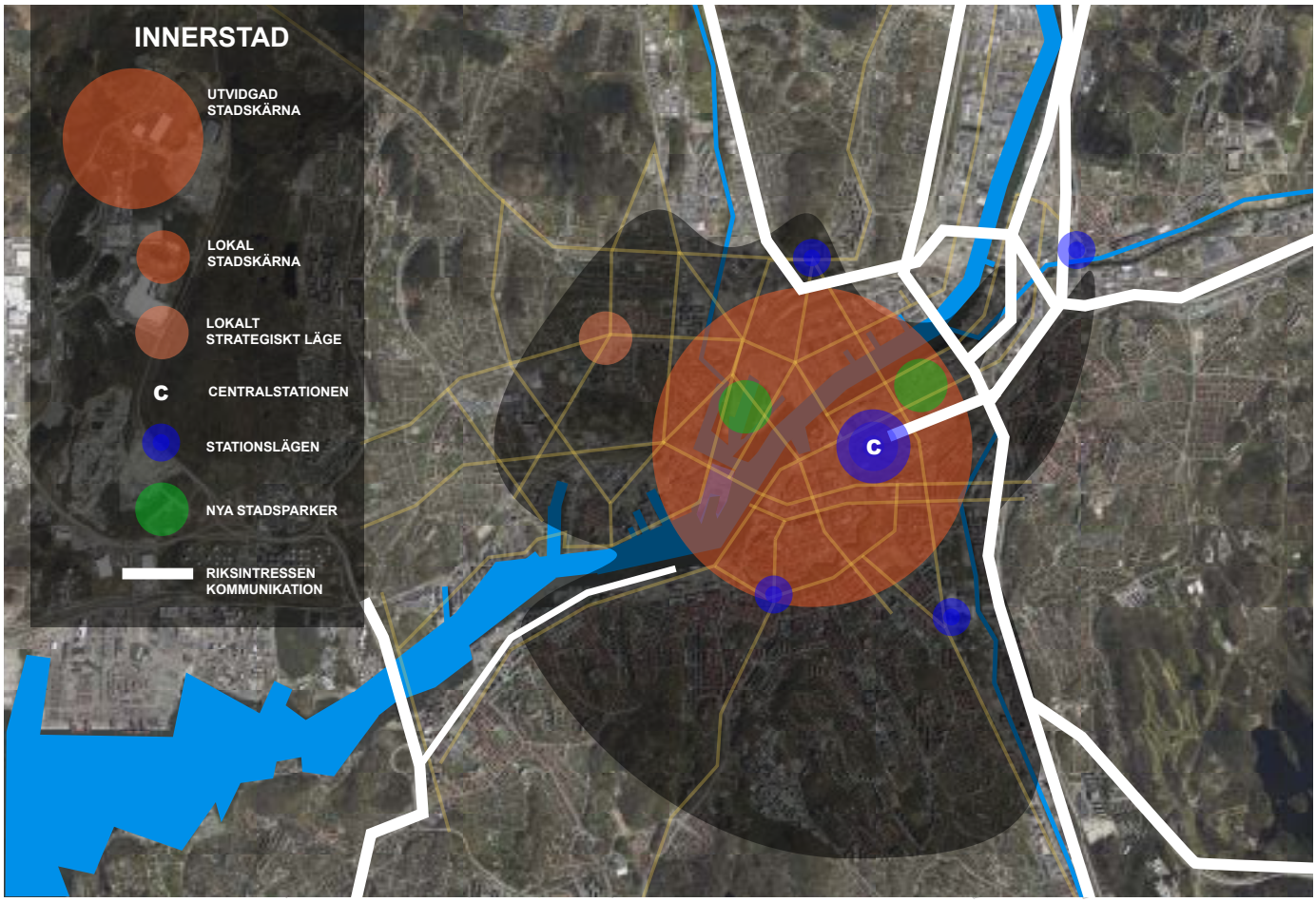


Lindholmen har tidigare tillåtits växa vidare som en enklav vars transportbehov har fått stort inflytande på det övergripande transportsystemet utan att områdets nyckelposition som del i en sammanhängande stad har beaktats. I alternativet fokuseras därför på att Lindholmen ska fylla en fortsatt viktig funktion som kluster och ska kopplas bättre till den befintliga stadskärnan genom att bättre älvförbindelser åstadkoms. Flera av dessa ligger redan i planeringen. Dock blir kopplingarna mot Lundby och Eriksberg sämre ur stadslivssynpunkt.

STADSKÄRNAN VÄXER NORRUT

I alternativet *Stadskärnan växer norrut* utmanas rådande tolkning av vad som är centrum istället för att befästa den. Genom att presentera ett mer utvidgat område och en bredare definition på vad stadskärnan och innerstaden innebär, fokuserar förslaget både på kort och på lång sikt vilket ger staden en möjlighet att prioritera bland alla åtgärder som ses som nödvändiga idag. Alternativet bygger på att systemövergripande åtgärder vidtas och pekar på att redan fattade beslut kan behöva omprövas. Några storskaliga projekt är redan under uppförande varför det finns behov av akuta åtgärder. Flera stora infrastrukturprojekt i planområdet är också beslutade, men andra har ännu inte funnit sin finansiering och det finns nu möjlighet att värdera dem i en uppdaterad helhetskontext.

Illustrationen visar alternativet *Stadskärnan växer norrut.*
Kartillustration: Stadsbyggnadskontoret



Alternativet innebär att alla de nya omvandlingsområdena på Hisingen samt Brämaregården, Kvillebäcken, Rambergsstaden och delar av Lundby kan integreras i nya innerstaden. Även stadsdelar som idag uppfattas som mer perifera kommer närmare stadskärnan. Alternativet skapar förutsättningar för en mer sammanhållen stad med kortare avstånd och mer stadsliv i stadens centrala lägen. Detta bygger på att Hamnbanan på lång sikt flyttas. En flytt av Hamnbanan skulle också skapa större sammanhängande byggbara/vistelsebara områden i och med att skyddsområden för farligt gods försvinner.

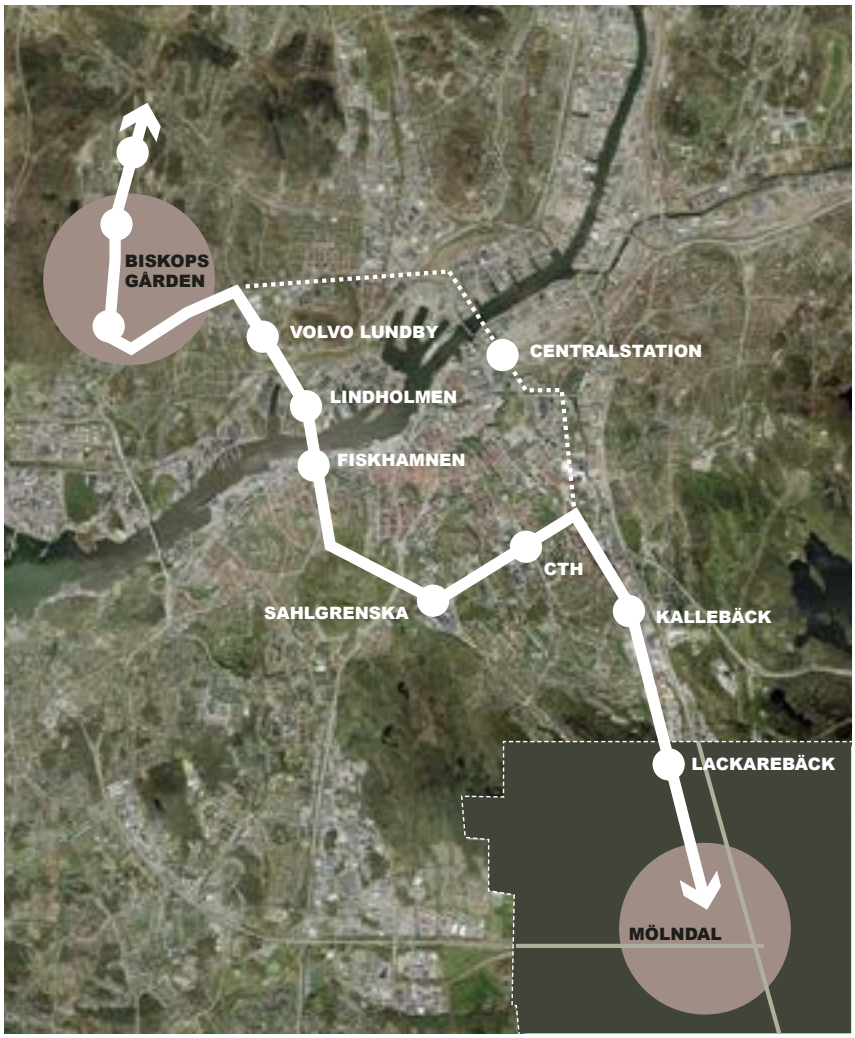
Lundbyleden omvandlas till ett mer stadsmässigt stråk med många och goda möjligheter att korsa samt fler platskvaliteter. Övriga barriäreffekter som finns idag hanteras både genom att några barriärer tas bort (flyttas eller planskiljs) eller genom olika barriärminskande åtgärder. Detta gäller exempelvis E6 och Oscarsleden.

Backaplan blir en del av innerstaden och dess funktioner som regional knutpunkt sprids, så att Brunnsbo nya stationsläge på sikt kan ta en större roll i det övergripande kollektivtrafiksystemet. Backaplans särställning, i skärningspunkten mellan flera omgivande stadsdelar, skulle tillåta området att bli en mer mångfacetterad stadsdel med betydelse för hela staden.

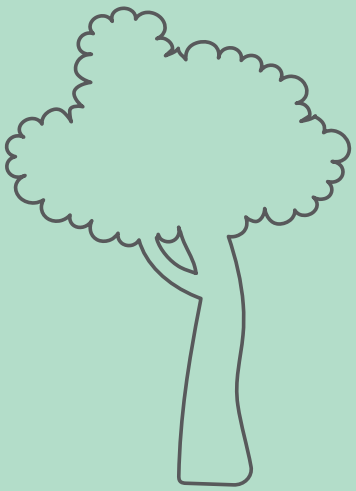
I och med att Lindholmen i detta alternativ inkluderas i en sammanhängande stadsstruktur i innerstaden kan dess transportbehov på ett enklare sätt uppfyllas så att områdets nyckelposition bättre kan tillvaratas.

För Frihamnen betyder alternativet att området blir lika lätt att nå från alla omgivande stadsdelar, vilket skulle säkra Jubileumsparken som stadspark och bidra med kvaliteter för alla i staden. Hjalmar Brantingsstråket får en mer central betydelse och nya stadenövergripande stråk med lägre hastighet och utformning till exempel Lundbyleden etableras/omvandlas för lokal trafik. Arbete pågår med gatuutformningar som bättre passar innerstadsmiljöer.

Med fokus på att sprida målpunkterna för regionala flöden lättar trycket något runt Centralstationen och Korsvägen. Detta ger bättre förutsättningar för att komplettera med funktioner som kan skapa ett stadsliv över fler av dygnets timmar. Det kan också vara lättare att se nya relationer mellan områden som idag inte har någon anknytning till varandra, exempelvis Biskopsgården via Lindholmen och Sahlgrenska till Mölndal, och som kan ge öppningar för nya sätt att röra sig genom staden för att skapa jämnare flöden och inte maximera trycket på riksintressena.



Nya kopplingar kan avlasta Hisingsbron och Centralstationen.
Kartillustration: Stadsbyggnadskontoret



UTGÅNGS-PUNKTER

Göteborg växer och det innebär att stadens står inför utmaningar som måste lösas på nya sätt. I detta kapitel identifieras och beskrivs utgångspunkterna för arbetet med FÖP centrala Göteborg i form av målbild, utmaningar och identitet.

MÅLBILD FÖR CENTRALA GÖTEBORG

Målen och strategierna för Göteborgs utveckling är specifika för Göteborg och grundar sig i stadens förutsättningar och identitet.

”Staden ska byggas med omsorg om stadens invånare. Staden ska vara en jämlik och hälsofrämjande livsmiljö där resurser nyttjas på ett hållbart sätt för ett gott liv till alla. Staden ska vara robust och flexibel för att klara utmaningar i klimat, tillväxt och ekonomi.”

”Offentliga rum och bebyggelse ska samverka till en god, vacker och sammanhållen stadsstruktur som tillsammans med attraktiva och anpassade transporter bidrar till ett enkelt och fungerande vardagsliv samt ett innovativt och blomstrande näringsliv som speglar centrala Göteborgs unika roll i regionen.”

VISIONER OCH MÅL

Göteborgs Stads målbild är Hållbar stad – öppen för världen. Ett flertal olika rapporter och dokument har tagits fram som innehåller mål för stadens utveckling samt strategier för att uppnå dessa mål. I arbetet med FÖP centrala Göteborg har en inventering av dessa gjorts och relevanta mål har sammanfattats och konkretiserats. Målen ska överensstämma och samspela med Göteborgs identitetsskapande värden och ska omsättas i tydliga strategier för att förvaltningarna ska kunna jobba tillsammans för att målen ska kunna uppnås.

Med utgångspunkt i stadens visioner och mål har målbilden för centrala Göteborg formulerats i denna fördjupande översiktsplan.



Sammanhållen stad



Nära stad



Robust stad

Visioner och målbilder i andra dokument

Göteborgs målbild:
Hållbar stad – öppen för världen

Strategier i ÖP för att uppnå målbilden:
Sammanhållen, Nära och Robust stad

Älvstadens vision:
Inkluderande, Grön och Dynamisk

Älvstadens strategier för att uppnå målbilden:
Hela staden, Möta vattnet, Stärka kärnan

Näringslivsstrategiskt program, övergripande målbild:
Minst 120 000 nya jobb till 2035. Ett strategiskt arbete måste drivas inom samtliga dessa områden; kompetensförsörjning, attraktionskraft, infrastruktur och tillgänglighet, markberedskap och fysisk planering, företagsklimat, innovationskraft för att nå målet.

UTMANINGAR OCH DRIVKRAFTER

I en levande stad sker en ständig förändring. Göteborg har antagit många skepnader sedan grundandet år 1621. Från att ha varit en försvarsanläggning, har Göteborg övergått till att bli en handelsstad, en livskraftig industristad, en betydande hamnstad och en universitetsstad. Nu är staden inne i en ny tid med nya förutsättningar och en ny syn på vad som är hållbart idag ur social, ekologiskt och ekonomisk synvinkel. Det medför ett behov av förändring av stadens system, och därigenom även en förändring av stadens struktur.

Centrala stadens roll i Göteborg och i regionen

Utvecklingen i centrala Göteborg är en förutsättning för såväl resten av staden som för hela regionen. Det rådande ekonomiska klimatet innebär att en hög koncentration av kompetenser, arbetstillfällen, kultur och aktiviteter samlas här, vilket medför en robust ekonomi samt en rad andra positiva effekter.

Det i sin tur för med sig en stor efterfrågan på bostäder, arbetsplatser, in- och utpendling, samhällsservice som skola och förskola, samt blå och grön struktur måste hanteras och balanseras så att det gynnar såväl staden lokalt som regionen i stort.

Göteborg växer

I Centrala Göteborg har en unik situation uppstått i och med att stora ytor står tomma, redo att ta emot fler människor och utvecklas till attraktiv innerstad. Här har staden en stor och viktig uppgift att utveckla dessa områden på bästa sätt för att skapa en robust och långsiktigt hållbar stad, utan att bygga bort befintliga kvaliteter och möjligheter.

De nya stadsutvecklingsområdena skapar flera möjligheter att göra stadens centrala delar tillgängliga och trivsamma för alla att bo, jobba och vistas i.

Lärdomar från Älvstadsarbetet

Planering sker i parallella spår och med synsättet att trafikutveckling kan ske separerat från stadsutvecklingen.

Viljan att bygga blandad innerstadsmiljö krockar med trafikmiljöer som inte är anpassade efter innerstadens krav.

Högt ställda ambitioner om en övergång från biltrafik till kollektivtrafik riskerar att skapa nya ytor för trafik och barriärer i en redan infrastrukturtung del av staden.

Förtätning inte kan förenklas och likställas med hög exploatering.

Göteborg måste hitta en balans mellan exploateringsvärden och långsiktiga värden för att skapa så bra samhällsekonomiska förutsättningar som möjligt för att uppnå målet om en attraktiv stad.

Case Kvillebäcken visar också på erfarenheter som är viktiga att väva in i pågående arbeten.

Kortsiktighet/Långsiktighet

Beslut om hur staden ska utvecklas fattas ofta på hur staden används och ser ut idag istället för på stadens potential att utvecklas.

Komplexa frågor hanteras ibland för snabbt. Planering i centrala staden utan tillräckligt helhets- och framtidsperspektiv kan ge lösningar som inte är ändamålsenliga i den långsiktiga utvecklingen, och som i förlängningen kan medföra stora kostnader. En annan risk är att attraktiva och centrala lägen tas till vara och utnyttjas till sin fulla potential på grund av det byggs trots att ekonomi saknas för att skapa staden vi vill ha.

Tidsaspekten innebär ibland att låta planeringen få ta sin tid så att inga förhastade beslut tas, som kostar orimligt mycket eller inte går att ångra. All mark måste inte bebyggas nu. Samtidigt kan finansieringsfrågor och långa planeringstider ge så långa ledtider att projekt hunnit bli inaktuella när de realiseras.

Multifunktionalitet och samnyttjande

Då det råder platsbrist i den befintliga centrala staden, blir kraven större på att skapa multifunktionella ytor och volymer för att rymma tillkommande anspråk. Nya krav och förutsättningar kopplade till exempelvis klimat och dagvattenhantering skapar krav på nya förhållningssätt för utveckling av bland annat blå och grön struktur även i de nya stadsutvecklingsområdena.

Det är viktigt att analysera vilka funktioner som ger mest positiva synergieffekter och som bäst passar att kombinera. Det är också viktigt att se att möjligheter till multifunktionalitet inte bara finns i gröna ytor utan likaväl i trafikytor och andra hårdgjorda ytor. Gatumarken utgör en stor del av den totala ytan i staden och behöver utnyttjas bättre eller omvandlas till sundhetsproducerande grön och blå infrastruktur.

Samnyttjande av exempelvis parkeringsplatser och gator positivt och nödvändigt då det skapar flexibilitet och sparar yta. Samnyttjande av ytor där exempelvis förskolor använder allmänna parker eller bostadsgårdar som friyta ska dock endast ske i undantagsfall.

Läs mer om multifunktionalitet och samutnyttjande under rubriken Samhällsservice i detta dokument.”



Pendeltåg och spårvagn. Foto: Lo Birgersson

Huvudutmaningar i samband med täthet:

Effektiv markanvändning
I de centrala områden som ska förtätas finns större infrastruktur- och impedimentytor insprängda, vilket minskar mängden utvecklingsbar mark och sätter högre tryck på resterande mark för effektiv markanvändning.

Brist på grönska och ekosystemtjänster
I den täta staden prioriteras parker, blågröna stråk, skolgårdar och idrottsplatser ofta bort till förmån för bebyggelse och gatustrukturer.

Investeringar i grundläggning och sanering
Förorenad och instabil mark längs älven kräver stora investeringar inför byggnation i området, vilket fördyrar dessa utvecklingsprojekt. Stora kostnader för grundläggning och sanering ställer höga krav på exploateringsgraden.

Infrastruktur för klimatanpassning
De låglänta områdena längs älven måste bebyggas med infrastruktur som skyddar från översvämningar i framtiden. Även detta ger avtryck i projektekonomin vid byggnation när älven, vilket kan leda till exempelvis högre exploateringsgrad.

Topografi
Stadens naturliga sammanhang minskar användbar mark och möjligheten till kontinuerlig urbanitet. Istället kan förtätning ske längs vissa strategiska korridorer som navigerar mellan topografi och infrastruktur.

Delad stad

Läs mer
Jämlikhetsrapporten 2017: Skillnader i livsvillkor i Göteborg

Göteborg är idag en stad där fysiska och sociala barriärer skapar segregation och där inte alla människor kan vara delaktiga i samhället på samma sätt. Detta motverkar också en socialt blandad och inkluderande stad för alla samhällsgrupper. De grundläggande förutsättningarna för en hållbar och jämlik livsmiljö är en trygg boendemiljö i en trivsam och välfungerande närmiljö. Det handlar också om att ha tillgång till stadens resurser som service, skola och förskola, kollektivtrafik samt offentliga platser, parker och naturområden för lek, rekreation och samspel mellan människor ingår.

I centrala Göteborg är barriärerna såväl som bristen på fysiska kopplingar ett problem som ökar utanförskapet för socialt redan utsatta grupper. Sammanhängande stråk och kopplingar saknas som kan minska problemet med långa avstånd mellan stadsdelarna och skapa en sammanhängande innerstad. Det är viktigt att kunna välkomna invånare från alla delar av staden till innerstaden och stadskärnan.

Förändrat klimat

Begränsning av klimatpåverkan
Staden arbetar hårt för att bli mer hållbar. Ett sätt att göra det är att låta staden växa inåt för att skapa en mer sammanhållen stad och på så sätt minska behovet av biltransporter.
De större industrierna och verksamheterna samt hamnen, som är Skandinaviens största, genererar ett stort antal transporter genom innerstaden. Mot den bakgrunden finns en stor utmaning men också en stor möjlighet att minska Göteborgs såväl som Sveriges växthusgasutsläpp.

Nya behov av klimatanpassning –
Blågrön struktur är en förutsättning

När klimatet förändas måste vi använda den blå och gröna strukturen för att kunna stävja effekterna av bland annat ökade vattenflöden, skyfall, och förändringar i temperaturen. Stadens utbredning under sina 400 år har kommit att innebära att vattendragens kantzoner försvunnit, vattnets naturliga svämplan har ianspråktagits, flöden har reglerats och fåror har rätats ut. Den blå och gröna strukturen behöver nu få högre status i planeringen. Bristen på blå och gröna ytor och kopplingar i innerstaden tillsammans med ett ökande behov av klimatanpassningsåtgärder gör att det krävs nya system och nya sätt att planera.

Grönskan måste inrymmas i staden

Den centrala staden bör planeras utifrån ett ekosystemtjänstperspektiv med sociala värden i fokus. De blå och gröna strukturerna behöver stärkas och betydelsen för den sociala, ekologiska och ekonomiska hållbarheten måste erkännas. Dessa miljöer är nödvändiga och ofta oersättliga, och bör som regel vara strukturerande. I den befintliga innerstaden är det trångt och många anspråk ska samsas på liten yta. Ofta är det de gröna ytorna som tas i anspråk till förmån för förtätningar och utbyggnader av gatunätet.

Flygfoton över Göteborg visar en grön stad, men den blågröna strukturen är ibland otillgänglig på grund av branta höjdskillnader och ofta uppdelad och separerad från intilliggande stadsdelar. Både fysiska och mentala barriärer ger därför upplevelsen av att det är långt mellan stadsdelar och långt till parker och naturområden.

Vattendragen är en resurs som fram till idag inte har tillvaratagits på bästa sätt. Till exempel har trafikerade vägar och parkeringsplatser ofta placerats längs kajerna. En utmaning kopplad till den blå strukturen är därför att tillgängliggöra fler vattendrag i staden för promenadstråk och tillvarata den potential som vår tillgång till vatten har.



Kvillebäcken. Foto Marie Ullnert

Anpassning av trafikstrukturen

För att på ett hållbart sätt kunna välkomna fler invånare, besökare och verksamheter i en tätare stad behöver trafiksystemet förändras. Göteborgarna ska kunna och vilja använda gång, cykel och kollektivtrafik som sina vanligaste färdmedel. Stadsplaneringen behöver ske utifrån ett helhetsperspektiv, där trafiken är ett medel för att uppnå en fungerande och attraktiv stad. Det är viktigt att trafiksystemet är inkluderande för olika behov, önskemål och förmågor. För att nå våra mål handlar det både om att ändra beteenden och om att anpassa den fysiska strukturen.

De storskaliga trafiklederna som går rakt igenom centrala Göteborg är riksintressen för kommunikation. Här blandas såväl godstrafik som kollektivtrafik och övrig trafik till och rakt genom staden och bildar barriärer. Även järnvägsnätet skapar barriärer, särskilt där det går parallellt med större trafikleder. Göteborg uppfattas som en svårnavigerad stad och vägar och järnvägar separerar stadsdelar och människor och lockar till bilåkande. De flesta av de centrala lederna har också uppnått sin maxkapacitet under delar av dygnet. Vid störningar och köbildningar uppenbaras innerstadens stora behov av ett mer robust trafiksystem.

När staden växer och tidigare verksamhetsområden ska förvandlas till blandstad med bostäder blir barriäreffekten ännu tydligare. Dessutom tillkommer problematik med buller, luftföroreningar och farligt gods, som begränsar möjligheterna till att bygga en sammanhängande och hållbar stad.

Trafiknätet i innerstaden behöver utformas så att det stödjer stadens övriga mål och värden som blågröna struktur och andra stadskvaliteter. Gatustrukturen i innerstadsmiljöerna måste organiseras på ett annat sätt. SCAFT-planeringen som råder på flera håll i staden kan fungera i bostadsområden utanför innerstaden, men inte för att skapa stadsliv.

Autonoma fordon

Trafiken står inför en stor teknikomställning i och med framtidens självkörande fordon. Mycket arbete kvarstår innan vi kan ha en tydlig bild av hur samhället och den fysiska planeringen kan komma att se ut. Även parkeringsstrukturen kommer att behöva förändras när trafiken blir allt mer självkörande.

Parkering

Central mark som idag används för ytkrävande ändamål, till exempel parkering, behöver användas mer effektivt. De attraktiva lägen vi har idag med höga flöden av människor kan inte ta emot mer personbilstrafik. Platser som idag räknas som perifera kommer dock att uppfattas som centrala i framtiden och vara lika attraktiva för parkering som de platser som tas för givna idag.

Avvägningar mot riksintressen

Det finns olika riksintressen inom planområdet, men de som innebär störst utmaningar med avseende på de stadsutvecklingsfrågor som FÖP centrala Göteborg ska hantera är de för kulturmiljövård och kommunikation.

Kulturmiljö

Riksintressen kopplade till kulturmiljövård är viktiga för Göteborgs karaktär, upplevelsevärden och stadslivskvaliteter. Preciseringen för flera av innerstadens riksintressen är dock otydlig och behöver fördjupas för att klargöra vilka värden som ingår i riksintresset. Göteborg planerar för nya broar över älven, linbana, nya höga hus, eventuell utfyllnad av älven samt större stadsutvecklingsprojekt i områden som angränsar till riksintressen för kulturmiljövård och det är angeläget att i tidiga skeden kunna ange vilka värden som inte får skadas påtagligt, samt vad som egentligen innebär påtaglig skada. Förutsättningarna för efterföljande planering och genomförande måste vara tydliga.

Kommunikation

Riksintressen kopplade till kommunikation är funktioner som har nationell betydelse eller samband som behöver säkerställas. I Göteborg är det angeläget att de inte påverkar stadslivet negativt eller förstärker barriärer. Om syftet med riksintresset förändras eller förlorar sin funktion kan det upphöra efter särskilt beslut. Det är viktigt att riksintressepreciseringar hålls aktuella, vilket Trafikverket ansvarar för.



Vybild mot väster över Gullbergsvass, ett av stadsutvecklingsområdena inom Älvstaden. Idag är Gullbergsvass omgiven av trafikstrukturer varav flera är riksintressen för kommunikation. Foto Göteborgs Stad

Övergripande målkonflikter

Det finns ett antal mål i stadens olika dokument som kan vara motstridiga. Det handlar exempelvis om anspråk på samma markytor eller om resursfördelning, samt att stadens målsättningar inte alltid stämmer överens med hur staden planerar och bygger i praktiken. FÖP centrala Göteborg har som uppgift att ta ställning i de frågor som bottnar i olika förvaltningars olika syn på måluppfyllelse, för att på så sätt motverka fördröjningar i stadsutvecklingsprojekt.

Nordens logistikcentrum, regionens kärna och sammanhållen stad

Det finns tre tydliga målsättningar i staden som var och en är mycket viktiga för stadens och regionens fortsatta utveckling. Det är att Göteborg ska vara Nordens logistikcentrum, att Göteborgs ska vara regionens kärna och att skapa en nära, sammanhållen och attraktiv stad.

Målen är i sig inte nya och de befintliga systemen har betjänat staden under lång tid. Nu håller situationen dock på att förändras och det är framförallt tre faktorer som påverkar varför situationen idag ser annorlunda ut än tidigare:

Transporter av såväl gods som av personer behöver ställas om till ett mer hållbart resande där närhet är en strategi för att främja gång och cykel samt kollektivtrafik. Ändå anläggs fortfarande vägar som utgår från behov kopplade till bilismen eftersom det samtidigt finns mål om kortare restider mellan målpunkter, effektivare godsflöden och regional konkurrenskraft.

Det som idag uppfattas som stadskärnan är koncentrerat till ett litet område runt centralstationen. Detta område börjar nu bli fullt och stadskärnan behöver utvidgas. Stora centrala före detta industriområden som tidigare utgjort buffertzoner åt de storskaliga riksintresselederna erbjuder nu i stället en möjlighet att stadsutveckla centralt. Buller, luftföroreningar och skyddszoner för farligt godstransporter utgör då begränsningar och står i vägen för att bygga den attraktiva och sammanhållna stad som ska vara regionens motor. Här finns alltså olika anspråk på samma ytor.

De nya stadsutvecklingsområdena har en strategisk placering som möjliggör att bygga bostäder och arbetsplatser i regionalt tillgängliga lägen som inte genererar nya lokala resor i trafiklederna. Detta ställer än högre krav på ett lokalt trafiknät som idag saknas då det trafiknät som finns delas med regional trafik och riksintressena. En sammanhängande och finmaskig stadsväv som kopplar ihop stadsdelarna är lika viktigt som täthet och närhet för att skapa blandad och levande stad.

Det snabba och effektiva resandet inom den sammanhängande staden behöver dock ske på ett sätt som inte skapar ytterligare barriärer.

De tidigare buffertzonerna kring riksintresselederna blir ofta påtänkta för storskaliga anläggningarna för exempelvis avfall eller bussdepåer. Centrala lägen minskar visserligen tomkörningar, men ur ett samlat perspektiv kan fördelarna med att lokalisera dem längre ut överväga. Det är viktigt att se till hur dessa funktioner kommer att bedrivas i framtiden, inte bara hur de fungerar nu. Det är viktigt att det är rätt användning på rätt mark.

Exploateringsekonomi eller samhällsekonomi

Hög täthet i innerstaden ger hög ekonomisk avkastning. Många av de nya områdena ligger dock på mark som är dyr att bebygga vilket riskerar att leda till högre

exploatering och dyrare bostäder samtidigt som det i Älvstadenområdet finns en målsättning att vem som helst ska kunna bo. Vid för tät exploatering av bostäder finns inte rum för de grön- och friytor, platskvaliteter samt den service som staden enligt visioner och måldokument ska erbjuda, vilket står i konflikt med barnperspektivet och grönstrategin. Det finns också en risk att allmän platsmark försvinner till förmån för kvartersmark.

Hög exploatering innebär ibland också storskalig bebyggelse vilket på sina ställen kan innebära betydande påverkan på riksintresse för kulturmiljövård eller att stadens karaktär förvanskas.

En annan potentiell målkonflikt handlar om hur det offentliga rummet ska utnyttjas. Här är det viktigt att planera med omsorg för att uppnå en balans. På så sätt bör exempelvis åtgärder som ekologiskt funktionella kantzoner längs vattendrag för att uppfylla miljökvalitetsnormerna kunna kombineras med rekreativa funktioner för människorna på ett sätt som gör att båda anspråken kan tillgodoses.

Prioriteringar

Ibland kommer staden att behöva en prioriteringsordning för att kunna göra rätt avvägning om det finns flera anspråk på samma mark. Prioriteringar ska överensstämma med målen och strategierna för stadsutveckling. Vilka prioriteringar som görs kan också vara kopplat till tid. I det fortsatta arbetet med FÖP centrala Göteborg kommer avvägningar och prioriteringar att hanteras vidare.



Hamnen och Göteborgsoperan, Foto Mikael Svensson

Identitet

Vad är Göteborg och vad vill staden vara? Vad är det som gör Göteborg unikt? Vad finns här som skapar attraktionskraft och som gör att människor såväl som företag och högskola trivs här och vill etablera sig? De värden som är karaktärsskapande för Göteborg, är viktiga att behålla och bygga vidare på när staden utvecklas.

Naturgivna förutsättningar

Delar av Göteborgs identitet grundar sig i de storskaliga förutsättningar som är givna av naturen och som är en av anledningarna till att staden uppfördes just här. De naturgivna förutsättningarna bör alltid behandlas med hänsyn då värdena de besitter varken kan nyskapas eller flyttas. Stadens samspel med de naturgivna förutsättningarna är av största vikt. Topografiska förhållanden och visuella kopplingar till vatten, skogsklädda berg och större naturområden är starka kännetecken för Göteborg.

Vatten

Göta Älv, som rinner genom staden var en viktig handelsled som sedan blev avgörande för stadens utveckling under industrialismen och för hamnindustrin. Säveån, Mölndalsån, Gullbergsån och Kvillebäcken är exempel på andra viktiga vattendrag vars stränder delvis är bebyggda med industri och verksamheter och därför ofta är mer eller mindre undanskymda och otillgängliga. De mindre vattendragen i staden har fått en förändrad roll där funktionen som transportled nästan har försvunnit och där det idag snarare är de levererade ekosystemtjänsterna som är det viktiga.

Berg och dalar

Göteborg får mycket av sin karaktär av topografin. Den skapar dynamik i stadsbilden med berg och dalar som strukturerar bebyggelsen i hela staden. Topografin delar av stadsdelar med olika karaktär och ger på så sätt Göteborg en identitet. I centrala Göteborg är exempelvis Skansberget och Gullberget med sina skansar, Masthuggsbergen, Ramberget och Slottsberget betydelsefulla, bland annat som utsiktsplatser. Flera andra berg formar centrala Göteborg, ibland som en paus och grön lunga, ibland bebyggt och länkande men många gånger som en barriär.



Allmänna badet, Foto Lo Birgersson

Gröna kilar

De gröna kilarna som sträcker sig över kommungränserna och in mot staden är viktiga karaktärsskapare. De är stora sammanhängande naturområden som var och en har olika karaktär med olika naturtyper eller odlingslandskap. De gröna kilarna är värdefulla för upplevelsen av staden och för rekreation, men också för biologisk mångfald och för klimatanpassning, till exempel för att reglera temperaturen i de mer bebyggda områdena.

Förutsättningar skapade av människan

Staden har antagit en rad olika skepnader under årens lopp. Från början, i den befästa staden låg fokus på försvar. Då det inte längre var nödvändigt med försvar började staden istället öppna upp mot omvärlden. Ostindiska Companiet blomstrade under 1700-talet och Göteborg blev mer och mer en handelsstad och en hamnstad. När industrialismen startade i mitten på 1800-talet tog varvsindustrin fart. Fler industrier som SKF och Volvo gjorde att Göteborg under 1900-talet utvecklades än mer till en industristad. När varvsindustrin började gå dåligt under 1970-talet satsade Göteborg i stället på att bli en kunskapsstad och en evenemangsstad med flera attraktioner i centrum. Det finns tydliga kopplingar mellan alla ovan nämnda inriktningar som har sprungit ur varandra och har kompletterat varandra genom åren.

Göteborgs byggstenar och samband

Staden består av ett antal fysiska strukturer, så kallade byggstenar, med historiska, funktionella och estetiska egenskaper. Byggstenarna som skapade Göteborg på 1600-, 1700-, 1800- och 1900-talet har betydelse för hur staden har vuxit fram till idag och fortsätter från den historiska kärnan ut i den centrala staden.

Vattenrum

Vattenrummen är ett centralt tema. Stora Hamnkanalen, Vallgraven och Rosenlundskanalen är betydelsefulla. Stora delar av älvens stränder, både norra och södra sidan är sedan länge ianspråktagna för hamnverksamhet. Älvrummet är av central betydelse för hela Göteborg och innehåller både historiska, estetiska samt funktionella aspekter. Även om hamnen har minskat i betydelse för staden så är arvet som hamnstad en stark identitet i Göteborg.



Fiskekyrkan, Foto Klas Eriksson

Öppna rum
I centrala Göteborg är torgen och platserna många och av olika kategorier. De är en stor del av stadens identitet. Användningen har ofta förändrats över tid, från handel till representation och ibland till parkering. Stadens rätvinklighet i kombination med befästningarnas utformning har gett upphov till många och små platser. Platserna har ofta har en öppen sida, de är utfallande mot Hamnkanalen, Vallgraven eller älven. Många av dem är knutna till det utbyggda spårvägsnätet. Som exempel kan nämnas Götaplatsen och Kvilletorget.

Gröna rum
I centrala Göteborg finns en stor variation av gröna rum, i storlek och funktion. Kungsparken och Vallgraven är tydliga tecken på Göteborg som fästningsstad, och är en del av stadens identitet. De visar vad som är den gamla slutna staden och den nya öppna staden. Trafiken i Alléstråket utgör dock en barriär som förhindrar att Kungsparken uppnår sin fulla potential som vistelseyta.

Gaturum
Centrala Göteborg innehåller flera olika typer av gaturum och skillnaden i skala är markant, från de smala bakgatorna till de breda Hamngatorna. Flera viktiga gator fortsätter vidare ut i älvdalarna och avdelar Göteborg i olika stadsdelar. Beläggningen i de äldre delarna av staden är ofta gatsten i granit och de typiska göteborgstrottoarerna med gånghällar är vanliga.

Läs mer
Kulturmiljöunderlag för Södra Centrum, Göteborgs Stad/WSP, 2018

Bebyggelse
Bebyggelsetemat är högst relevant i centrala Göteborg. Fortfarande finns tydliga spår av den befästa staden som påverkat hur Göteborg har kunnat utvecklas. Här finns flera särpräglade stadsdelar med stor betydelse för stadens identitet, exempelvis stenstadsdelar som Vasastaden och de Lilienbergska stadsplanernas områden där Brämaregården är ett exempel med landshövdingehus. Specifika material för Göteborg trä och det ljust gula göteborgsteglet. Exempel på enskilda byggnader som är viktiga för stadens identitet är Göteborgs konstmuseum, Läppstiftet, och Fiskekyrkan. Viktiga landmärken är exempelvis skansarna Kronan och Lejonet, Masthuggskyrkan, Lisebergstornet och Eriksbergskranen.


Spårvagn vid Fattighusån, Foto Mikael Svensson

Göteborg liksom många arbetarstäder i Sverige drabbades hårt av den stora rivningsvågen under rekordåren vilket gjorde att staden i stora delar förändrades i karaktär och uttryck. Idag är det återigen aktuellt att omvandla större bebyggelseområden vilket ökar komplexiteten och behovet av att klarlägga både övergripande bebyggelsekaraktär och kulturhistoriskt värde. Göteborg kan uppfattas som en gles stad beroende på många olika faktorer däribland de modernistiska ideal som har varit rådande under en lång period och påverkat stadsstrukturen. Nu sker en förändring genom att staden håller på att förtätas och där istället tätheten i vissa centrala områden blir mycket hög.

Trafiksystemet

Trafiksystemet i Göteborg är en del av stadens identitet. Då stadens byggdes fanns två portar in via vattnet och tre portar in landvägen, vilket har satt sina spår i gatustrukturen. På senare år har staden påverkats mycket av modernismens idéer om trafikseparering. Staden har haft en medveten strategi att samla genomfartstrafik till lederna och zonplanera innerstaden för att skapa lugna enklaver mellan lederna. Denna trafikplanering har format staden och resultatet är stora kraftiga barriärer som separerar stadsdelar och människor.

Läs mer

Visuell landskapsanalys kring Göta älv - underlag vid planering av nya landmärken, Göteborgs Stad 2013

Hamnen

Göteborgs första anlagda hamn var Stora Hamnkanalen från 1620-talet. Större skepp fick dock ankra utanför staden på grund av att vattendjupet inte var tillräckligt. Varorna fraktades sedan in till Stora Hamnkanalen på prånar. Varvsverksamheten har varit igång sedan 1600-talet vid Stigberget, det som kom att bli Gamla Varvet.

I mitten av 1800-talet började moderna kajer anläggas längs Göta älv för att passa de allt större fartygen och under andra halvan av 1800-talet började Göteborgs Hamn växa till en storhamn. Under efterkrigstiden skedde utbyggnaden av hamnen framförallt på Hisingssidan. (Källa Göteborgs Hamn)

Idag har större delen av hamnverksamheten flyttat till ytterhamnen och de gamla hamn- och varvsområdena i centrala Göteborg har lämnats för stadsutveckling.



Sannegårdshamnen sedd från Ramberget, 1977. Foto: Göteborgs Hamn

Järnvägen
Göteborg var en av de första städerna i Sverige att få järnväg. Centralstationen invigdes 1858. Det fanns tidigare en tydlig koppling mellan Centralstationen och hamnen. Inte minst under åren då den stora utvandringen pågick, när människor kom till Göteborg med tåget och gick via Postgatan mot hamnen för att ta båten mot Amerika.

Nu pågår projektet med Västlänken som ska förbättra den regionala pendlingen och omskapa Centralstationen så att genomfart blir möjlig. Centralstationens roll i staden kommer även att förändras då nya stationslägen vid Korsvägen och Haga tillkommer.

Spårvagnarna
Spårvagnarna är ett annat signum för staden då Göteborg är en av få städer i Sverige som har behållit dem.



Nya Stationen i Gamlestan. Foto Marie Ullnert



Vagnhallen i Majorna. Foto Klas Eriksson

Väder och vind

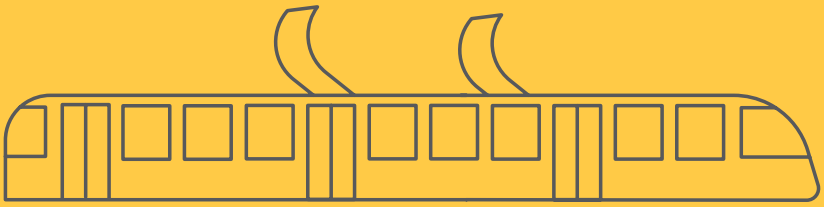
En stad påverkas i allra högsta grad av väder och vind. Kännetecknande för Göteborg är regnet, blåsten, kylan, mörkret och det nordiska ljuset. Men som i många andra städer uppstår även ett lokalklimat som gör att det kan bli riktigt varmt.

Ett gynnsamt lokalklimat skapar förutsättningar för en god stadsmiljö. Utformning och relationer mellan bebyggelse, platser och stråk har ett direkt inflytande på hur en plats upplevs och fungerar med avseende på lokalklimatet. Lokalklimat är förhållandet mellan de processer som sker i atmosfären och processer som är mer lokala och bundna till terrängen, vilket även innefattar byggda strukturer. Terräng, vegetation, vatten, bebyggelse, gator, sol, skugga och vindar och påverkar lokalklimatet i antingen positiv eller negativ riktning.

Göteborgs klimat påverkas av vindar från havet och luftströmmar längs Göta älv, älvdalar i olika riktningar och topografin med de olika bergen och branterna. Vindar skapar olika klimat under sommar och vintertid, generellt är sydliga vindar förhärskande vintertid, medan de västliga är förhärskande sommartid. Topografin och bebyggelsen kan öka vindhastigheterna eller skapa lä. Genom kunskap och medvetenhet om det rådande lokalklimatet på en plats kan förutsättningar för olika vädermässiga kvaliteter skapas, medan regn och hårda vindar kan bemästras, vilket kan vara särskilt viktigt vid vissa entréer och hållplatslägen.



Hamnen, Foto Klas Eriksson



GEOGRAFISKA INRIKTNINGAR

Flera frågor som söker sina svar i FÖP centrala Göteborg är av systemkaraktär. De måste ses i ett geografiskt perspektiv, där lösningen kan ligga i att koppla ihop olika teman för att hitta nya sätt att skapa en fungerande helhet. Trafik, stadens tekniska försörjning, handel, boende, allt ska kopplas ihop på nya sätt. Att utmana bilden av dagens Göteborg är därför något av det viktigaste i arbetet.

Detta kapitel kommer att utvecklas vidare i det fortsatta arbetet och innehåller nu endast korta texter med de viktigaste utgångspunkterna.

En fråga som har kommit att bli huvudfokus i arbetet med fördjupning av översiktsplanen för centrala Göteborg är: Hur kan vi skapa en sammanhållen och levande stad enligt vad våra mål och styrdokument säger?

Att få de nya stadsutvecklingsområdena att bli delar av Göteborgs innerstad är en nyckel till att stadsdelar som idag upplevs ligga långt bort integreras fysiskt i en mer sammanhängande, hel stad. Samtidigt finns ett mål om att Göteborg fortsatt ska vara regionens kärna, med logistik, handel samt in- och utpendling. Därför är en annan viktig uppgift för arbetet med FÖP centrala Göteborg att utreda Hur det regionala kan samsas/samspela med det lokala så att det både blir en attraktiv region och en attraktiv stad att bo och leva i?

För att kunna svara mot behov och önskemål i den växande staden behöver nu innerstaden och stadskärnan utvidgas. I FÖP för centrala Göteborg presenteras två olika alternativ till samrådet. Den geografiska utbredningen av det som vi uppfattar som stadskärnan har mycket stor påverkan på hur det övergripande trafiksystemet i Göteborg utformas. De två alternativen visar därför två olika utbredningar som tillsammans med de premisser som ska råda där skapar olika möjligheter till lösningar i viktiga frågor som trafik och täthet med mera.

Fortsatt arbete kopplat till FÖP centrala Göteborg

- Anspråk på yta och lokalisering för samhällsservice
- Markanvändning i de olika geografiska områdena
- Övergripande trafikstruktur
- Kopplingar och sammanhängande stråk, var de behövs och vilka som prioriteras
- Grönstruktur, ekosystemtjänster med mera. Bristanalys, anspråk och lokalisering

STADSUTVECKLINGSOMRÅDEN I CENTRALA GÖTEBORG

Inom planområdet finns stora planer på stadsutveckling. I några områden är det endast aktuellt med mindre kompletteringar, medan det i andra områden, företrädesvis inom Älvstaden, sker en kraftig omvandling från verksamhetsområden, ofta med industriell karaktär, till mer blandad stad med bostäder, handel, kontor och blågrön struktur. För att något förenklat visa på hur omfattningen och fördelningen mellan dessa områden är har en kartillustration tagits fram, se nästa uppslag.

När staden nu växer finns därför en förnyad möjlighet att växa inåt i centrala lägen och laga ihop staden. De centrala lägena motiverar en omvandling till innerstadsmiljöer, men det förutsätter att områdena som tidigare varit isolerade öar i storskaliga trafikmiljöer, ges nya kopplingar mot omgivande stadsdelar och längs med och över älven. Det kräver också att nya genomgående stråk etableras så att flöden fortsättningsvis leder igenom områdena, inte förbi.

Genom att tänka om stadsstrukturen kan de nya relationerna i staden skapa värden inte bara i själva stadsutvecklingsområdena utan också i omgivande stadsdelar och i staden som helhet.



Illustration stadsutvecklingsområden i centrala Göteborg. Ljusbruna områden har mycket stor stadsutvecklingspotential, mellanbruna områden har relativt stor möjlighet till stadsutveckling och mörkbruna områden har viss möjlighet till stadsutveckling.
Kartillustration: Stadsbyggnadskontoret

Områden med mycket stor stadsutvecklingspotential

Ljusbruna områden har mycket stor stadsutvecklingspotential och kan i princip nyskapas helt. Endast ett fåtal fasta förutsättningar i form av bebyggelse, stråk eller andra element finns att utgå ifrån. Här finns möjlighet att från början skapa den stad som önskas och efterfrågas, exempelvis i frågan om tillräckligt stora parker, ekosystemtjänster, sammankopplande stråk och närhet till service.

Områden med relativt stor möjlighet till stadsutveckling

Mellanbruna områden rymmer relativt stora möjligheter till omdaning eller förtätning. Det kan exempelvis handla om ny markanvändning eller ny identitet, men här finns en större andel befintliga strukturer som bör bevaras. Här kan befintligt blandas med nytt i relativt stor utsträckning. Dock är det viktigt att inte bygga bort befintliga verksamheter och kvaliteter som finns i dessa stundtals ruffa områden.

Områden med viss möjlighet till stadsutveckling

De mörkbruna områdena innehåller i hög grad etablerad och fungerande stad med rum för ett visst mått av nya inslag. I dessa områden är det av mycket stor vikt att vid alla nya projekt förhålla sig på ett eller annat sätt till befintlig bebyggelse, grönska och stråk, vad gäller utformning, täthet och skala.

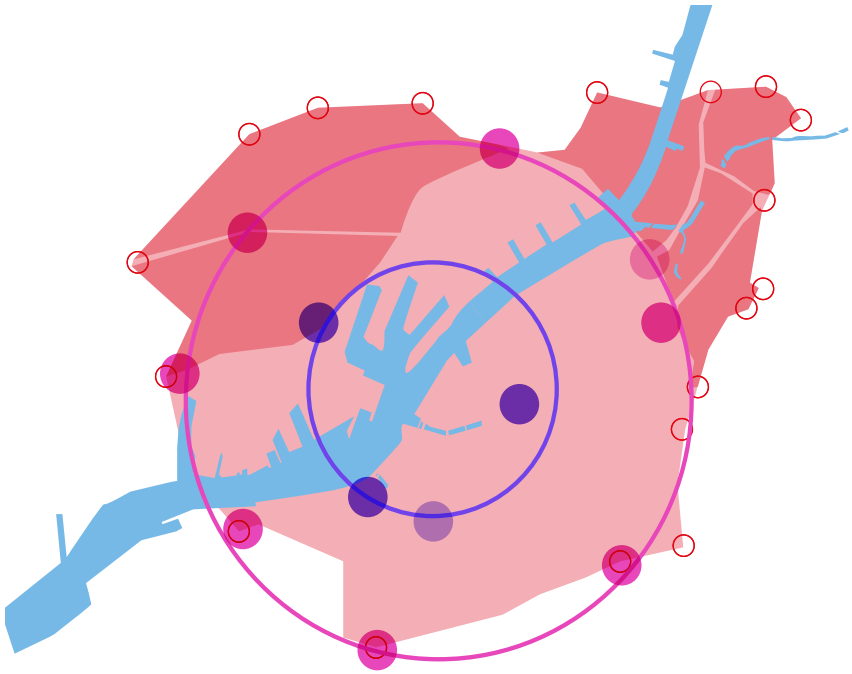
INNERSTADEN

Den historiska innerstaden kännetecknas av att det är en levande stadsmiljö, som befolkas av både boende, arbetande och människor som passerar genom området från olika delar av staden.

Förslaget innebär att innerstaden utvidgas till att innefatta fler områden och att nya premisser samtidigt skapas för vad som ska gälla där. Det är de nya behoven och förutsättningarna i utvecklingsområdena som ska stå i fokus när kollektivtrafiken utformas för att kunna stödja hela staden. Ökade lokala flöden påverkar även den befintliga stadskärnan som måste följa med i utvidgningen. Arbetspendlingen måste inrymmas i en ny kontext, och de flöden som inte har Centralstationen som målpunkt flyttas utåt i strukturen för att fånga nya målpunkter och uppfylla kravet på snabbhet.

Kollektivtrafikstråk som idag skär igenom områdena är både en tillgång och en utmaning. Människorna som reser genom områdena är viktiga, men kravet på snabbhet skapar konflikter med de lokala behoven av hög korsningstäthet och smalare gator. Att arbeta vidare med trafiksystemet så att det gynnar både de som lever utanför och de som lever i innerstaden måste arbetas vidare med.

I den utvidgade innerstaden är tätheten hög på liknande vis som i den historiska innerstaden. Här är skalan och tempot mer lågintensivt, och har högre andel bostäder, vilket medför ökat behov av offentliga rum och platser. Kvarteren ska ha ett högre fokus på boendekvaliteter, men området ska utformas med en dynamik mellan gårdar, gaturum, bostadsnära parker och platser, och stadsdelsparker. Här ska också inslaget av skolor vara högre. Kraven på friyta för skolor och förskolor ska uppfyllas, och det viktigaste att tänka på när dessa områden utformas är var friytorna placeras.



Idéskiss som visar innerstadens möjliga utbredning med en schematiskt utritad inre och yttre ring, samt vilka centrala stadsdelar som hamnar avskurna från resten på grund av barriärer. Kartillustration: Stadsbyggnadskontoret

Lokala strategiska lägen i innerstaden

Dessa lägen avser platser som är viktiga bytespunkter och har stor betydelse lokalt.

Järntorget/Järnvågen

Styrkan i området är att det är ett etablerat innerstadsläge med folk i rörelse från olika delar av staden. En storskalig ny bebyggelse planeras i området. Med uppgången från Västlänken vid Hagakyrkan skapas en ny regional port mitt inne i staden.

Svingeln

Svingeln har ett strategiskt läge för kollektivtrafiken med många trafikslag. Här passerar också ett viktigt stråk som kopplar samman Olskroken med Stampen och resten av staden väster om E6:an. Detta stråk behöver vidareutvecklas och E6:ans barriäreffekter behöver minska. Det är även angeläget att koppla ihop Svingeln med Gullbergsvass.

Linnéplatsen

Linnéplatsens roll som knutpunkt förstärks när Lindholmsförbindelsen ansluter till platsen och möjliggör snabb koppling till Hisingen utan passage genom stadskärnan. Stadsutvecklingmöjligheterna vid Linnéplatsen är begränsade för att inte åsamka påtagligt skada på riksintresse för friluftsliv samt för att platsen är en viktig entrépunkt till staden. Medicinareberget är ett verksamhetskluster där det pågår ett stort stadsutvecklingsprojekt för att få in fler bostäder. (*Läs mer om stadsutveckling längs Dag Hammarskjöldsleden i förslag till FÖP Högsbo/Frölunda.)*

Wieselgrensplatsen

Wieselgrensplatsen är ett centrum som är under utveckling. Här finns redan viktiga målpunkter, vilket gör att det blir mycket viktigt hur Hjalmar Brantingsgatan utformas ihop med den planerade linbanestationen. Gropegårdsgatans utveckling kommer också att påverka området.

Älvstaden

Älvstaden är norra Europas största stadsutvecklingsområde och en del av innerstaden. Älvstadens läge och tidigare användning innebär stora utmaningar avseende målkonflikter och projektsamordning. Älvstaden är också i den politiskt beslutade visionen utpekat som testarena för den täta staden exempelvis när det gäller tekniska lösningar, social hållbarhet och levande bottenvåningar.

Arbetet med Älvstaden har visat att det finns svårigheter att konvertera dagens storskaliga trafikapparat till ett ändamålsenligt trafiknät för tät blandad stad med stadsmässiga kopplingar. Avsaknaden av prioritering och finansiering av de stadsmässiga kopplingarna motverkar förutsättningarna för att skapa en sammanhängande och blandad stad.

En kartläggning har gjorts av pågående planarbeten som visar att Älvstaden har en brist på kvalitativa friytor. Återstående planering behöver sannolikt inriktas på en något lägre täthet än hittills, men även på att skapa kvalitativa stadsrum. I Älvstaden finns även möjlighet till att åtgärda brister på ekosystemtjänster. Här planeras två stora parker och flera av stadens vattendrag rinner genom eller mynnar ut i Älvstaden.

I vissa delar av Älvstaden är det lämpligt med högre andel arbetsplatser än

bostäder eller tvärtom, men generellt är det eftersträvansvärt med en balanserad fördelning mellan bostäder och arbetsplatser. Backaplan, Centralenområdet, Lindholmen och Järntorget/Järnvågen kan ha ett högre innehåll av arbetsplatser med hänsyn till stor regional tillgänglighet. En blandning av olika funktioner innebär att det finns förutsättningar för människor att röra sig i det offentliga rummet över hela dygnet. En blandad stadsmiljö är mer dynamisk.

Anläggande av älvkantskydd är avgörande för Älvstaden. Det är viktigt att lösningar för älvkantskydd studeras som en helhet och inte bara i enskilda planområden.

Brunnsbo station kan och bör spela en viktig roll i kollektivtrafikring runt centrum och därmed avlasta Hisingsbron och Centralen-Brunnsparken.

Lindholmen:

Lindholmen är ett verksamhetskluster, där kunder och arbetskraft i samma eller närbesläktade branscher verkar och drar nytta av flöden, vilket leder till tillväxt och fler jobb. Området kan ha en högre andel verksamheter men det är viktigt med mångfald och stadsliv, vilket innebär att tillföra kvaliteter som bostäder, service och park i området, och befolka platser under hela dygnet.

Lundbyleden och Hjalmar Brantingsgatan leder idag trafiken runt Ramberget och Lindholmen. Om Lindholmen ska bli en integrerad stadsdel i helheten måste några kopplingar gå igenom området. Det fortsatta arbetet kommer att fokusera mycket på att hitta de rätta kopplingarna mellan området och omgivningarna. Inom Sverigeförhandlingen planeras även för ny spårväg på Lindholmen.

Det är viktigt att åtgärder i form av både bebyggelse och infrastruktur utgår från rätt kontext. Det är inte säkert att det är de platser som idag framträder som knutpunktslägen är de som ska utvecklas. Platsens förutsättningar med centralt läge, hög tillgänglighet och hög attraktionskraft behöver hanteras varsamt så att marken får lämpligast användning när den täta staden planeras och byggs.



Älvstaden, med de olika delområdena. Foto: Göteborgs Stad

Frihamnen

Frihamnen har höga kvaliteter, kulturhistoriska minnesvärden samt vistelse- och upplevelsevärden genom närheten till de storskaliga vattenrummen i hamnbassängerna. Frihamnen behöver integreras i staden och om Hjalmar Brantingsgatan omvandlas till en central huvudgata kommer Frihamnens norra del och Ringöns södra del utgöra en viktig nod i den nya sammanhängande innerstaden. Den nya spårväg som planeras inom Sverigeförhandlingen kommer att gå även genom Frihamnen. Det pågående planeringsarbetet i Frihamnen är inte klart men mycket tyder på att delar av bassängerna kan komma att fyllas ut för att bebyggas med blandad stadsbebyggelse.

Längst in i Frihamnsbassängen planeras hjärtat i en av Göteborgs nya stadsparker ligga, Jubileumsparken. Området ska planeras så att gång- och cykelflöden från alla stadsdelar passerar genom parken och gränserna mellan stadsparkens offentliga ytor och omgivande kvarter ska vara tydliga.

Backaplan

Backaplan har ett strategiskt viktigt läge då det är här som Hisingen kopplas ihop med södra älvstranden via nya Hisingsbron. I nuvarande sammanhang har platsen ett perifert läge och lever på regionala kopplingar. Planerade infrastruktursatsningar runt Brunnsbo gynnar inte de stadsmässiga kopplingarna. Med Lundbyleden och Hamnbanan kvar är det svårt att fullt ut utnyttja det värde som platsen genom sitt läge har potential för. Backaplan kommer att förvandlas från externt handelscentra till tyngdpunkt i central innerstad men riskerar att bibehålla sitt perifera läge om inte området kopplas upp på rätt sätt i stadsstrukturen. Kvillebäcken är ett viktigt stråk som passerar längs med Backaplanområdet och som måste tas om hand i det fortsatta arbetet.

Centralenområdet

Området har en hög attraktionskraft av sitt goda läge och flöden med kommunikationer nationellt, regionalt och lokalt. Här är marken mycket attraktiv, och många verksamheter vill etablera sig i området. Skalan på planerad bebyggelse är helt ny för Göteborg, vilket kan påverka området på olika sätt. Genom den fortsatta kopplingen till Götatunneln kommer området ha relativt mycket trafik. Med Västlänkens nya uppgångar som kommer att ligga mot Bergslagsbanans gamla stationshus sprids det samlade hållplatsläget för kollektivtrafik som idag är koncentrerat runt Brunnsparken och Drottningtorget, över ett större område. Detta kommer medföra tyngdpunktsförskjutningar i flödet genom området. Centralenområdet kan ha en högre andel verksamheter men det är viktigt att även en betydande andel bostäder tillkommer. I och med att Centralenområdet är mycket hårdgjort kommer bristen på grönska troligen behöva kompenseras i närliggande stadsdelar exempelvis Gullbergsvass.

Gullbergsvass

Området saknar kopplingar mot omkringliggande stadsdelar samt över älven till Ringön. Gullbergsmotet är extremt ytkrävande, och otydlig prioritering av flöden i kopplingarna mellan Tingstadstunneln och Marieholmsförbindelsen riskerar att befästa det storskaliga trafiklandskapet.

Gullbergsvass har dock ett mycket bra läge i staden varför det är än mer viktigt att de få kopplingar som finns mot omgivande stadsdelar, även mot Partihallarna, utformas med omsorg. Fler kopplingar behöver även tillkomma.

Både i Centralenområdet och Gullbergsvass behövs ytor för hantering av dagvatten/skyfall. Här finns också stor potential att skapa både reglerande och kulturella ekosystemtjänster och en större park planeras i Gullbergsvass. Med den i Älvstadsarbetet föreslagna mängden bostäder finns det ett stort behov av förskola/skola med tillhörande friytor. I de omgivande stadsdelarna finns också en brist både på skolor för olika åldrar och parkytor. Detta sammantaget ställer krav på stora parkytor i Gullbergsvass.

Bohusbanans reservat, koppling till Västlänken enligt ÖP 2009 är ej längre aktuell.

Ringön

Ringön är ett verksamhetsområde i centrala Göteborg med ett geografiskt mycket attraktivt läge nära Centralstationen, men som omges av flera olika barriärer. I området finns kvaliteter som är mycket viktiga i en växande stad. Den tidigare varvsindustrin har utvecklats till en spännande företagsmiljö med varierade verksamheter i en tillåtande atmosfär. Det finns ett stort värde i att behålla karaktären i området. Här hittar man relativt låga lokalhyror och en stark samhörighet mellan de verksamma. Området ska fortsätta att utvecklas av egen kraft och i egen takt för att ge förutsättningar för ett näringsliv med både spets och bredd i nära samverkan med fastighetsägare och företagare. Arbetet med att utveckla Ringön följer på kort och medellång sikt en strategi som kan sammanfattas i att befintlig bebyggelse bevaras, befintliga verksamheter stöttas och nya kreativa verksamheter på lediga ytor möjliggörs. På längre sikt, om förutsättningarna för Hamnbanan ändras, skapar detta grunden till en spännande stadsmiljö med egen identitet.

På Ringön ligger större avfallshanteringsanläggningar där stora mängder avfall från både boende och verksamheter i hela regionen idag sorteras och mellanlagras. Om dessa platser i framtiden ska användas till mer stadsmässiga ändamål är det viktigt att i god tid hitta nya platser för dessa anläggningar då de är svårlokaliserade på grund av buller, transportvolymer krav på miljötillstånd med mera.



Ringön. Foto Anna Widman

Marieholm

Marieholm har ett geografiskt mycket attraktivt läge nära Centralstationen, men omgärdas av flera stora barriärer och har få kopplingar mot omgivningarna. Marieholm är idag ett industriområde helt utan parker och med brist på tillgång till stadsdelspark. Det ligger mellan Göta älv och Säveån som flyter stillsamt mitt i ett storskaligt trafiklandskap. Närheten till vatten gör att det finns potential för olika typer av ekosystemtjänster. Här passerar också ett av stadens viktiga cykelstråk, som kopplar ihop Marieholm och Slakthuset med Centralstationen, Gamlestadstorg och Hisingen, via en cykelbro över älven. Slakthusområdet är på gång att utvecklas men ligger idag som en ö mellan trafikstrukturer. I Marieholm finns liksom på Ringön större avfallshanteringsanläggningar som måste omlokaliseras vid eventuell framtida stadsutveckling.

Kommande övergripande projekt i innerstaden

Hantering av leder och järnväg som barriärer

Staden har som ambition att förtäta och stadsutveckla centrala områden samt att arbeta med att överbrygga barriärer för att koppla samman staden fysiskt och mentalt. Ett kommunikationssamband, det vill säga ett behov av framtida koppling, som redovisas på den inzoomade markanvändningskartan är Gropegårdslänken, som är en koppling från Gropegårdsgatan till Lindholmen och som korsar Lundbyleden.

Staden önskar att minska de större ledernas barriärverkan genom åtgärder som fortsatta utredningar får utvisa, detta gäller Lundbyleden, Oscarsleden, E6 söder om Tingstadstunneln. Hamnbanan och Kville Bangård innebär också kraftiga begränsningar för staden att utvecklas till en sammanhängande stad.

Vy mot nya Hisingsbron.
Illustration: Tomorrow AB



Planskild kollektivtrafik genom centrala Göteborg

Två större kommunikationssamband gällande planskild kollektivtrafik redovisas på den inzoomade markanvändningskartan, Linnéplatsen – Svingeln samt Gullbergsvass – Brunnsbo. Koll 2035 anger i sin utblick att dessa sträckors kopplingar fortsatt behövs utredas på sikt.

Nya gång- och cykelförbindelser över älven

Inventeringen från 2016 av möjliga eller önskvärda nya gång- och cykelbroar mellan Älvsborgsbron i väster och Marieholmsbron i öster finns redovisade som möjliga lägen/alternativ. Det finns ännu inget specifikt läge som staden förordar. Dessa hanteras som anspråk i avvägningar som kommer ske i nästa skede.

Bygga ut i vattnet

Omvandlingsområden intill älven skulle kunna bli föremål för utfyllnader, för att i kombination med älvkantskydd, utökade exploateringsområden och övergripande stråk, skapa ökade stadsbyggnadskvaliteter. Frågan är komplicerad och handlar både om tillstånd, genomförbarhet och miljökvalitetsnormer för vatten.

> *Läs mer om älvkantskydd under rubriken Klimatanpassning och dagvattenhantering”*

Älvkantskyddets placering och utformning

Ett förslag på huvudalternativ för sträckning för älvkantskydd längs Göta älv samt alternativa dragningar är redovisade på ortofoton i avsnittet om Klimatanpassning och dagvattenhantering denna handling. Markområdet där skyddet ska anläggas är 10–15 meter brett. Utformning med mera är frågor som ska utredas vidare utifrån platsens förutsättningar. Samrådet välkomnar synpunkter på de olika lägena.

Stråk som kan omvandlas

Några stråk har potential att omvandlas till mer stadsmässiga kopplingar. De stråk som pekas på i rutan nedan har inte avvägts mot andra eventuellt konkurrerande intressen eller prioriterats sinsemellan. Fortsatt arbete med omvandlingsstråk kommer att ske inom ramen för ÖP/FÖP-arbetet.

Föreslagna stråk som kan omvandlas enligt ÖP

- Hjalmar Brantingsgatan
- Björlandavägen
- Litteraturgatan
- Doktor Allards gata

Möjliga stråk som föreslås i FÖP centrala Göteborg

- Evenemangsstråket/Skånegatan
- Lundbyleden

Blå och gröna kopplingar

Särskilt viktiga blå och gröna kopplingar behöver utvecklas eller värnas för gång- och/eller cykeltrafik och samtidigt främja ekologiska värden. De stråk som pekas ut i kartan nedan har inte avvägts mot andra eventuellt konkurrerande intressen eller prioriterats sinsemellan. Fortsatt arbete med utformningen av kopplingarna kommer att ske inom ramen för arbetet med FÖP centrala Göteborg. Olika platser kommer att innebära olika krav på utformning. Vissa kopplingar kommer att utgöras av kajstråk och andra kommer att vara mer parkliknande.



Kartillustration som visar förslag på blå och/eller gröna kopplingar som behöver stärkas eller tillskapas i staden. Mörkgröna ytor visar befintliga park- och naturmiljöer, medan ljusgröna visar möjliga nya stråk och stråk som behöver kraftig förstärkning.
Kartillustration: Stadsbyggnadskontoret

Föreslagna blå och gröna kopplingar som utreds till nästa skede

1 Åstråket mellan Liseberg och Ullevigatan samt vidare upp mot Olskroken. Stråket är idag ett viktigt gång- och cykelstråk och miljön längs ån är en av få/ den enda gröna miljön som boende och arbetande i Gårda har tillgång till. Det ska därför i möjligaste mån utvecklas till ett parkstråk med platsbildningar för att kompensera för brist på större bostadsnära parker.

   - Stråket får inte bli en baksida i samband med eventuella byggnationer av intilliggande mark.
   - Stråket får inte bli smalare utan bör tvärtom breddas för att gynna möjligheter att uppnå miljökvalitetsnormer och samtidigt upprätthålla funktionen som viktigt gång- och cykelstråk.
   - Om det är möjligt att öppna upp kulverterad del av Gullbergsån skulle även det ha positiva effekter på såväl stadsmiljön som på åns status för miljökvalitetsnorm.

2 Ullevigatan/Fattighusån kan bli grön koppling mellan Mölndalsån och trädgårdsföreningen

   - Fattighusån är idag i princip helt otillgänglig för människor
   - Bättre möjlighet skapas för att uppnå miljökvalitetsnormer
   - Stråket utgör en strategisk och viktig koppling mellan två viktiga gröna miljöer i staden.
   - Ullevigatan är idag ett viktigt cykelstråk med få platskvaliteter

3 Alléstråket; Inga ytterligare intrång i parkmiljöerna ska göras. Istället bör omkringliggande barriärer öppnas upp så att parken blir mer till gänglig. Trots att stråket i sig är grönskande och är ett välanvänt cykelstråk så är det också en stark barriär som sänker upplevelsevärdena i och blockerar kopplingarna mot delar av Kungsparken.

4 Vallgravsstråkets koppling mot Skeppsbron och vidare längs älven

5 Kvillestråket ända ner till Frihamnen

6 Vasagatan.

7 Nytt blågrönt kajstråk/parkstråk som kopplar ihop Lindholmen med Frihamnen, Jubileumsparken och Ringön, eventuellt integrerat med älvkantskydd.

8 Nytt blågrönt kajstråk/parkstråk längs älvstranden i Gullbergsvass som ingår i sammanhängande kajstråk från Masthuggskajen till Gasverkskajen och som på sikt eventuellt kan förlängas vidare mot Gamlestaden, eventuellt integrerat med älvkantskydd.

Diskuterade projekt av stor vikt i innerstaden

Heden

Heden är ett område som omfattas av riksintresse för kulturmiljövård utifrån sitt fortifikatoriska värde som exercisplats. Det är en viktig plats för staden för föreningar och rekreation för hela staden och även i viss mån för regionen. Platsen är även viktig vid evenemang. Uppdrag finns om att göra detaljplan för Heden och det har genomförts en omfattande dialog om platsen.

Utifrån planområdets avgränsning och övergripande struktur är bedömningen att det finns mycket mark i centrala Göteborg som är tänkt för stadsutveckling, där befintlig användning inte längre är aktuell, som det är mer brådskande att ta tag i. Heden används flitigt och har ett värde i att vara en öppen offentlig plats. Heden beskrivs även som viktigt för att i framtiden vara en skyfallsyta, enligt nytt underlag från Kretslopp och vatten. Arbetet med detaljplan kommer fortsätta processen om Heden.

Rosenlundsverket

Rosenlundsverket är en centralt belägen produktionsanläggning för fjärrvärme och fjärrkyla. Anläggningen används för fjärrvärme, i huvudsak under kalla dagar eller vid störningar i annan produktion. Anläggningen utgör också en central funktion i fjärrkylasystemet med produktion baserat på återvunnen värme och frikyla från älven.

Kommunfullmäktige, (enligt yrkande från L, M och KD), gav i februari 2018 i uppdrag till Göteborgs Stadshus AB och Göteborg Energi AB att utreda konsekvenserna av en avveckling av Rosenlundsverket ur ekonomiskt-, geografiskt-, miljö-, och stadsbyggnadsperspektiv för att möjliggöra annat nyttjande av platsen. Platsen vid Rosenlundskanalens utlopp, intill Göta älv och bastionen skulle då vara möjlig för stadsutveckling om man tar tillvara de värden som finns i närområdet. En avveckling kräver uppförande av ersättningsproduktion på andra platser i kommunen samt omfattande ledningsförstärkningar. Återrapportering beräknas bli klar under första kvartalet 2019.



Rosenlundsverket, Foto Mikael Svensson

Arenaområdet

Stadsledningskontoret har ett uppdrag från kommunstyrelsen att hitta lägen för ersättningsarenor för Scandinavium och Lisebergshallen, flytt och nybyggnad av Valhallabadet samt att möjliggöra stadsutveckling längs Valhallagatan. Utveckling av området innebär utmaningar och målkonflikter i och med arenakomplexets storskalighet samt anspråk på parkering till handel och evenemang intill goda kollektivtrafikmöjligheter.

När arenaområdet/evenemangsområdet planeras är det viktigt att jobba med att överbrygga nya och befintliga barriärer i området, som exempelvis parkeringar och inhägnade idrottsområden. Därför behövs bland annat ett kommunikationssamband mellan Gårda och Skånegatan som FÖP centrala Göteborg pekar ut i markanvändningskartan. Kommunikationssambandet ska även koppla mot gång- och cykelstråket längs Mölndalsån, Åstråket, som är ett viktigt grönblått stråk i staden. Det behövs även fler broar över Mölndalsån.

En utveckling av Åstråket är en förutsättning för att kunna bygga blandad stad med fler bostäder i Gårda som helt saknar parker. Enligt pågående programarbete finns heller inte rum för att skapa nya parker. Närmaste parkmiljö förutom Åstråket, är Burgårdsparken. Mölndalsån behöver även utrymme för att det ska vara möjligt att klara kraven på miljökvalitetsnormerna för ytvatten.

Lindholmsförbindelsen

Lindholmsförbindelsen är en ny fast kollektivtrafikförbindelse mellan Lindholmen och Linnéplatsen, där älven ska korsas vid Stigberget. Den är den tredje och sista etappen av det kollektivtrafikobjekt som i Sverigeförhandlingen kallas Spårväg och citybuss Brunnsbo – Linné via Lindholmen. Lindholmsförbindelsen finns med i gällande ÖP som utredningsområde. Tanken är att förbindelsen ska börja byggas kring 2030 och stå klar cirka fem år senare. För tillfället utreds huruvida förbindelsen över älven ska vara en bro eller en tunnel och vad valet däremellan skulle få för påverkan på kollektivtrafiken, stadsutvecklingen längs älven, sjöfarten och gång- och cykeltrafiken.

Läs mer:

www.sverigeforhandlingen.se



Skiss på hur broalternativet för Lindholmsförbindelsen kan komma att bli. Illustration: AL studio.

Masthuggskajen och Majnabbe

Göteborgs stad har ett avtal med Stena Line om hur länge deras verksamheter med färjetrafik kan ligga kvar vid kaj i centrala Göteborg. Danmarkstrafiken är viktig för staden men utgör samtidigt en begränsning då marken istället kan användas för stadsutveckling samt i och med att den angörande trafiken skapar barriärer, buller och dålig luft. Avtalet för Danmarkstrafiken kan sägas upp om deras läge är i strid med planerad stadsutveckling. Lindholmsförbindelsen som är en del av Sverigeförhandlingen kan vara en sådan stadsutvecklingsfaktor. Om förbindelsen utformas som en bro, måste Danmarkstrafiken flytta. Det skulle innebära att riksintresset som E45 utgör på Oscarsleden förändras. Det innebär även att det finns en ökad stadsutvecklingspotential på södra sidan.

Om Lindholmsförbindelsen utformas som en tunnel, kan Danmarkstrafik ligga kvar. Under själva byggtiden av tunneln kan vissa begränsningar behövas. Oscarsleden är kvar som riksintresse, och det innebär även en lägre stadsutvecklingspotential på södra älvstranden. Masthuggskajen och Majnabbe redovisas som utredningsområde för blandad stadsbebyggelse.

Göteborgs stadslinbana

Ytterligare en fast förbindelse över älven som är i planeringsskedet är Göteborgs stadslinbana, som kommer att innebära ett nytt inslag i Sveriges kollektivtrafiksystem för första gången sedan tunnelbanan infördes i Stockholm på 1930-talet. Från Wieselgrensplatsen ska resenärerna på 12 minuter kunna ta sig till Järntorget via Västra Ramberget och Lindholmen. Linbanan kopplar samman flera utvecklingspunkter i centrala Göteborg och bidrar till att överbrygga flera barriärer, såsom både Lundbyleden, Hamnbanan och Göta älv. Linbanan bedöms inte påverka sjöfarten negativt då den är planerad att passera över älven med en minsta segelfri höjd om 45 meter.



Göteborgs Stadslinbana. Illustration: UNStudio och Kjellgren Kaminsky Architecture

Nya Ullevi

Nya Ullevi är en stor anläggning med oerhört centralt läge som används främst under sommaren och då endast ett fåtal gånger. För Göteborg & Co som arbetar med evenemang är anläggningen väldigt viktig när det är stora konserter, utifrån dess centrala läge och goda kommunikationer. När anläggningens livslängd är över skulle platsen dock kunna vara attraktiv mark för blandstad och Ullevigatan kan omvandlas till ett mer stadsmässigt stråk. En arena som en viktig målpunkt i en annan del av staden skulle också kunna vara en möjlighet.

> *OBS: Det är viktigt att skilja mellan stadskärnan och regionkärnan. Regionkärnan avser hela Göteborg och behandlas inte här.*

Stadskärnan

I Göteborg är stadskärnan idag koncentrerad till delar av stadsdelen innanför Vallgraven och runt Centralstationen. Det är här kopplingen till det nationella järnvägsnätet har sin start och målpunkt. För att kunna svara mot nya behov i nya centrala innerstadsområden behöver stadskärnan utvidgas för att skapa potential att möta lokala behov av flöden bredvid regionala, turist- och besöksbehov.

Stadskärnan har högre täthet av människor i rörelse och är den del av innerstaden som är mest högintensiv. Här finns känsliga, värdefulla och identitetsskapande kulturmiljöer och förtätningen behöver anpassas till kontext och omgivning. Stadens inre delar är i ännu högre grad till för alla. De offentliga rummen är särskilt viktiga mötesplatser i den täta staden där många människor vistas och de ska utformas med tydlig offentlig karaktär. Här finns ett hårt tryck från verksamheter som vill ligga strategiskt nära de centrala stationslägena (Centralstationen, men också Haga och Korsvägen).

För att staden ska vara levande även efter kontorstid behöver innehållet i stadskärnan balanseras med en blandning av arbetsplatser, bostäder och service, detta gäller även klustrade områden som Lindholmen. I den innersta stadskärnan är det trångt om yta och hur bebyggelsen ska utformas bestäms av detta.



Vy mot Grönsakstorget, Foto Peter Svenson

Det är extra viktigt att det finns generösa parker och andra rekreativa ytor som till exempel kajpromenader för gemensamma ändamål i stadskärnan. Att satsa på en stadspark är ett sätt att skapa en mötesplats för alla stadens invånare i centralt och tillgängligt läge. Det är då viktigt att stadsstrukturen stödjer en sådan placering, och att ytorna är tillräckligt stora. Publika lokaler är också lämpliga att placera i dessa lägen.

Nya strategiska lägen

Platser med stationslägen har potential och förutsättningar till utveckling med liknande egenskaper som stadskärnan, där många flöden möts, platser befolkas, målpunkter skapas.

Det är vid strategiska stationspunkter som staden har störst potential att utvecklas. I Göteborg sammanfaller ofta de korsningspunkter i stadsstrukturen som har hög lägespotential för blandning med de gamla industristrukturernas trafikmot. Det gör att det är svårt att till fullo utnyttja den potential som tillgängligheten kan erbjuda. Nya på- och avfarter till de centrala trafiklederna begränsar ytterligare utrymmet för stadsutveckling i strategiskt viktiga lägen.

Gårda/Korsvägen

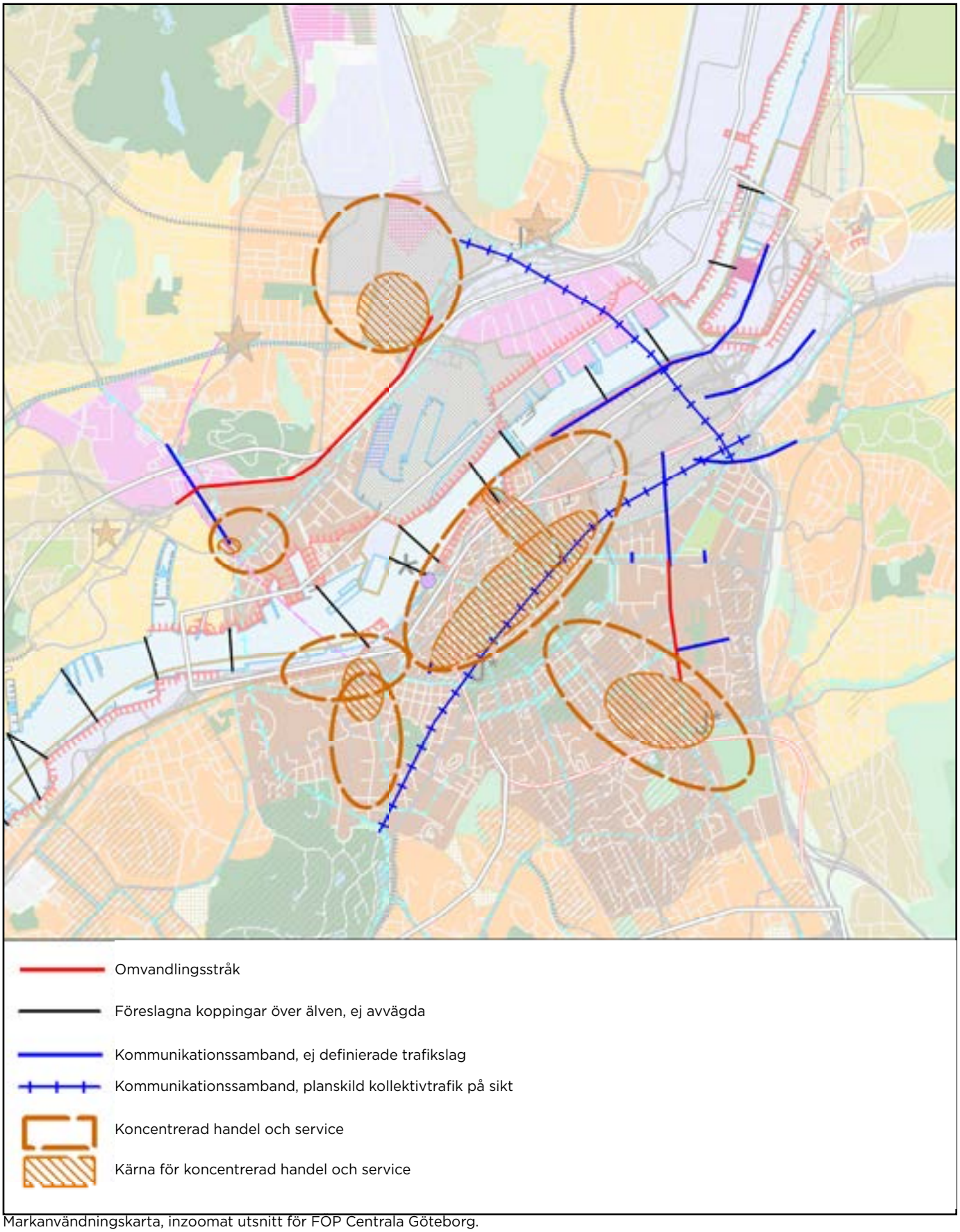
Gårda och Korsvägen är område under omvandling med blandning av bostäder och kontor. Grönstråket längs Mölndalsån är viktigt att värna och vidareutveckla. Viktiga koppling/kommunikationssamband som behövs är över Mölndalsån mellan Gårda och Skånegatan samt över Fattighusån för att koppla ihop gångstråket längs Mölndalsån norrut på längre sikt, när Ullevigatan kan bli föremål för omvandling till stadsgata

Gamlestaden

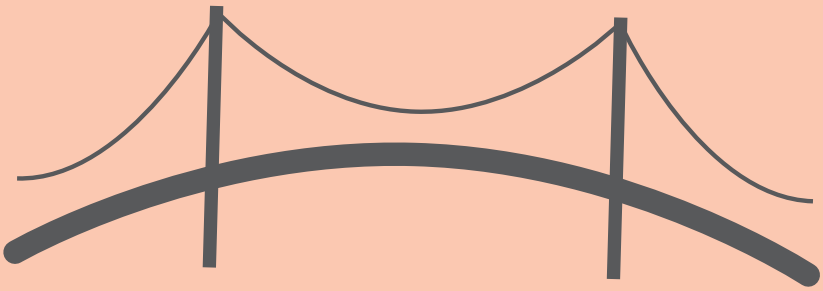
Gamlestaden är redan under omvandling. Det kommer att vara en stark tyngdpunkt med stationsläge för pendeltåg, vilket ger denna del av staden potential att avlasta Korsvägen från en del fokus. Här finns möjlighet att koppla ihop de östra stadsdelarna med Marieholm och Gullbergsvass via Slakthusområdet och Gullbergs strandgata. Det är ett strategiskt viktigt läge för kollektivtrafik då flera olika kollektivtrafiksystem skulle kunna kopplas ihop i detta område, på ömse sidor om järnbanan, för att skapa ytterligare synergier i användningen av anläggningen vid Gamlestads torg.

Backaplan/Brunnsbo

Här planeras ett nytt stationsläge för pendeltåg. Tyngdpunktsförflyttning med avseende på regionala kopplingar kommer därför på lång sikt att ske från Hjalmar Brantingsplatsen till Brunnsbo. Detta stärker stadsutvecklingen i de norra delarna av Backaplan.



Markanvändningskarta, inzoomat utsnitt för FOP Centrala Göteborg.
För övriga färger och raster, se markanvändingskarta i nya kommunövergripande ÖP



TEMATISKA ANSPRÅK

En stad innehåller många beståndsdelar som är beroende av varandra. Planeringen av staden måste därför ta hänsyn till helheten, det vill säga de allmänna intressen som utgörs av rubrikerna i detta kapitel. Staden ska utformas med människan i fokus. Ett viktigt mål för staden är därför ett fungerande vardagsliv. Nedan presenteras och motiveras tematiska anspråk.

ARKITEKTUR, KULTURMILJÖ OCH STADSBYGGNAD

Stadsbyggandet handlar om det bebyggelsen, mellanrummen och sammanhangen. I den centrala staden uttrycks det som att stadens bebyggelse och offentliga rum binds samman av ett kontinuerligt gatunät. Funktion, arkitektonisk kvalitet och upplevelse kopplas till det av människan byggda applicerat på platsens naturgivna förutsättningar och påverkan av klimat, väder och vind. På så sätt blir stadsbyggandet även hållbart.

Hållbart stadsbyggande, regeringens punkter

Grundläggande i arbetet med arkitektur och stadsbyggande i Göteborg är Nationellt mål för arkitektur, form och design – politik för gestaltad livsmiljö (riksdagsbeslut 2018-05-24) uttryckt:

Arkitektur, form och design ska bidra till ett hållbart, jämlikt och mindre segregerat samhälle med omsorgsfullt gestaltade livsmiljöer, där alla ges goda förutsättningar att påverka utvecklingen av den gemensamma miljön. Genom att:

- hållbarhet och kvalitet inte underställs kortsiktiga ekonomiska överväganden
- kunskap om arkitektur, form och design utvecklas och sprids
- det offentliga agerar förebildligt
- estetiska, konstnärliga och kulturhistoriska värden tas tillvara och utvecklas
- miljöer gestaltas för att vara tillgängliga för alla
- samarbete och samverkan utvecklas, inom landet och internationellt.



Vy mot Norra Älvstranden, Foto Klas Eriksson

Stadens arkitekturstrategiska arbete

Arkitektur är viktigt! Arkitektur rör det byggdas form, stadsrummens gestaltning, stadens rörelsestråk och funktion. Arkitektur påverkar människor dagligen. Att ha nära till vardagens målpunkter och tillgång till upplevelserika och välkomnande stadsrum påverkar människors livskvalitet och deras känsla av gemenskap. Arkitektur är ett värdeskapande verktyg för goda livsmiljöer. En arkitekturpolicy som är under framtagande visar på en tydlig viljeriktning för stadens utveckling för att stärka Göteborgs roll som modig förebild inom arkitektur.

Arkitekturpolicy för Göteborgs Stad innebär att Göteborg utvecklas till:

En attraktiv stad med stark identitet. Arkitektur bidrar till Göteborg som attraktiv stad med stark identitet. Genom att medvetet satsa på god arkitektur ökar Göteborgs attraktionskraft för boende, besökare och ett innovativt näringsliv.

En stad för människor. Människorna och deras olika behov ska vara utgångspunkten när Göteborg utvecklas. Närmiljön har grundläggande betydelse för människors hälsa och välbefinnande. Göteborg ska vara en stad med goda och hälsosamma livsmiljöer, som är rik på upplevelser i ögonhöjd. Stadsrummen ska vara trygga, tillgängliga och upplevelserika, med en omsorgsfull detaljering som tål att ses på nära håll.

Göteborg som ”modig” föregångare. Det kräver mod, skicklighet och uthållighet för att kunna skapa god arkitektur och goda livsmiljöer. Med tydliga ambitioner om vad Staden vill uppnå är det lättare att skapa en attraktiv stad för alla göteborgare. Göteborg ska vara en förebild för god arkitektur både som planerande, byggande och förvaltande aktör. Göteborg ska aktivt delta i kunskapsbyggandet inom arkitektur.



Nybyggda hus i Lundby Foto Klas Eriksson

Kulturmiljö

De fysiska, rumsliga och visuella egenskaper som utgör Göteborgs kulturhistoriska värden och karaktäristiska egenart, är viktiga att bibehålla och bygga vidare på när staden utvecklas. Dessa värden och egenskaper finns bland annat beskrivna i stadens bevarandeprogram, länsstyrelsens fördjupade riksintressebeskrivningar samt i ett stort antal olika kulturmiljöunderlag framtagna i samband med olika planprojekt. De ger en god grund för att diskutera utveckling och tillägg i centrala Göteborg.

De kulturhistoriska värdena kan indelas i kulturmiljövärden som är av allmänt intresse respektive av riksintresse. I många fall överlappar dessa varandra och kan ibland vara svåra att särskilja. Oavsett har värdena prövningsgrundande egenskaper, men det är bara riksintressenas beslutstexter som har en planjuridisk verkan i strikt mening på regional nivå.

Utgångspunkter vid planering och exploatering ska alltid vara platsens karaktär och kulturhistoriska kontext, att spegla vår nutid och stärka Göteborgs identitet för framtiden. I stora delar av Älvstaden handlar det om att fånga och omtolka arvet från varvs- och sjöfartsstaden i den nya staden. Det kan handla om att bevara både materiella och immateriella kulturvärden. Generellt kan det även handla om att ny bebyggelse i centrala Göteborg kan komma att få en helt annan skala, typologi och dynamik än den gamla stadskärnan. Därför är det viktigt att se hur tillskott ska förhålla sig till dessa aspekter i det befintliga. Byggnader som avviker från exempelvis etablerad höjd får automatiskt ett högt symbolvärde varför placering av sådana bör göras med stor medvetenhet.

Ny bebyggelse på stadens höjder kommer att påverka stadens siluett och synas från stora delar av staden. Genom att grönskande kullar bebyggs kommer den övergripande stadsbilden att förändras och stadens karaktär bli mindre tydlig då skillnaderna mellan kullar och dalgångar suddas ut.

Läs mer:

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg - ett program för bevarande, del 1-3, 1999/2017



Kronhuset, Foto Klas Eriksson

Läs mer:

Stadsbyggnadskvaliteter
Göteborgs Stad, 2008

Kvaliteter på alla nivåer

För att uppnå kvalitet inom arkitektur och stadsbyggnad krävs en förståelse för hur system, strukturer, proportioner, materialitet och detaljer hänger ihop och hur dessa fungerar i givna naturförutsättningar och i rådande stadsliv. Det är viktigt att det är rätt kvalitet på rätt plats. Kvalitet behöver inte vara dyrt utan märks genom omsorg, finess och uttrycksfullhet i utformningen. Hög kvalitet betyder ofta hållbar i bemärkelsen att något ska hålla länge och vara värt att investera i. Kvalitet handlar även om robust, flexibel och följsam planering som krävs för att Göteborg ska kunna anpassas till ändrade förutsättningar över tid. Multifunktionella åtgärder och lösningar bidrar till flexibilitet och till hushållning med värdefull mark och andra resurser.

Arkitektur handlar om att förhålla sig till en plats och formge utifrån människans behov och olika förutsättningar. Medvetna proportioner i alla skalor samt känsla för materialitet leder till kvalitet. Förhållandet mellan de naturgivna förutsättningarna, det byggda samt årstider, väder och vind är av stor vikt. En tydlig omtanke kring arkitektur och rum skapar höga upplevelsevärden och andra sociala värden. Samverkan mellan offentligt och privat uppmuntras för att bygga en stad av kvalitet. Dock ska det vara tydligt vad som är privat eller offentligt.

Stadens offentliga rum och byggnader ska formges och byggas förebildligt och utifrån ett hållbart perspektiv med genomtänkta val av arkitekter och landskapsarkitekter. Lokal, nationell och internationell kunskap i arkitekturfrågor och en bred omvärldsbevakning är viktigt för att kunna nå dit.

Göteborgs Stad ska driva på utvecklingen genom att arbeta med exempelvis tillfällig arkitektur, arkitekturtävlingar, innovationer och testbäddar. Staden ska aktivt bidra till kunskapsutbyte och utvecklat samarbete tillsammans med stadens förvaltningar och bolag och med andra aktörer, så som akademi, näringsliv och verksamheter. I Göteborg genomförs idag många tävlingar, men det är även viktigt att höja kvaliteten på de vardagliga miljöerna och i det vardagliga arbetet.

Den historiska bebyggelsen och dess karaktär kommer att kompletteras med någonting nytt på norra sidan av älven. En tät och storskalig urban miljö med ett antal offentliga funktioner som konsthall, sjukhus och stadspark i omformulerade varvs- och industrimiljöer. Variation uppstår mellan exempelvis äldre och nyare bebyggelse, högre och lägre hus, breda och smala gator, olika arkitektoniska uttryck. Olika typer av parker och natur ger en attraktiv och intressant stad med rika upplevelser för invånare och besökare samtidigt som den främjar biologisk mångfald i parker och vattennära stråk. Förtätning av staden ska ske utan att kompromissa med stadskvaliteter som närhet till parker och naturområden.

Frågor som behöver ställas i alla projekt
oavsett skala är vad, var och hur samt av vem?

- Varje projekt ska bidra till människorna och till den omgivande staden.
- Varje projekt ska samspela med och fysiskt kopplas ihop med sin omgivning.
- Befintliga värden ska omhändertas och utvecklas. Nya värden ska skapas.
- Varje projekt ska ha en arkitektonisk idé.



Kulturreservatet Klippan Foto Klas Eriksson

Stadsbyggnad

Stadsstruktur

Stadsstrukturen ska utformas med utgångspunkt i fysiska, innehållsmässiga och kulturella värden samt andra kvaliteter som är viktiga för stadens identitet. Hur stadsstrukturen är uppbyggd och vilka delar som kopplas till varandra skapar tillsammans med det övergripande trafiksystemet lägen med olika kvalitet och värde i hela staden.

I Göteborgs befintliga innerstad är det inte tätheten i sig, eller rutnätsformen som avgör vilka platser som är livligast befolkade, utan hur själva stadsstrukturen är kopplad med kontinuerliga radiella stråk och tvärstråk som sträcker sig långt ut i staden. Korsande stråk och attraktiva platser där människor vill uppehålla sig är viktiga faktorer.

En sammanhängande stadsstruktur är förutsättningen för en levande stadsmiljö, där offentliga rum är organiserade, placerade och utformade så att de skapar en dynamik mellan befolkade, livliga platser och lugnare platser för återhämtning. När vardagslivets dynamik förändras i och med förändrad livsstil, skapas nya behov av rörelser.

I de centrala stadsutvecklingsområdena, där glesheten idag är relativt hög, är även trycket på mark mycket högt vilket gör att här finns stor omvandlingspotential. Genom att förtäta i dessa områden och på så vis jämna ut tätheten i staden så att en större del av innerstaden når kontinuerlig urbanitet, främjas bättre användning av marken och tillgänglighet till kommunala resurser.

Stadens topografi och tunga infrastruktur gynnar förtätning i vissa strategiska stråk. Stadens spatiala analys visar att många centrala stråk har låg täthet men stor omvandlingspotential. Den traditionella förtätningen i årsringar bör kompletteras med en förtätning längs dessa.

Markanvändning

Stadsstrukturen skapar förutsättningarna för hur fördelningen kan se ut mellan exempelvis olika typer av bostäder, verksamheter, parker, offentliga platser, handel och kultur. Olika delar av staden kan dessutom variera i uttryck, skala och intensitet. En blandning mellan bostäder, arbetsplatser och service bidrar till en balans mellan dag- och nattbefolkning som möjliggör stadsliv under hela dygnet och veckan. En blandad stadsbebyggelse leder till närhet mellan målpunkter, motverkar segregation och bidrar till ett välkomnande stadsliv där det offentliga rummet spelar en viktig roll. Den nära storstaden möjliggör en hållbar livsstil och ett enklare vardagsliv, då fler kan få tillgång till ett större utbud inom kortare avstånd. Kvartersutformning och husgestaltning behöver också anpassas till möjligheten att skapa funktionsblandning och tillräcklig invånartäthet med bibehållen kvalitet.

Täthet

Begreppet täthet används för att definiera förhållandet mellan mark och exempelvis typ av användning eller antal användare. Det är ett sätt att beskriva intensitet av användning och kan fångas i en mängd ekvationer: boende per hektar, offentliga platser per person, friyta per barn, byggnadsvolym per area (exploateringstal), och så vidare. Var för sig ger dessa ekvationer bara ett enskilt svar; tillsammans kan de erbjuda en väl avvägd bild som kan ge en fingervisning om vilken fördelning mellan användningar som är lämplig.

Den största påverkan på tätheten får kombinationen av funktionsblandning, markanvändning och planerad bebyggd volym (BTA). Ju högre exploateringstal desto svårare att klara behovet av friytor och dagsljus. Ju fler bostäder, desto större behov av friyta och parkmark per person och därmed lägre exploateringstal. En hög byggnadshöjd ger inte alltid ett högt exploateringstal. Det är markytans storlek som bestämmer hur många bostäder ett område tål, och därigenom kan fördelningen mellan bostäder och verksamheter bestämmas.

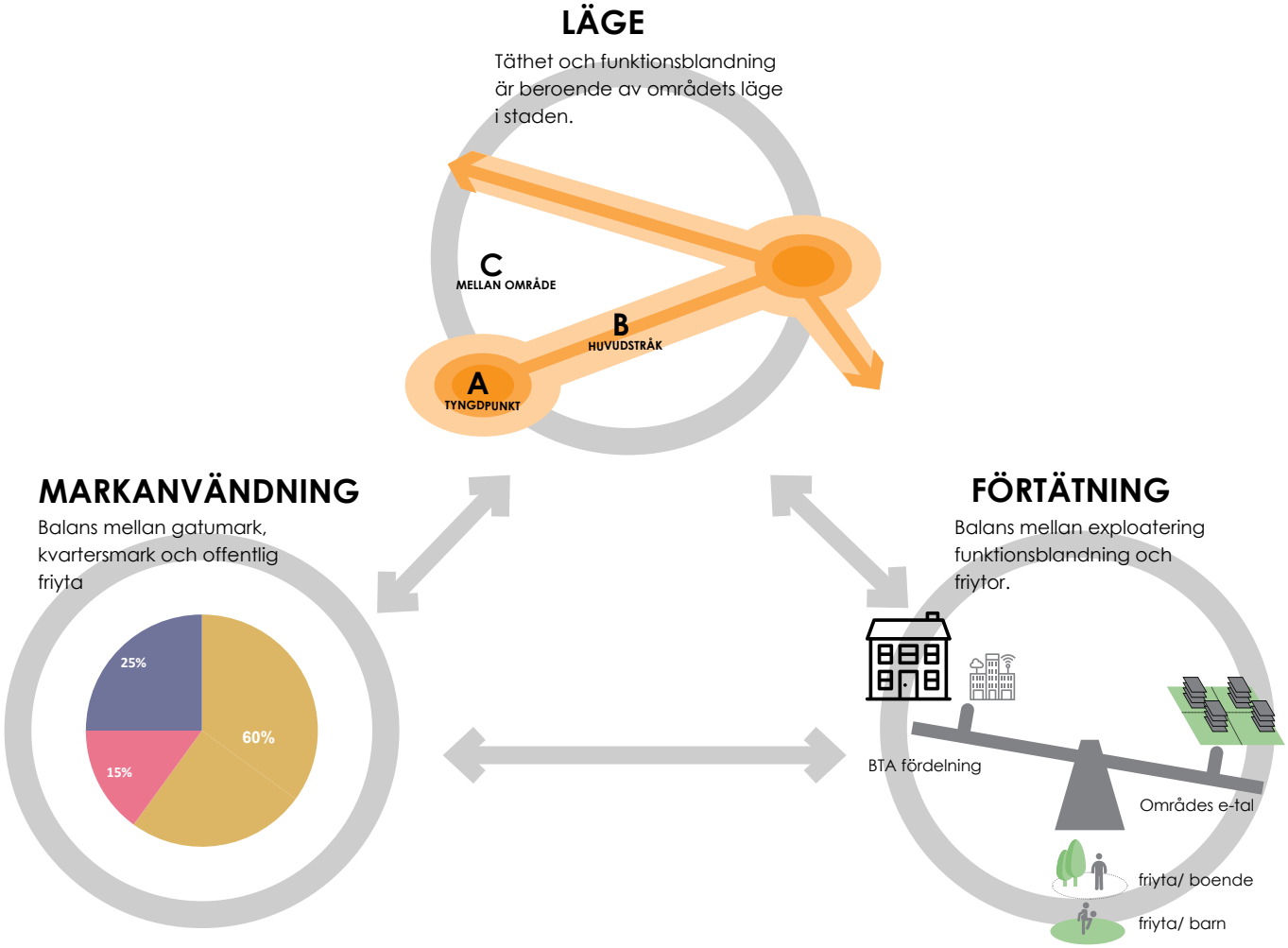
Tätheten handlar inte bara om bebyggelsen utan om antal människor som bor eller arbetar inom ett område. Täthet hänger också ihop med hur många människor som rör sig igenom ett område och det beror i sin tur på hur gatustrukturen är uppbyggd.

Minsta andelen offentliga platser och maximala andelen gata är två faktorer som behöver regleras långsiktigt i centrala Göteborg. Jämfört med den historiska innerstaden så har Älvstaden i den pågående planeringen ett underskott på offentliga platser och ett överskott på gatumark. Balans mellan kvartersbebyggelse, trafikala gator och friyta/park inom varje delområde eller stadsdel är viktig att definiera tidigt i planeringsprocessen. Denna balans kan innebära att den traditionella kvartersstaden som koncept måste överges när man når över en viss

exploateringstäthet, till förmån för andra stadsmönster. Rumslig täthet är alltid i viss utsträckning en utformningsfråga, en välgestaltad stad tål ofta en högre täthet, vilket är en anledning till att det är vanskligt att fastställa absoluta riktvärden avseende exploatering och friytor.

Utbyggnadsordning

För att inte bygga bort kvaliteter och möjligheter i centrala staden kan marken, enligt äldre stadsplanering, sorteras efter genomförandeförutsättningar för en etappvis framtida utbyggnad av innerstaden. I Göteborgs äldre bebyggelsehistoria var praxis att börja bebygga den billigaste marken först och därigenom höja markvärdet tills en exploatering på även den dyrare marken gick att räkna hem. De äldre stadsplanerna styrde därför ofta grundstrukturen inklusive behoven av skolor, parker eller andra viktiga funktioner för väldigt stora sammanhängande områden vilket skapade en förutsägbar utbyggnation under flera decennier framåt.



Figur som visar sambandet mellan förtätning, markanvändning och läge.
I Älvstadenarbetet har till exempel gatumarken kommit att bli hög på bekostnad av friytorna och parkmiljöerna. Illustration: stadsbyggnadskontoret

Läs mer

Social konsekvensanalys - människor i fokus 1.2, Göteborgs Stad 2016

STADENS OFFENTLIGA RUM

Blå och gröna stråk och områden, torgbildningar, kajer och gaturum ingår i stadens offentliga rum och är några av stadens allra viktigaste beståndsdelar. De offentliga rummen ska erbjuda såväl platser för vila, återhämtning och rekreation som gemensamma och inkluderande mötesplatser, kommers och rörelse. Mötesplatser är viktiga för den sociala sammanhållningen i en stad och för att människor ska känna sig delaktiga i samhället, därför är det viktigt att det är tydligt att de offentliga rummen är just offentliga. Kontakter med andra människor är ett grundläggande mänskligt behov och en förutsättning för en god hälsa och ett gott liv. Olika grupper ska kunna se varandra i det dagliga livet och därigenom kunna få en större förståelse för varandra. I staden behövs också en variation och mångfald med olika typer av mötesplatser. *(Läs mer i förslag till ny ÖP, kap. 4. Tematiska inriktningar, Levande stadsmiljö)*

I innerstaden finns förutsättningar för att skapa unika offentliga rum av hög kvalitet som kan fungera som invånarnas vardagsrum och kreativa plattformar. Utformning och lokalisering av det offentliga rummet samt dess kopplingar mot omgivningarna är avgörande för att skapa förutsättningar för urbanitet, det vill säga stadsliv. Utveckling av olika former av gemensamhetsanläggningar och delningsekonomi kan skapa samhörighet och gemenskap vilket i sin tur skapar ännu bättre förutsättningar för levande stad och för urbanitet.

Blå och grön struktur

I Göteborgs innerstad finns unika parkmiljöer som Kungsparken och Trädgårdsföreningen samt större parker som Slottsskogen och promenadstråk längs något av stadens många vattendrag. Inom cykelavstånd från innerstaden nås stora naturområden som Delsjöområdet, Hisingsparken och Änggårdsbergen. Berg, vatten och gröna kilar är starka karaktärs- och identitetsskapande element i Göteborg

Genom att lyfta den blå och gröna strukturen skapas bättre förutsättningar för att skapa en sammanhängande grön stad där blå och gröna stråk och platser binder samman stadsdelar och människor. Strukturen bidrar med otaliga sociala, ekologiska och ekonomiska värden och möjligheter och är dessutom nödvändig för klimatanpassningen av staden. Den blå och gröna strukturen ska användas som utgångspunkt i planeringen för att förädla varje stadsdel och bidra med ekosystemtjänster, klimatanpassningsåtgärder, hälsoeffekter, möjlighet till rekreation samt rena skönhetsupplevelser.

Det innebär att inga befintliga blågröna stråk, parker eller naturområden ska försvinna och att fler gröna och tillgängliga offentliga rum och platser ska skapas. Nya blå eller gröna miljöer ska vara tillräckligt stora för att möte många behov och önskemål samt tåla slitage. De ska också placeras optimalt för att göra störst nytta, det vill säga där de blir tillgängliga för flest och där de täcker en kapacitetsbrist samt där de gör flest nyttor ur ekosystemtjänstperspektiv. Ny bebyggelse ska planeras utifrån en täthet som tillåter att krav och riktlinjer på tillgång till parker och friytor uppfylls. Det ger även stadens invånare möjlighet att leva ett mer hållbart och enklare vardagsliv samtidigt som det främjar folkhälsan. En variation av upplevelserika parker, blågröna stråk och rekreationsområden ger staden identitet och attraktivitet. En jämlik tillgång till omhändertagna blågröna miljöer kan stärka sammanhållningen i staden. Detta förhållningssätt skulle stärka hela stadens dragningskraft och därigenom gynna alla de tre hållbarhetsaspekterna.

Innerstadens vattendrag är, eller har potential att bli, stora tillgångar för stadens invånare både som rekreativa stråk med möjlighet till vardagsmotion samt bärare av biologisk mångfald och ekosystemtjänster. Dessutom är de tydliga identitetsskapare och förhöjer upplevelsen av stadsmiljön vilket har betydelse även för turismen. I framtiden kan det bli möjligt att bada i älven och redan nu kan den användas inom friluftslivet för exempelvis kajakpaddling. I innerstaden är de vattennära lägena några av de mest attraktiva platserna att bygga på. Här gäller det att planera rätt, så att så många som möjligt får möjlighet att ta del av dessa lägen. Det finns även några anspråk på kajerna som kräver extra eftertanke och samordning för att skapa bra lösningar som fungerar ihop. Exempelvis finns behov av älvkantskydd, dagvattenlösningar och kajplatser, samtidigt som åtgärder för miljökvalitetsnormer för vatten är nödvändiga. Dessutom finns en önskan om att göra alla vattendrag tillgängliga för allmänheten. *(Läs mer i förslag till ny ÖP, kap. 4. Tematiska inriktningar, Grönområden och vattenmiljöer)*

Torg och platsbildningar

Öppna allmänna platser, så som parkrum och torg är mycket betydelsefulla för upplevelsen av staden, då de bland annat är viktiga mötesplatser som inte kostar något. För att skapa en blandad stad så spelar torgens tillgänglighet i gatunätet en viktig roll för verksamheternas kundunderlag och överlevnad. Torg som ligger dolda bakom bebyggelse, otillgängliga på andra sidan en barriär, eller avskilt från huvudgatan utan kopplingar mot sin omgivning riskerar att bli folktomma. Tillgänglighet till torg och platsbildningar är särskilt viktig för gående och cyklister. Ju fler stråk som leder in mot torget desto bättre. Om hållplatslägen för kollektivtrafiken saknas bör det om möjligt planeras in för att stödja verksamheterna så mycket som det går. Däremot kan torg som genomskärs av bilvägar och kollektivtrafik mista flera av sina vistelsekvaliteter då exempelvis ljudmiljön försämras exempelvis Korsvägen och Redbergsplatsen.



Kville saluhall vid Vågmästareplatsen. Foto Marie Ullnert

Gaturummet

De befolkade gaturummen, stråken, ska utformas som stadsrum där gående, cyklister och kollektivtrafik prioriteras. Stråken, är mycket viktiga komponenter i stadsväven då de är förutsättningar för stadsliv. Med nya tvärkopplingar kan barriärer brytas mellan stadsdelar som idag ligger isolerade från varandra. På så sätt kan nya dynamiska relationer skapas och befintligt utbud av institutioner och handel kan samnyttjas. Fler människor skapar dessutom större underlag för nytt utbud av service.

Korsande stråk och attraktiva platser som skapas längs kontinuerliga stråk bidrar till att gående upplever avstånd som kortare och att människor vill uppehålla sig där. Trygga och fotgängarvänliga miljöer med en mänsklig skala, ett mänskligt tempo och en tilltalande utformning ska främjas.

I pågående arbete med Älvstaden beskrivs att stråk som är välintegrerade i ett överordnat gatunät har förutsättningar för högre flöden av gångtrafik. Befolkade gaturum skapar förutsättningar för handel och aktiva bottenvåningar i vissa lägen. Trottoarer i gaturum där många vistas, exempelvis där bottenvåningen innehåller handel av olika slag, behöver vara generöst tilltagna. Sittplatser vid gångstråk är viktigt för äldre och möjliggör vardagsmotion. Längs gator med höga gångtrafikflöden behöver också hastigheten hållas nere och täta korsningspunkter skapas.

Trafikkontoret har under hösten 2018 arbetat med nya gatutyper för ett växande Göteborg. Syftet har varit att hitta nya utformningsprinciper för trafik och vistelse i täta stadsmiljöer, samt att beskriva och illustrera exempel på hur sådana gaturum kan se ut som ger plats för stadslivet. Ett annat syfte är att försöka hitta ett gemensamt arbetssätt i planeringsprocessen mellan de inblandade förvaltningarna. Ambitionen är att gå mot att ersätta trafikplanering och bebyggelseplanering med en gemensam stadsplanering. Under 2019 ska arbetet fortsätta i samverkan med stadsbyggnadskontoret och park- och naturförvaltningen, med förhoppningen att få fram ett gemensamt dokument ”Stadens gaturum”.



Kaponjärgatan i Haga, Foto: Klas Eriksson

Viktiga gröna kopplingar

I innerstaden finns några särskilt viktiga kopplingar som antingen har eller har potential att få en viktig sammanbindande funktion mellan blå och gröna miljöer. Kopplingarna är viktiga för helheten i Göteborg och ur ett socialt perspektiv för att skapa promenadvänliga slingor och stråk, såväl som ur miljöhänsyn då de exempelvis har betydelse för möjligheter till att klara miljökvalitetsnormerna för ytvatten eller för den biologiska mångfalden.

Nya blå och gröna stråk ska planeras utifrån viljan att skapa en sammanhållen stad och en sammanhängande blågrön struktur för att gynna ekologiska så väl som sociala aspekter.

Se mer om viktiga blå och gröna kopplingar samt omvandlingsstråk under rubriken Innerstaden.

Omvandling till stadsmässiga stråk

Några befintliga gator i staden har potential att omvandlas från traditionella bilvägar som utgör barriärer till mer stadsmässiga gator eller stråk med ökade platskvaliteter och ökad multifunktionalitet. Med stadsmässiga stråk menas även att de är en del av ett finmaskigt nät och bidrar därför till att hålla samman staden vilket är en bit på vägen mot målet. Ett finmaskigt och sammanhängande gatunät som också är orienterbart och gent ska förbättra tillgängligheten för framförallt gående och cyklister där fysiska såväl som upplevda barriärer ska bryggas över.



Cykelbanan i Alléstråket, Foto: Marie Ullnert

BOSTÄDER OCH SAMHÄLLSSERVICE

Bostäder

Kommunen har det övergripande bostadsförsörjningsansvaret och ska se till att skapa förutsättningar för goda bostäder åt alla. Kommunen ansvarar även för att tillgodose tillgång till kvalitativ samhällsservice i stadens alla delar. Tillgång till bostad och samhällsservice är grundläggande behov centrala för en människas trygghet och för möjligheterna att leva och verka. *(Läs mer i förslag till ny ÖP, kap. 4. Tematiska inriktningar, Bostäder och samhällsservice)*

Gemensamt för allt bostadsbyggande i centrala staden är att det ska ha hög kvalitet och utgöra ett tillskott till stadsbilden och samtidigt vara anpassat till platsbristen som råder. En variation av upplåtelseformer och storlekar och priser på bostäder är också viktiga parametrar för att bidra till den blandade staden. Särskilda boenden för äldre eller med särskilt stöd, kan med fördel integreras med annan bostadsbebyggelse.

Statistik

I dagsläget så finns ca 150 000 invånare i centrala Göteborg. Befolkningsutvecklingen i området under de senaste 20 åren (från 1997) har ökat med ca 21 %. Utvecklingstakten har varierat under åren men med ett genomsnitt på cirka 1% befolkningstillväxt.

Det finns cirka 87 000 bostäder i centrala Göteborg och cirka 88 % av befolkningen bor i flerbostadshus, cirka 4 % bor i småhus och cirka 6 % bor i specialbostäder såsom äldreboende eller studentbostäder. Ungefär 2 % bor i en kategori som kallas övriga hus. Över hälften av bostäderna i centrala Göteborg är upplåtna med hyresrätt, cirka 60 %.

”Alla göteborgare ska ha möjlighet att bo i Älvstaden. Ett socialt blandat boende lägger grunden till ett varierat stadsliv och ett intressant utbud av service. Social blandning kan åstadkommas bland annat genom varierade upplåtelseformer, hyresnivåer och kategoriboenden. En variation av innehållsrika, interkulturella och generationsöverskridande mötesplatser, där många kan känna tillhörighet, kan skapas genom att många aktörer är med och bidrar till utformning och aktiviteter. Möjligheten att erbjuda billiga hyresrätter som en del av bostadsbeståndet i respektive delområde ska studeras och utvärderas som en del av testarenan Älvstaden.” (Pågående Älvstadenarbetet)



Äldre bostadsbebyggelse på Lindholmen, Foto: Klas Eriksson

Service

Bostäder och samhällsservice hänger ihop. Service behöver vara knuten till bostäder då det skapar underlag, samtidigt som bostäder och även arbetsplatser, ställer krav på utbud av viss service, som skola/förskola och parker. Tillgång till samhällsservice är avgörande för ett fungerande vardagsliv. Dels ska det finnas ett utbud som möter behoven, och dels ska servicen vara fysiskt tillgängligt genom gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik. Plats ska även ges för kulturinstitutioner som bibliotek och kulturhus och de ska vara tillgängliga genom inkluderande stråk och stadsmiljöer.

I ett flertal av de nya stadsbyggnadsområdena finns goda möjligheter att uppnå balans mellan andel bostäder och tillgång till samhällsservice och friyta enligt de riktlinjer som finns, och det bör vara en tydlig målsättning att arbeta efter i hela planeringen och genomförandet av områdena. Särskilt ytkrävande service, som till exempel skolor, förskolor och idrottsanläggningar behöver därför säkerställas tidigt i planeringen.

Att förtäta den redan byggda staden innebär dock stora utmaningar, då befintliga eller potentiella parker och idrottsytor inte får tas i anspråk. Förtätning, men också ändrad användning, i den redan byggda staden innebär även att fler människor tillkommer som också behöver tillgång till service vilket innebär att brister kan uppstå utan att service och parker tas bort. Detta gäller särskilt i den historiska stadskärnan, kring Korsvägen och i Gårda som redan är mycket täta. Undantag från riktlinjerna för vissa krav på avstånd eller ytor för service kan därför ibland medges i den befintliga täta staden, utifrån begränsad yta. Exempelvis skulle utrymmeskrävande anläggningar, som större idrottsplatser, då kunna placeras i en närliggande del av staden.

I centrala staden föredras att utrymme för samhällsservice (och även teknisk försörjning) säkerställs genom fler och mindre lösningar med lokal placering. Förskola och grundskola är särskilt viktiga att lokalisera nära hemmet. För att säkra barns tillgång till goda utemiljöer är det viktigt att dessa frågor finns med i den fysiska planeringen på alla nivåer.

> *”Offentlig och kommersiell service ska placeras så att de bidrar till ett aktivt gatuliv. Redan etablerade knutpunkter har ett försprång för etablering av handel, men på platser och längs stråk där många rör sig i lugnt tempo finns också förutsättning att etablera lokal handel och service som kan skapa förutsättningar för aktiva bottenvåningar. En blandning av olika funktioner innebär att det finns förutsättningar för att människor rör sig i det offentliga rummet över hela dygnet. En blandad stadsmiljö är mer dynamisk och levande. Forskning har visat att en mångfald av funktioner också påverkar transportvalet. Ju större mångfald desto mer benägna är människor att gå, cykla och åka kollektivt.”*
> *(Pågående Älvstadenarbetet)*



Nybyggd förskola i två våningar. Foto: Marie Ullnert

Läs mer

Riktlinjer för bostadsförsörjning för Göteborgs Stad, 2015. Riktlinjerna har uppdaterats i en lägesrapport, antagen av Fastighetsnämnden 2018.

Anvisning av mark för bostäder och verksamheter - Policy och regler, Göteborg, 2014

Program för miljöanpassat byggande, Göteborgs Stad, 2017

> *För mer om transporter, se avsnitt Mobilitet, trafik och infrastruktur."*

Teknisk försörjning och energifrågor

I byggandet av den hållbara staden är avfallshantering, energiförsörjning och energianvändning, vatten och avloppshantering grundläggande infrastrukturer, för att staden ska fungera. I Göteborg, som är en relativt stor stad och därtill regionens nav, hanteras dessa tekniska försörjningsfrågor i många fall regionalt eller i samverkan men grannkommuner. *(Läs mer i förslag till ny ÖP kap. 4. Tematiska inriktningar, Teknisk försörjning)*

Ytkrävande funktioner samt funktioner som av olika anledningar är beroende av särskilda lokaliseringar bör identifieras i tidigt skede. Sammanvägning av olika perspektiv på placering bör föregå val av plats då det är viktigt att inte skapa barriärer eller störningar i parker eller i den övriga stadsmiljön.

Avfallshantering

I den täta stadsmiljön i centrala Göteborg är avfallshanteringen en viktig strategisk planeringsfråga. Idag är det stor brist på plats för avfallshantering i centrala staden. Med fler personer blir det ohållbart om inte ytor för avfallshantering säkras. Frågan handlar bland annat om gaturum, framkomlighet, tekniska vägval.

Många av de befintliga verksamheterna behöver få sitt avfall hämtat vid flera tillfällen varje vecka, vilket genererar många fordonsrörelser. I centrala staden finns också många restauranger som behöver ha hämtat fettavskiljarslam. Dessa fordon är tunga och tömningen luktar oftast illa varför placering av angöringsplats blir viktig.

Lokalisering av stora och/eller svårlokaliserade anläggningar är en stor utmaning för staden som helhet såväl som för centrala staden där brist råder på kretsloppspark eller återvinningscentral. Om begränsningar av tunga transporter sker i delar av innerstaden, kan omlastningsstationer behövas. Än har inte staden tagit ställning i denna fråga men beredskap krävs för förändrade behov.

Läs mer:
Avfallsstrategiskt program
- avfallets plats i stadens planering, Göteborgs Stad



Plogning vid Stampgatan, Foto: Klas Eriksson



Återvinningscentral, Foto: Klas Eriksson

Elektrifiering och elförsörjning

En utveckling där transporter i högre grad övergår till elektrifiering stödjer målet att minska beroendet av fossila bränslen. Det kommer dock att kräva beredskap för en hållbar elförsörjning och elanvändning, förbättrad laddinfrastruktur med mera.

Underjordisk infrastruktur

Underjordisk infrastruktur, en viktig faktor som inte får förbises. Ledningar för avlopp, vatten, fjärrvärme och fjärrkyla, elförsörjning och fiber och delvis dagvatten behöver samordnas både med tanke på ekonomi, logistik och framtida planeringsmöjligheter. Ledningar bör helst förläggas i gator som inte är så trafikintensiva. Laddning av olika fordon kan kräva ny underjordisk infrastruktur. Bergsanläggningar är viktiga för funktioner i avloppssystemet.

Ytterligare en viktig faktor är att det ska finnas plats för gatuträd och deras rötter. Utan tillräckligt med plats kommer träden inte kunna utvecklas optimalt. Det är även viktigt att tänka på att ledningar ska kunna repareras utan att förstöra trädens rötter.

Samnyttjande

I den täta staden är varje yta dyrbar och måste nyttjas på ett effektivt sätt. Det innebär en ökad inriktning mot samnyttjande, tredimensionella lösningar och en mer flexibel användning av mark (även undermark) och lokaler. Samnyttjande av friytor för barn ska dock aldrig vara en utgångspunkt utan en lösning som kan komma ifråga när det saknas andra lösningar. Hittills har inriktningen varit att kompensationsåtgärder likt detta i högre utsträckning är acceptabelt i tät innerstadsmiljö. Det är dock ytterst viktigt att se att det finns en gräns för hur långt man kan dra samnyttjandet. Slitaget på bostadsgårdar och parkytor ökar med antalet användare och med brist på tid för återhämtning.

I den historiska stadskärnan har slitaget på befintliga parker ökat när byggnader som inte är avsedda för skoländamål omvandlas till skolor utan egna friytor. Då samlas för många barn och ungdomar i de offentliga rummen som inte är dimensionerade för detta ändamål. Här finns mycket lärdomar att föra vidare i den fortsatta planeringen.

Friytor för förskolor och skolor på bostadsgårdar kan också skapa otydliga uppdelningar mellan privat och offentligt. Små gårdsförskolor för 15 barn kan vara lätta att integrera i en gårdsmiljö, men när förskolorna växer på grund av administrativa krav och barngrupperna på gården växer till uppemot 100 barn uppstår en helt annan situation, med slitage av gården och ljudmiljöer som inte erbjuder avkoppling för de boende. En mer robust lösning är att avsätta kvartersmark för skoländamål, på egna tomter, utanför gårdarna. Om det innebär att exploateringskalkylerna inte går ihop, så kanske stadsstrukturen inte är rätt utformad. Det kan finnas innovativa lösningar som tillgodoser både boendes krav och skolbarnens behov av stimulerande miljöer.

Samnyttjande av parkeringsplatser, gator och i viss mån torg kan däremot innebära positiva synergier och möjliggöra flexibilitet i den täta staden.

Läs mer

Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program, 2018-2035

Göteborgs stads program för besöksnäringens utveckling till 2035

Planering för handel i Göteborg, 2017

NÄRINGSLIV OCH KOMPETENSFÖRSÖRJNING

Ekonomisk tillväxt och hög sysselsättning har stor betydelse för en stad då det påverkar välfärden genom kommunens förmåga att finansiera skola, vård och omsorg. Ett starkt näringsliv med framgångsrika företag är därmed viktigt för både stadens och regionens utveckling. Ett diversifierat näringsliv säkrar arbetstillfällen över tid och genom konjunktursvängningar. Idag drivs landets tillväxt till stor del av storstadsregionerna som konkurrerar om kompetens och kapital på en global marknad. Det innebär att Göteborgsregionens kommuner, i synnerhet Göteborg, har ett nationellt ansvar att planera för näringslivets tillväxt. *Läs mer i förslag till ny ÖP kap. 4. Tematiska inriktningar, Handel och näringsliv)*

Göteborgsregionen har genomgått en ekonomisk strukturomvandling mot högre kunskapsinnehåll och ökad besöksnäring. Tjänsternas andel av sysselsättningen och det totala förädlingsvärdet har ökat kraftigt. Staden har gått från att vara en utpräglad industristad till att även ha karaktär av besöksstad och kunskapsstad med gott innovationsklimat. Dessa egenskaper är viktiga att ta tillvara. Kunskapsstäder gynnas av rumslig närhet mellan olika verksamheter, aktörer och funktioner då det är avgörande för interaktion och möten mellan människor som är kunskapssamhällets drivmedel.

Göteborgs industriarv präglar dock fortfarande näringslivet och kopplingen mellan tjänstesektorn och tillverkningsindustrin är stark. I ett europeiskt perspektiv kategoriseras Göteborg som en modern industristad. Beroendet av internationella tillverkningsföretag innebär att det är viktigt att behålla attraktiviteten i den globala ekonomin. Logistik och hamnverksamhet är en stark konkurrensfördel för Göteborg.

Centrala Göteborg – en prioriterad handelsdestination

Centrala Göteborg har en särskilt viktig position som handelsdestination i regionen, denna egenskap är även viktig på det lokala planet för de boende i staden. Utbudet är brett och unikt och har en tydlig inriktning mot upplevelser och möten. Kvällsaktiviteten är hög med stort utbud av restauranger och caféer. Digitalisering och utveckling av nya handelsplatser i regionen innebär att villkoren för handeln i centrala Göteborg förändras och kampen om köpkraften är hård. För att behålla sin marknadsandel behöver centrala Göteborg stå sig i konkurrensen. Innerstaden behöver fortsätta att utvecklas med nya koncept och fler butiker. Det är viktigt att tillräckligt med nya handelsytor tillkommer i centrala Göteborg i relation till andra handelsplatser när regionen växer med nya invånare. Det kräver i sin tur god tillgänglighet för kunder och besökare, både med kollektivtrafik och med bil för långväga kunder. Handelsplatsernas attraktivitet beror också på öppettider och trivsel samt tillgängligheten till fots och med cykel, som behöver förbättras inom centrala Göteborg.

I en växande innerstad behöver nya platser med koncentrerad handel och service utvecklas. Stadsmässiga stråk kan med rätt förutsättningar skapas mellan dessa målpunkter vilket sprider stadsliv och skapar förutsättningar för mer handel på fler gator. På så sätt kan centrala Göteborgs attraktivitet som handelsplats öka eftersom det skapar nya intressanta lägen för handeln att utvecklas på. Idag är det en utmaning att hitta rationella lokaler för handel och restauranger i centrala Göteborg. Det finns framförallt goda kommersiella förutsättningar för nya etableringar av handel och service på den södra sidan av älven med anledning av de nya stationslägena (Västlänken) och redan etablerade handelsmiljöer.

Lämpliga lägen för ny handel är så nära Korsvägens stationsläge som möjligt och vid Järntorget. På norra sidan av älven kan Frihamnen och Lindholmen få goda förutsättningar för handel. Frihamnen som ett mindre centrum och Lindholmen som ett större tack vare sin regionala tillgänglighet och det stora utbudet av arbetsplatser som också stöds av nya bostäder som växer upp kring Karlavagnsplatsen.

Attraktiva företagsmiljöer av regional betydelse

Företagsmiljöer i centrala Göteborg

Många företag, särskilt inom den kunskapsintensiva tjänstesektorn, söker idag central lokalisering. Att etablera sig i det mest tillgängliga läget i regionen ökar möjligheten att rekrytera från regionens kompetensbas. Kompetensförsörjning är idag näringslivets största utmaning. Det är därför viktigt för regionens utveckling att Göteborg kan erbjuda plats för kontorsnäringarnas tillväxt i centrala lägen. Även utbildningslokaler för högskola/universitet prioriterar central lokalisering. Trenden går mot yteffektiva kontor i innovativa miljöer.

Några centrala delar av Göteborg lever idag upp till kunskapssektorns efterfrågan på rätt läge och stadsmiljö, till exempel Lindholmen, Centralenområdet, Avenyn och Gårda. I dessa områden är efterfrågan på lokaler högt och vakansgraderna extremt låga. Fler platser i Göteborgs centrala delar behöver därför utvecklas till attraktiva kontorsmiljöer. Eftersom det tar tid att uppnå samma attraktivitet och investeringsvilja som i de etablerade kontorsmiljöerna krävs tålamod samt att de nya kontorsmiljöerna utformas så att de står sig i den regionala, nationella och globala konkurrensen. Planeringen behöver därför prioritera att



Lindholmen. Foto: Marie Ullnert

skapa förutsättningar för kontor i rätt lägen. Den viktigaste lägesfaktorn är regional tillgänglighet, som också behöver kopplas ihop med lokal kollektivtrafik för effektiva arbetsresor utan bil. Därefter kommer serviceutbud och möjlighet till synergier inom kontorskluster. Eftersom det krävs att flera faktorer är uppfyllda för investeringsviljan innebär det att man i detaljplaner kan behöva spara byggrätter som inte markanvisas direkt, i väntan på att investeringsvilja ska uppstå.

Frågor som också är viktiga att arbeta med är förbättrad tillgänglighet och att skapa förutsättningar för etablering av serviceverksamheter, till exempel restauranger. För att det ska vara möjligt att utveckla verksamheterna behöver befintliga detaljplaner på längre sikt förändras till att vara mer tillåtande för att passa de verksammas behov och uppfylla de kvalitets- och säkerhetskrav på allmän plats som följer av en annan markanvändning. För att bevara områdets karaktär och en organisk utveckling ska dock inte bostäder tillföras området.

Kluster

Planområdet är av stor betydelse för näringslivet. Området har i sina delar hög täthet av arbetsplatser, till exempel Lindholmen, Ringön, Centralen, Gårda. Även handeln är koncentrerad i vissa punkter och några få stråk, i Nordstan och på gatorna innanför Vallgraven. I princip all ekonomisk aktivitet mår bra av närhet till kunder och arbetskraft samt närhet till företag i samma eller besläktade branscher. Kluster av verksamheter innebär skalfördelar och att flöden av kunder kan nås effektivt.

Att vissa delar av centrala Göteborg har en särskilt hög täthet av arbetsplatser anses vara något positivt ur de verksammas perspektiv. Innovativa företagsmiljöer leder till ökad produktivitet vilket i sin tur leder till tillväxt och fler jobb. För fortsatt sysselsättningstillväxt i Göteborg är det av vikt att tillgodose näringslivets behov i den fysiska miljön. Ett behov är ofta många arbetsplatser inom närbesläktade branscher på ett och samma ställe.

På platser med rätt förutsättningar, behöver näringslivet tillåtas att klustras. Detta behov måste dock alltid vägas mot behovet av mångfald och stadsliv, vilket också är en dokumenterad faktor som påverkar hyresnivåer och fastighetsvärden. Möjligheten att tillföra andra kvaliteter, till exempel bostäder som ger ökat underlag för serviceutbud, alltid ska utredas. Tillgång till park och rekreation inom räckhåll ska också eftersträvas samt upplevelsen av att området hänger samman med sin omgivning. Klustring ska inte ske så att området upplevs som otillgängligt. Ett företag som önskar stort antal parkeringar åt sina anställda, bör hänvisas till ett mer passande läge, med tanke på dels den yta det kräver och dels den trafik som alstras.

MOBILITET, TRAFIK OCH INFRASTRUKTUR

Trafiknätet i staden ska vara utformat så att människor med olika behov och förmågor på ett enkelt och hållbart sätt ska kunna förflytta sig mellan stadens olika delar. Det ska också vara utformat så att varor, gods och avfall ska kunna distribueras ändamålsenligt för att försörja stadens alla verksamheter. Trafikstrukturen måste dock ta hänsyn till andra viktiga mål och värden i staden, och ge plats åt den blågröna strukturen, de offentliga rummen och nya blandade stadsmiljöer. *(Läs mer i förslag till ny ÖP kap. 4. Tematiska inriktningar, Trafik och infrastruktur)*

Hållbart resande i den täta staden

När Göteborg och regionen växer, kommer nya och andra behov av resor/trafikering att uppstå till, från och inom centrala Göteborg. Målen om ett ökat hållbart resande innebär att resandets negativa miljöeffekter ska minska samtidigt som det ska vara möjligt för fler att ta sig fram i den allt tätare staden utan att trafiken får ta mer plats. Trafiksystemet behöver därför förändras och utvecklas. En del av lösningarna på denna utmaning ligger dock utanför den centrala staden och behöver hanteras på regional nivå tillsammans med våra grannkommuner.

För att nå målen om resandets fördelning måste vi både ändra beteenden och anpassa den fysiska strukturen. Närhet mellan bostad, arbete, skolor, service och nöjen, park och natur är en strategi för ett lättlevt vardagsliv. Genom att planera för en nära och blandad stad kan vi göra gång, cykel och kollektivtrafik mer attraktiva. Invanda resmönster tar både tid och kraft att förändra. I centrala staden finns stora förutsättningar att ändra människors resvanor från att åka bil till att gå, cykla eller åka kollektivt. Här finns bra alternativ och de nya områdena i Älvstaden saknar invanda resmönster.

Det kommer även i framtiden gå att köra bil i centrala staden, men ambitionen är att andra sätt att förflytta sig ska vara mer attraktiva.

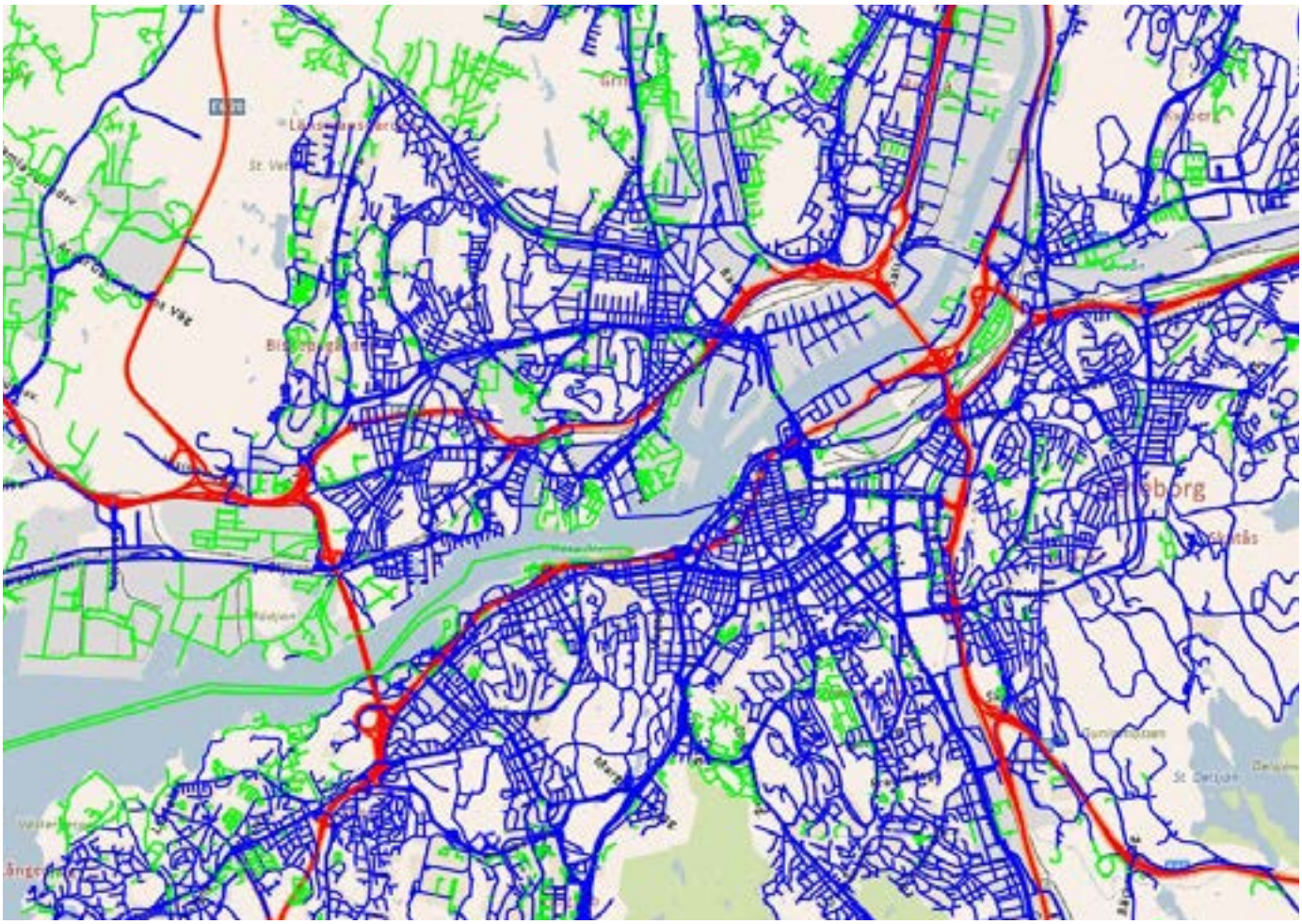


Cyklar och buss vid Järntorget. Foto: Mikael Svensson

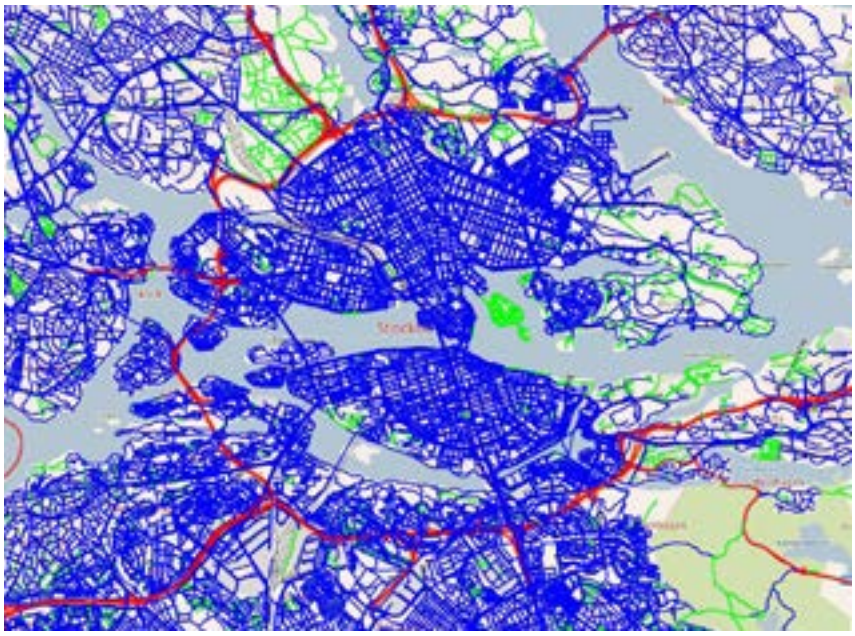
Övergripande infrastruktur

Göteborgs utmaning på en övergripande infrastrukturnivå är att kunna försörja näringsliv och hamn med transporter, samt att klara kapaciteten för personresorna i en stad som växer samtidigt som trafikens utrymme i staden och dess barriäreffekter ska minskas. De stora verksamhetsområdena lokalisering i väster medför att de stora tunga godsflöden med järnväg och väg som passerar igenom centrala staden i många riktningar. Göteborg saknar möjligheter att låta de transporter som ska till och från öster om Göteborg trafikera utanför centrala staden. Staden har i uppdrag att genom FÖP centrala Göteborg se över den övergripande infrastrukturen. Inom det arbetet studeras flera alternativ för att fördela de lokala flödena på fler kopplingar som skulle avlasta de större lederna och minska dess barriärverkan, alternativt att separera trafik som är genomgående och egentligen inte har målpunkt i innerstaden. Kontinuerliga avstämningar sker med Trafikverket och länsstyrelsen. Detta kommer att arbetas vidare med till utställningen av fördjupning av Översiktsplanen för centrala Göteborg.

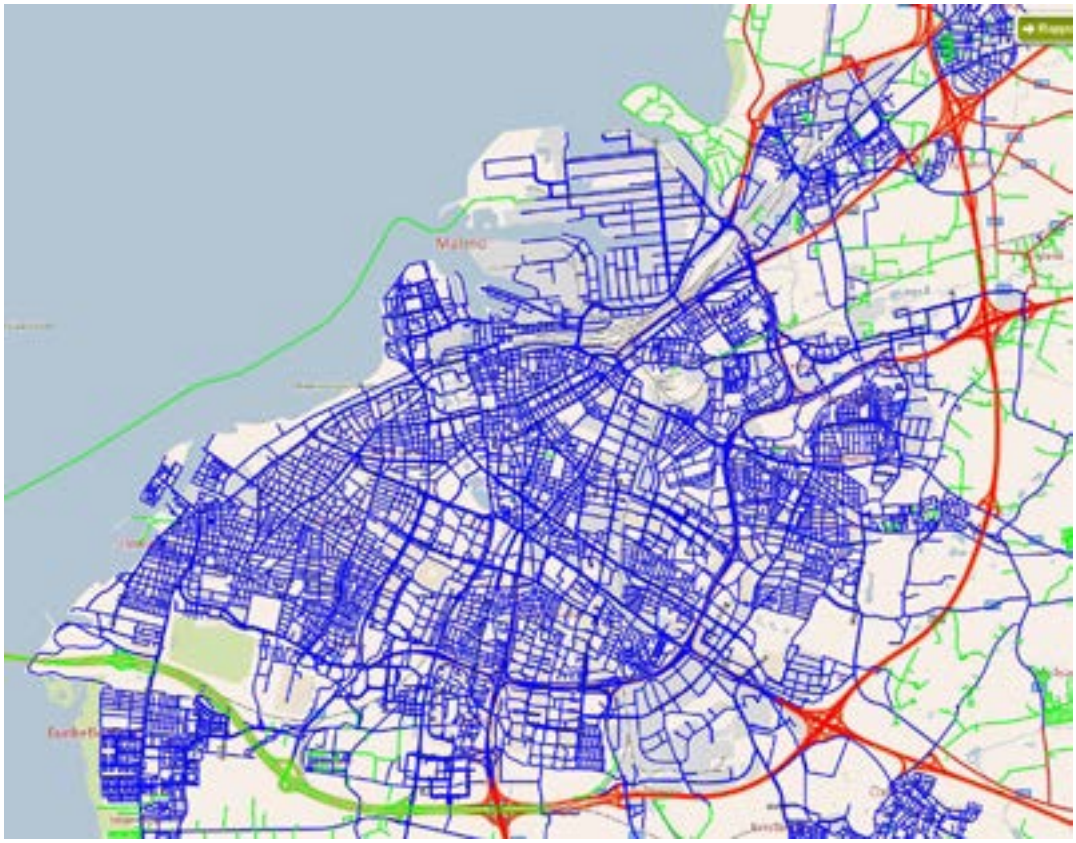
Nedan visas tre bilder som visar hur olika situationerna är i Stockholm, Göteborg och Malmö med avseende på vem som är väghållare, viket har stor betydelse för hur stadsutvecklingen kan bedrivas.



Väghållare, Göteborg. Röda vägar är statliga, blå är kommunala och gröna är enskilda. (Källa Trafikverket/Nationella vägdatabasen)



Väghållare, Stockholm. Röda vägar är statliga, blå är kommunala och gröna är enskilda. (Källa Trafikverket/Nationella vägdatabasen)



Väghållare, Malmö. Röda vägar är statliga, blå är kommunala och gröna är enskilda. (Källa Trafikverket/Nationella vägdatabasen)

Dagens trafiksituation

Göteborgs uppbyggnad och geografiska placering gör att centrala staden hanterar både stora mängder trafik med målpunkt i centrum men också stora flöden av genomfartstrafik. Göteborg är idag en till ytan stor stad med utspridd bebyggelse som till stor del är att betrakta som funktionsseparerad. Göteborg kan också, till skillnad från andra storstäder, tyckas bestå av öar av bebyggelse med enorma barriärområden emellan. Detta innebär att huvudtrafiknätet är glest med förhållandevis långa resor som följd.

Några av de större vägar och leder som idag passerar genom centrala Göteborg kommer även fortsatt att behöva bära en ansenlig del av stadens trafikarbete. Andra kan och bör omgestaltas utifrån nya mål och förutsättningar, exempelvis för att minska barriäreffekterna till förmån för rörelser tvärs gatan/vägen.

Trafik i centrala staden

En stor del av stadens offentliga rum är gatu- och trafikområden. I innerstaden är många av trafikanterna gående och gaturummen i centrala staden ska i första hand vara utformade efter de gåendes olika behov och säkerhet. Gatorna ska rymma både plats för rörelse och plats för vistelse. Det är viktigt att trafikytans utformning och funktion samspelar med utformningen av gatans ytor för vistelse för att inte skapa en förvirrande upplevelse av gaturummet. Många leveranser till och från de blandade fastigheterna måste komma fram. Konkurrensen om ytorna är stor och om flera typer av aktörer ska vistas i gaturummet blir det en kompromiss med miljö och säkerhet. Ett sätt att analysera hur vistelsekvaliteter och trafikala funktioner prioriteras och fördelar sig i vägnätet är att klassa gatorna utifrån kategorierna i den så kallade livsrumsmodellen (se ruta sidan 72).



Delar av Marieholmsförbindelsen, E6, och E45. Foto Göteborgs Stad

Inriktningar per trafikslag

Gång

I den centrala staden är ambitionen att folk ska promenera mer, och ta sig till fots mellan olika målpunkter. Barriärer såsom älven, stora leder och industriområden behöver därför hanteras eftersom de skapar längre avstånd och ökar restiden till fots. Sammanhängande nät och hög korsningstäthet skapar fler vägval för gående och förbättrar möjligheten att gå den rakaste vägen mot ett mål. Finmaskighet är även ett sätt att skapa mänskligare skala och bidra till en upplevelserik och givande promenad. I stråk där bilar kör påverkar finmaskigheten också tempot i gaturummet då hastigheten ofta sänks när det är korta sträckor mellan korsningar. Att kunna välja olika vägar är viktigt för tryggheten på mindre befolkade platser, parker och stråk som kan upplevas otrygga under mörka timmar. För att prioritera fotgängaren i gaturummen måste det finnas tillräckligt med plats för både rörelse till fots och vistelse. I den befintliga staden är det många gånger trångt på trottoarerna och rörelser och vistelse måste dela på samma ytor. I de framväxande stadsdelarna är det därför viktigt att trottoarerna får en självklar plats i gestaltningen.

Läs mer:

Fotgängaren – en del av staden, Fotgängarprogram för Göteborg, 2004

Cykel

Stadens mål är att cyklingen ska öka. Täthet mellan målpunkter är en viktig del i arbetet med att göra det mer attraktivt att cykla, då avstånden kortas och restiderna krymper. En väl utformad cykelinfrastruktur är grunden för snabb, enkel och säker pendelcykling. För att fler ska välja cykel är det viktigt med framkomlighet och flyt, möjligt att cykla i olika hastigheter, komfort, orienterbarhet, genhet, trafiksäkerhet och trygghet. Cyklisterna ska prioriteras högt men i den centrala staden är det samspelet mellan gatans alla aktörer som är viktigast. I vissa stråk behöver cykelns framkomlighet tonas ned till förmån för dessa värden, exempelvis gångtrafikanters möjlighet att korsa cykelbanor.

Det är viktigt att inte bara främja pendelcykling utan även de kortare resorna med cykel till exempelvis affären eller badplatsen. Barn ska också ha möjlighet cykla till och från skola, aktiviteter och kompisar.

Läs mer:

Cykelprogram för en nära storstad, 2015-2025, Göteborgs Stad, 2015

Kollektivtrafik

I centrala staden sammanstrålar flera av stadens tyngsta kollektivtrafiklinjer. Spårvägarna möts i Brunnsparken och Drottningtorget, medan centralstationen och Nils Ericson terminalen samlar tåg- och bussresenärer från stora delar av regionen. Kollektivtrafiken måste beakta både de resenärer som ska genom eller till centrala staden och de som bor, vistas och verkar där. Ju snabbare kollektivtrafik desto kortare restid mellan stadsdelar, medan de ökade barriäreffekter som då genereras skapar längre avstånd inom stadsdelarna. Det är viktigt att hitta rätt balans för att bäst hantera denna utmaning. Några strategier är att planskilja kollektivtrafiken från annan trafik och andra funktioner i staden, att anpassa hastigheter efter gaturummets utformning samt att finna stråk där snabb kollektivtrafik kan accepteras.

För att undvika buller och utsläpp från kollektivtrafiken arbetar staden bland annat med Västtrafik om att öka andelen eldrivna bussar i linjetrafik, vilket kräver en utbyggd infrastruktur av laddstationer vid både ändhållplatser och depåer.

Läs mer:

Målbild Koll2035: Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille, Västra Götalandsregionen, 2018

Livsrumsmodellen

Livsrumsmodellen uttrycker skillnader mellan vilken potential olika stadsrum har beroende av dess form, inramning, läge i stadsstrukturen med mera. I livsrumsmodellen delas staden in i frirum, integrerat frirum, mjuktrafikrum, integrerat transportrum och transportrum.

Frirum:

Rum för cyklister, fotgängare och lekande barn, kan också kallas gågata. I frirummet ska motorfordonstrafik i princip inte förekomma. Bilfria områden är exempelvis torg, parker, lek- och fritidsområden, avstängda gator samt separata gång- och cykelvägar. På dessa platser är mopedtrafik inte lämplig.

Integrerat frirum:

Rum där fotgängare och cyklister är prioriterade, också kallat gångfartsgata. Motorfordon har möjlighet till begränsad inkörning men alltid med stor hänsyn till de oskyddade trafikanterna. Exempel på integrerade frirum är torgbildningar, entréområden eller återvändsgator i lokalvägnätet.

Mjuktrafikrum

Omfattar de flesta av den centrala stadens kvartersgator och stadsgator. Väggarna i rummen uttrycker ett anspråk på kontakt och närvaro. Rummet bör tillmötesgå människors anspråk att röra sig i längd- och tvärriktning. Det ska alltså råda ett gott samspel mellan biltrafiken och de oskyddade trafikanterna, där låg hastighet är en förutsättning.

Integrerat transportrum

Det integrerade transportrummet kan också kallas genomfartsgata. Oskyddade trafikanter kan färdas i rummet men har ringa anspråk på att korsa det. Det finns också ringa anspråk på vistelse i rummet. Väggarna vänder sig mot rummet. Gaturummet har som regel en transportfunktion.

Transportrum

Transportrummet kan vara ett renodlat transportstråk, eller en motorväg, ett rum för enbart motorfordonstrafik, där gång- och cykelpassager på ett bekvämt och tryggt sätt är separerade. Väggarna vänder inte sina anspråk mot rummet. Transportrummet har en renodlad trafikuppgift.

Gods

Godstransporter i den centrala staden är indelade i olika system. De största flödena är godsflödena med till och från hamnen och andra stora logistikverksamheter. De påverkar den centrala staden då de ofta går via Lundbyleden, Oscarsleden, Götaleden, E6:an och hamnbanan. Citydistribution med transporter till butiker är inte lika storskalig men utgör likväl en stor del av transportarbetet som, tillsammans med gods till kommunala och andra offentliga verksamheter, påverkar stadsmiljön i hög grad. Staden behöver särskilja och arbeta vidare med respektive system för att stadsmiljön ska påverkas i så låg grad som möjligt.

Vidare behöver även kunskapen om behovet och lokaliseringen av stödjande system för de olika logistikkedjorna utvecklas, till exempel behovet av sam- och omlastningscentraler, kombiterminaler och liknande. Avvägningen bör göras i ett vidare sammanhang med hänsyn till övriga stadskvaliteter och barriäreffekter.

Ytterligare en kategori utgörs av transporter till bostadsområden som på grund av förändrade handelsmönster troligtvis kommer att öka. I nya områden, eller nya kvarter, kan nya sätt att lämna/hämta varor prövas. För att minska den tunga trafiken i innerstaden kan samlastning av varor samt omlastning till mindre fordon tillämpas. Platser för detta behöver i så fall tillgodoses.

Alla verksamheter, boende och besökare genererar stora avfallsmängder som behöver transporteras bort. Skulle man välja att begränsa fordonsstorlek genom till exempel förbud mot tung trafik eller liknande behöver logistiken för avfallet kompletteras med omlastningsstationer.

Staden har som mål att vara Nordens ledande logistikcentrum, samtidigt som de negativa effekterna av godstransporter ska minska. Här krävs vidare arbete med hantering av buller, barriäreffekter och utsläpp, likväl som att säkerställa en godtagbar framkomlighet för godstransporter även i den täta staden.

Se mer om avfall under rubriken Samhällsservice

Båttrafik

I väntan på fler fasta förbindelser över älven diskuteras även fler färjeförbindelser. Stenafärjorna behandlas i avsnitt om Masthuggskajen och Majnabbe sid. XX

Det skulle även vara möjligt att transportera avfall upp till Sävenäs avfallsanläggning på vattnet från centrala staden. På detta sätt kan vägnätet avlastas. Då krävs platser utefter kajerna som är användbara för angöring med flera funktioner utan att inkräkta på miljön i och längs vattnet. Även vattentransporter skulle i framtiden kunna bli elektrifierade och/eller autonoma.

Möjlighet till fler småbåtar i åarna, kanalerna och Vallgraven kommer att undersökas i det fortsatta arbetet med FÖP centrala Göteborg.



Älvsnabben. Foto Klas Eriksson

Personbilstrafik

Biltrafiken i centrala staden ska minska, till förmån för andra sätt att förflytta sig. Det kommer dock även i framtiden vara möjligt att ta sig fram med bil i staden, men andra trafikslag ska bli mer konkurrenskraftiga. Majoriteten av de 120 000 personer som dagligen pendlar in till Göteborg från omgivande kommuner gör detta med bil. Om denna siffra skulle öka i takt med att staden och regionen växer kommer det att bli mycket svårt att erbjuda god framkomlighet för alla trafikslag i den centrala staden. Därför behöver en överflyttning ske till mer yt-effektiva sätt att resa i hela Göteborg, men framförallt i den centrala staden, där vi också har bättre förutsättningar att erbjuda en större täthet mellan målpunkter vilket gynnar resor till fots och med cykel.

Parkering

Läs mer:
Parkeringspolicy,
Göteborgs Stad, 2009

Målsättningen med stadens arbete med parkering är att medverka till att staden ska vara tillgänglig för alla. Stadens parkeringspolicy ska uppmuntra till att fler väljer kollektivtrafiken eller cykeln framför bilen. Nedanstående åtgärder ska ge möjlighet att bättre svara upp mot efterfrågan på korttids- och halvdagsparkeringar samt att ge plats för ny kollektivtrafik och nya stråk för gående och cyklister.

I centrala staden ska boendeparkeringar på gatumark flyttas över till parkeringsanläggningar på kvartersmark. Bilparkering vid arbetsplatser ska minskas och ersättas med utbyggda infarts- och pendelparkeringar samt anpassad kollektivtrafik. I det vidare arbetet behöver strategiska lägen pekas ut för pendelparkering, gärna i närheten av större utbud på gångavstånd. Några sådana lägen i centrala Göteborg kan vara Fokus vid Lisebergs station, Marklandsgatan och Brunnsbo. Anläggningar i och angöring till dessa lägen kommer att behöva utformas för att stödja stadslivet runtomkring, med preciserade krav på exempelvis storlek och placering. Pendelparkeringar behövs även utanför centrala Göteborg och lokaliseringen av dem kan komma att påverka FÖP-området. Därför bör placeringen av dessa göras efter sammanvägning av lokala, kommunala och regionala intressen. Kanske kan placeringen vara i anslutning till trängselskattpassager eller i anslutning till buss- eller spårvagnsdepåer.

Genom att koncentrera besöksparkeringen till några större/ett fåtal större strategiska p-anläggningar, med goda kopplingar vidare i det lokala kollektivtrafiknätet och nära trafiklederna, kan parkeringen bli lättare att hitta och upplevas som mer tillgänglig samtidigt som det ger möjligheter att samnyttja och effektivisera användningen. Arbetsgruppen för parkeringsplanen föreslår att besöksparkering för innerstaden ska samlas i tre strategiskt placerade anläggningar: Heden NV (ny/ombyggd), Nordstan (befintlig) och Järntorget (ny).

Antalet ordnade cykelparkeringar bör utökas i centrala Göteborg inom bekvämt avstånd till målpunkter. Cykelparkering ska också ordnas vid infarts- och pendelparkeringar samt alla större kollektivtrafikhållplatser. Cykelparkering vid bostäder och arbetsplatser ska ordnas på kvartersmark.

När omvandling av staden sker är det viktigt att skapa plats för angöring för turistbussar på rimliga avstånd från målpunkter. Staden behöver även tillgodose behovet av uppställningsplatser för dessa. Idag är de spridda på olika platser i centrala staden, framförallt på fastlandssidan. Även depåer och uppställningsplatser för linjebussar är ur ett logistikperspektiv önskvärt att placera i närheten av centrala staden. Samnyttjande av ytor för bussuppställning bör undersökas vidare, med stadsmässig anpassning och som mindre lösningar.

Autonoma fordon

Som en del av FÖP centrala Göteborg pågår även ett projekt kring automatiserade fordon i syftet att lyfta möjligheter, hinder och problem som den fysiska planeringen innebär med avseende på självkörande fordon.

Utvecklingen av självkörande fordon går mycket snabbt och system som under vissa förutsättningar stödjer autonom körning kommer snart att vara redo för en marknadsintroduktion. Hittills har utvecklingen främst handlat om själva tekniken bakom samt om juridik och lagstiftning. Fortfarande är det ganska oklart hur självkörande fordon kommer att påverka stadens fysiska strukturer såsom gaturum, offentliga miljöer, markanvändning och parkeringsytor.
Självkörande fordon kommer inte bara att motsvara traditionella bilar. Andra typer av fordon som kommer att bli självkörande är exempelvis underhålls- och renhållningsfordon, distributions- och bagagepoddar liksom fordon som spårvagnar och tunnelbanor. Teknologin förväntas förändra förutsättningarna för användning av transportsystemet och dess infrastruktur i fråga om kapacitet, trafiksäkerhet och tillgänglighet för olika trafikslag samt möjlighet att använda gaturummet och stadens funktioner.

Ur ett bredare perspektiv och på längre sikt förväntas denna nya teknologi påverka samhälls- och stadsplaneringen, genom förändrade bebyggelsestrukturer, bosättningsmönster, resvanor, former för bilägande med mera. Teknikutvecklingen måste därför samspela med stadens infrastruktur och fysiska planering. Det är idag inte möjligt att säga hur tekniken kommer att se ut år 2050 eller 2070 som FÖP centrala Göteborg tar sikte på, eller vilka effekter den kommer att generera. Utvecklingen beror på hur samhället väljer att använda tekniken.

Inom projektet har utgångspunkten varit att självkörande fordon också är uppkopplade i system, delade och elektrifierade. Det är en förutsättning för att kunna nå positiva effekter i form av smartare trafiksystem, förändringar i trafikflöden samt positiva miljöeffekter.



Parkering vid Hagabion. Foto Matilda Karlsson

Läs mer:

Hantering av barriäreffekter, luft och buller på grund av trafik-leder och järnväg i Göteborg, Ramböll 2016-12-20

Scenarioanalys för trafikstruktur i Centrala Göteborg, Tyréns, 2018-06-28

Barriärer skapade av vägar och järnvägar

De stora trafiklederna och järnvägarna som går genom Göteborg alstrar buller och utsläpp, samt skapar en stor barriärverkan mellan områden. Staden har som ambition att förtäta och stadsutveckla centrala områden samt att arbeta med att överbrygga barriärer för att koppla samman staden både fysiskt och mentalt. Hanteringen av dessa frågor är beroende av hur vi långsiktigt kan hantera befintliga transportkorridorer.

Många gånger har trafikleder och järnvägar samlokaliserats med andra barriärer till exempel längs Göta älv eller i en dalgång. Lokaliseringen har ofta varit topografiskt lämplig och man har inte skurit av starka tvärgående befintliga rörelsemönster. På det sättet förstärks dock stråkens barriärverkan ytterligare, vilket blir tydligt när staden planeras i riktning att överbrygga dessa barriärer. I vissa fall kan även långa avstånd ses som en barriär i stadsutvecklingen.

Hantering av barriäreffekter

Barriäreffekter kan hanteras på olika sätt och i olika skalor, där kostnader och nyttor behöver vägas mot varandra vid val av åtgärd. Djupare analyser av infrastrukturella barriärer har gjorts i centrala staden, med fokus på E6, Lundbyleden och Oscarsleden, med syfte att se var åtgärder kan göra mest nytta samt att ge förslag på åtgärder som skulle kunna bidra till att hantera barriäreffekterna. Åtgärder bör prioriteras där barriärer är som kraftigast och där nyttan och mervärdet är som störst.

Barriärens egenskaper

Statiska/fysiska aspekter

- Vertikalläge i förhållande till omgivande mark
- Fysiska hinder (räcke, staket, etc.)
- Korsningspunkters separeringsgrad (ljusreglerad, oreglerad, planskild)
- Tidsättning och möjligheter till manuell styrning av trafikljus
- Utformning och geometri (trappor, ramper, broar, tunnlar)
- Vägbredd, refuger

Dynamiska aspekter

- Trafikmängd
- Hastighet
- Fordonstypsfördelning
- Flödesfördelning över dygnet
- Riktnings- och körfältsfördelning
- Enkel-, dubbelriktad trafik
- Parkerade fordon

Åtgärd	Påverkan på barriäreffekten	Påverkan på infrastrukturens/barriärens funktion	Kostnad
Enklare gång- och cykelbro eller tunnel	Möjliggör för passage	Ingen	
Sociodukt (bredare gång-/cykelpassage samt med gröna inslag)	Möjliggör för och inbjuder till passage	Ingen	
Partiell överdäckning	Effekten försvinner på del av sträckan och kan bidra till stadsutveckling och höjda markvärden i närområdet	Ringa	
Dela upp trafikflödet på flera stråk, det vill säga silning	Barriäreffekten minskar när flödet minskar, dock oklart i vilken grad beroende på hur stort det kvarvarande fordonsflödet är. Omgivande områden kan påverkas negativt om trafiken ökar på vad som i dagsläget är lugnare gator	Liten – stor beroende på stråkens utformning	Liten – stor beroende på stråkens utformning
Boulevardisering/ omgestaltning av leden	Effekten minskar, i vilken grad är dock beroende av boulevardens utformning och trafikflöde. Kan bidra till stadsutveckling och höjda markvärden i närområdet	Liten – stor beroende på boulevardens utformning	Kostnad även beroende av om åtgärder behöver vidtas på annan plats i vägnätet
Överdäckning med miljölock	Effekten försvinner i hög grad, men beroende på utformning så skapas eventuellt en onaturlig höjd som blir en barriär. Kan bidra till stadsutveckling och höjda markvärden i närområdet.	Ringa	Ev en enklare konstruktion om inga byggnader placeras på överdäckningen utan vid sidan, speciellt om farligt gods fraktas på vägen/järnvägen
Överdäckning med byggnation	Effekten försvinner i hög grad, men beroende på utformning så skapas eventuellt en onaturlig höjd som blir en barriär. Kan bidra till stadsutveckling och höjda markvärden i närområdet.	Av- och påfarter kan behöva tas bort beroende på hur lång sträcka som överdäckas. Vissa begränsningar av trafiken kan förekomma utifrån riskhänseende	
Nedsänkning	Effekten försvinner helt, dock även beroende av vad frigjord markyta används till. Kan bidra till stadsutveckling och höjda markvärden i närområdet.	Av- och påfarter kan behöva tas bort beroende på hur lång sträcka som överdäckas. Vissa begränsningar av trafiken kan förekomma utifrån riskhänseende. Byggskedet kan bli mycket komplicerat i täta miljöer.	
Omledning av infrastrukturen till annan plats	Effekten försvinner helt, dock även beroende av vad frigjord markyta används till. Kan bidra till stadsutveckling och höjda markvärden i närområdet.	Liten-stor beroende på omledningens karaktär	Beroende av i vilken grad funktionen ska ersättas i en ny lokalisering

”Läs mer om pågående projekt som Lindholmsförbindelsen och stadslinbanan under rubriken Innerstaden”

Nya fasta förbindelser över älven

Mer än 300 000 resenärer korsar Göta älv varje dygn inom Göteborgs stad. Drygt 90 % av dessa resor sker via Älvsborgsbron, Göta älvbron och Tingstadstunneln varav hälften av dessa resor sker via Göta älvbron. I takt med att staden har växt har trycket på dessa förbindelser stadigt ökat de senaste 15 — 20 åren. Det finns därför ett stort behov av att avlasta befintliga förbindelser, genom att etablera fler kopplingar över älven. Nya älvförbindelser bidrar även till att ”hela” staden vilket var en av målsättningarna som fastslogs i arbetet med vision Älvstaden. Pågående projekt är bland annat Lindholmsförbindelsen och stadslinbanan.

Avståndstabell

4,7 km fågelvägen mellan Älvsborgsbron och Göta älvbron.

2,8 km mellan färjeläget på Lindholmen och Älvsborgsbron.

1,9 km mellan färjeläget på Lindholmen och Göta älvbron.

Gång- och cykelbroar

Att staden knyts ihop av gena stråk för gående och cyklister är ett måste för att öka det hållbara resandet och ge förutsättningar för en socialt sammanhållen stad. Ur ett gång- och cykelperspektiv är avståndet mellan de befintliga fasta älvförbindelserna långt. Detta skapar ett motstånd för resande med cykel eller till fots mellan Hisingen och fastlandssidan.

2016 gjordes en inventering av möjliga eller önskvärda nya gång- och cykelbroar mellan Älvsborgsbron i väster och Marieholmsbron i öster, där 15 länkar identifierades. Sju av dessa arbetades sedan vidare med i en nyttoanalys och därefter kostnadsbedömdes fem av dessa sju länkar.

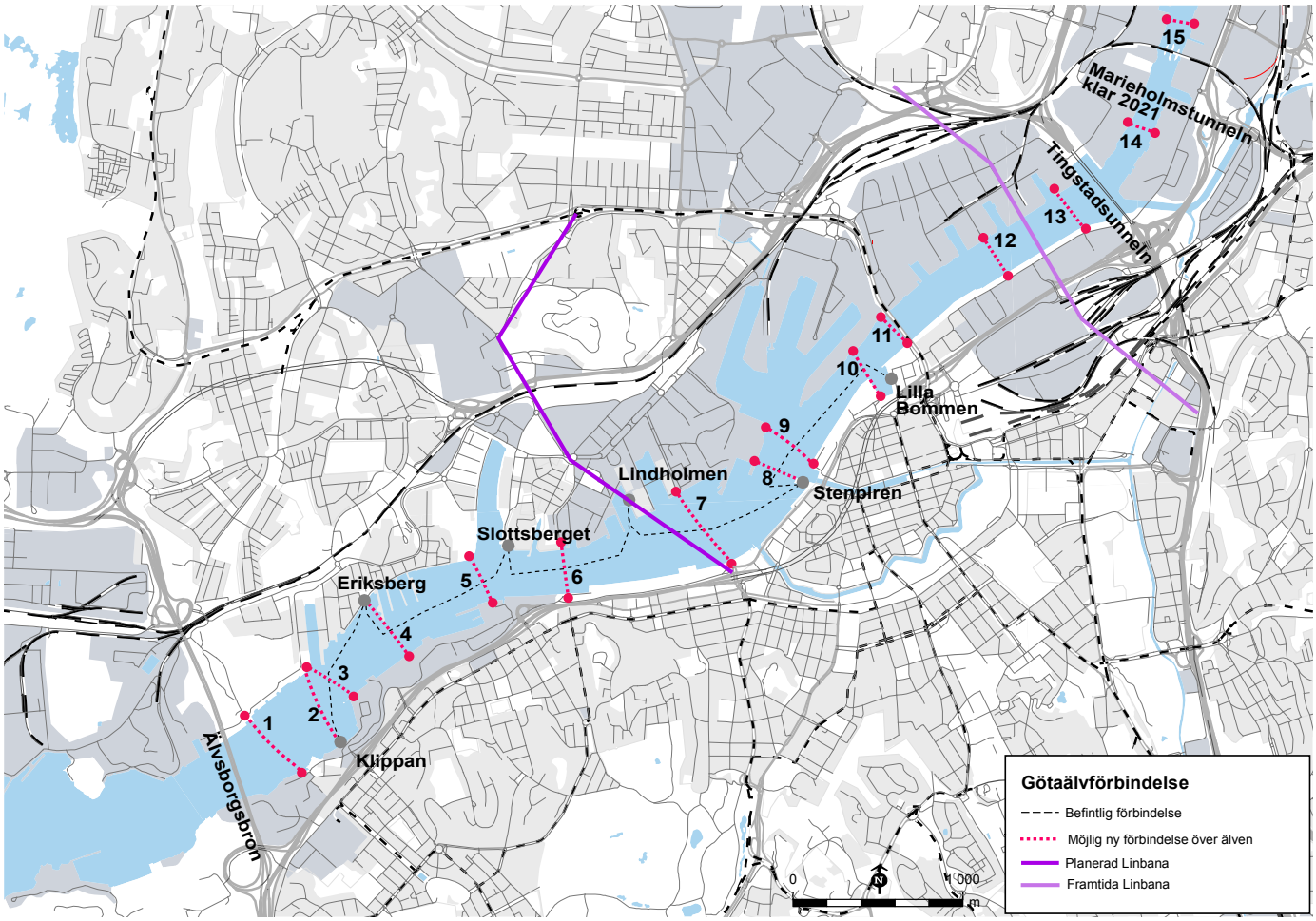
Sammanfattningsvis finns det flera goda lägen i staden för placering av en ny gång- och cykelbro. Dock behöver vidare utredningar göras för att säkerställa ett antal genomförbarhetsaspekter, där sjöfart och kajverksamhet tillsammans med markåtkomst är bland de största frågorna. Ju mer staden växer så växer även behovet av ytterligare förbindelser särskilt då en stor del av Göteborgs pågående stadsutveckling sker centralt utmed Göta älv.

Utformningen av en eventuell bro är ännu inte beslutad och kommer att utredas vidare, men för närvarande är avsikten att bron ska vara en klaffbro och därmed ha obegränsad segelfri höjd i öppet läge. I nedfällt läge är bron tänkt att ha en segelfri höjd som tillåter att en stor andel fritidsbåtar ska kunna passera. Fartygstrafiken i älven förutsätts vara prioriterad jämfört med gång- och cykeltrafiken vilket medför att bron/broarna kommer att öppnas då fartygstrafiken så kräver. Den segelfria bredden i öppet läge är i nuvarande skisser 34 meter.

Läs mer:

Kopplingar över Göta älv – sammanställning av behov och förutsättningar,

Ramböll, 2017-02-01



Idebild som visar möjliga förbindelser över älven. Bild: Ramböll på uppdrag av Göteborgs Stad

Samlade effekter av nya fasta förbindelser över älven

Ovan redovisas stadens arbete med att på flera sätt ta sig över älven. Dessa tillsammans med Hisingsbron och Marieholmstunneln kan möjligheten att ta sig över älven förändras avsevärt. De nya förbindelserna är alla planerade att gå över älven, men har därutöver olika syften och vidare nyttor. Linbanan kopplar ihop flera tyngdpunkter som håller på att utvecklas, medan en ny spårvägsförbindelse över älven ger en avlastning av Brunnsparken och öppnar för möjligheten med mer spårväg på Hisingen och ett mer robust spårvägsnät. Nya gång- och cykelbroar kommer att behöva relateras till dessa satsningar, men för en fotgängare eller cyklist som vill ta sig från ena älvstranden till den andra så bedöms en bro bli det mest naturliga valet. I det fortsatta arbetet kommer de olika förbindelsernas placering och nyttor vägas samman för att så goda synergieffekter som möjligt ska kunna uppstå.

Planskild kollektivtrafik genom innerstaden

I tidigare kollektivtrafikprogram K2020 studerades möjligheten att planskilja spårvägen i några korsningspunkter längs Avenyn, liksom att förlägga spårväg i en tunnel under Stora Hamnkanalen mellan Polhemsplatsen och Järntorget. I arbetet med Målbild Koll2035 – Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille har en studie genomförts kring möjliga sträckningar

för planskild spårväg mellan Polhemsplatsen och Linnéplatsen för att möjliggöra trafikering med 60 meter långa vagnar. Dessa bedöms inte kunna trafikera i markplan i innerstaden. Ett 20-tal möjliga korridorer för spårtunnel eller pelarbana har studerats utifrån teknisk och fysisk genomförbarhet. Utredningen identifierar ett antal korridorer som är tekniskt möjliga, men pekar också på flera svårigheter. Utredningen har inte analyserat påverkan på gaturum och stadsmiljö, vilket staden avser att arbeta vidare med inom denna fördjupning av översiktsplanen fram till utställning.

Lindholmsförbindelsen kan ses som stadens första konkreta steg till planskild kollektivtrafik. Västlänken är planskild och möjligheten att använda den för lokala behov det diskuteras. Ett alternativ är om Angeredsbanan på lång sikt görs om till järnväg och att järnvägen från Västlänken byggs ut till Frölunda/Järnbrott/Kungsbacka via väg 158. Frölunda/Järnbrott ligger cirka 8 km från centralstationen och Angered drygt 11 km från centralstationen, att jämföra med pendeltågstationerna i Partille (9 km) och Mölndal (8 km).

Redan när Chalmerstunneln planerades diskuterades möjligheten att förlänga spårtunneln från Chalmers vidare mot Sahlgrenska – Linnéplatsen. Med hänsyn till den planerade förtätningen längs stråket kommer målkonflikten mellan stadsmiljövärden och kollektivtrafikens framkomlighet att öka. En spårtunnel mellan hållplats Chalmers och Linnéplatsen via Wavrinskys plats, Sahlgrenska och Medicinareberget skulle kunna öka kapaciteten och korta restiderna betydligt, samtidigt som konflikten med stadsmiljön elimineras. (Målbild Koll2035). Dock ger en sådan förbindelse ingen planskild koppling till centralstationen vilket innebär att en viktig mål- och bytespunkt inte nås.



Regn i Göteborg. Foto: Peter Svenson

KLIMATFRÅGOR

Klimatförändringarna innebär att samhället behöver rusta sig för att klara extrema väderhändelser, såväl mer vatten som extrem torka och värme, stigande grundvattennivåer samt ökad erosion. Vi måste därför arbeta förebyggande så att klimatet påverkas i en lägre grad än tidigare.

Begränsad klimatpåverkan

En viktig fråga för den hållbara staden är att minska stadens påverkan på växthuseffekten. Mycket fokus har legat på att minska de utsläpp som sker inom stadens gränser, men en viktig och relativt stor del av göteborgarnas klimatpåverkan kommer från konsumtion. Genom att använda stadsplaneringen som verktyg för att skapa en mer klimatsmart stad med goda möjligheter att sköta vardagslivet i sitt närområde gynnas en mer hållbar livsstil. Även resande och förflyttningar ska ske på ett klimatsmart sätt. *(Läs mer i förslag till ny ÖP kap. 4. Tematiska inriktningar, Hälsosam livsmiljö)*

Stadens övergripande planeringsinriktning i översiktsplanen om en sammanhållen, nära och robust stad ska stödja och möjliggöra ett hållbart vardagsliv. Stadsutvecklingen behöver då ske på ett sätt som skapar attraktiva boendemiljöer och gynnar lokal konsumtion, säkerställer möjligheter till rekreation och kulturella upplevelser och möjliggör att välja hållbara och hälsosamma transportsätt i vardagen. Genom att förtäta inom staden sparas även områden utanför den sammanbyggda staden. Avgörande för att vi når ända fram är sedan hur vi gör.

Klimatanpassning och dagvattenhantering

Göteborg står inför ett flertal utmaningar kopplade till ett framtida klimat, däribland stigande havsnivåer, ökade flöden och en högre frekvens av kraftiga skyfall. I staden drivs ett långsiktigt arbete för att minska stadens sårbarhet mot översvämningar orsakade av extrema väderhändelser. I arbetet med att skapa en hållbar stad är planområdet särskilt betydelsefullt då det omfattar de allra mest centrala delarna av staden där stadsutvecklingsmöjligheterna är som störst.

Läs mer

Klimatanpassning av svenska städer, Göteborgs Universitet m.fl. 2014

Klimatstrategiskt program, Göteborgs Stad, 2014

Översiktsplan för Göteborg, tematiskt tillägg för översvämningsrisker, utställningshandling 2018

www.goteborg.se/extremtvader

www.vattenigoteborg.se



Dagvatten: Foto Anna Jolfors



Översvämning i Frihamnen. Foto: Anna Karlsson

Staden har i en hydromodell kartlagt områden med risk för översvämningar i form av skyfall höga flöden i vattendrag och högvattenhändelser i hav. I ett tematiskt tillägg till översiktsplanen gällande översvämningsrisker anges planeringsnivåer för lägsta golv- och marknivåer för samhällsviktiga anläggningar, byggnader/byggnadsfunktioner och prioriterade stråk/utrymningsvägar. I centrala Göteborg behöver älvkanterna höjas till +2,3 meter på medellång sikt (senast till år 2040).

Stora delar av Göteborgs centrala transportsystem riskerar att översvämmas, både av stigande havsvattennivåer, förväntade kraftiga skyfall och ökade flöden i vattendrag. Vissa gator kommer i framtiden att behöva användas som skyfallsleder för avledning av vatten, vilket innebär att dessa inte kommer att kunna användas/trafikeras vid extrema väderhändelser, om inte sektionerna förändras. Andra gator kan komma att behöva utformas som säkra stråk med tanke på framkomlighet vid översvämningstillfällena.

Som ett led i klimatsäkringsarbetet har Göteborgs Stad tagit fram ett geografiskt planeringsunderlag, även kallade strukturplaner för översvämningar. Strukturplanerna utgår från vattnets naturliga strömningsvägar, inom och genom staden. De visar möjliga skyfallsytor och skyfallsleder för att ta hand om vatten vid översvämningar samt var öppningar i en förhöjd älvkant bör vara för att få ut skyfallslederna till recipient. Ca 10 % av Göteborg kommer ha ett vattendjup större än 20 cm vid skyfall. Strävan skall vara att dessa ytor är på platser där översvämningar tolereras. En framgångsfaktor är att dessa åtgärder utformas multifunktionellt för att bättre bidra till stadsmiljön. Åtgärderna har inte avvägts mot andra intressen, utan är i detta skede ett planeringsunderlag. Det pågår en utveckling av metodik för att kunna göra en sådan avvägning inom ett avrinningsområde.

Till extremt väder hör även långvariga värmeperioder. Hårt exploaterade städer behöver träd i gatumiljöer och parker för att ge skugga till befolkningen, och minska värmestressen. Grönska ska därför prioriteras genom att bevara och nyskapa/utveckla parker och gröna gatumiljöer och stråk. Staden ska även jobba mer med gröna tak och gröna fasader.

Dagvattenhantering och blå struktur kräver helt nya system och nya sätt att jobba. Det fungerar inte i längden att bara öka kapaciteten i det dolda ledningssystemet under jord. Istället bör en variation av lösningar användas. Synligt regnvatten bör exempelvis ses som en resurs då det ger ett mer robust system som med omsorgsfull utformning också kan utgöra ett estetiskt tillskott. Genom att omdana vanliga gator kan istället en multifunktionell sundhetsproducerande infrastruktur skapas.



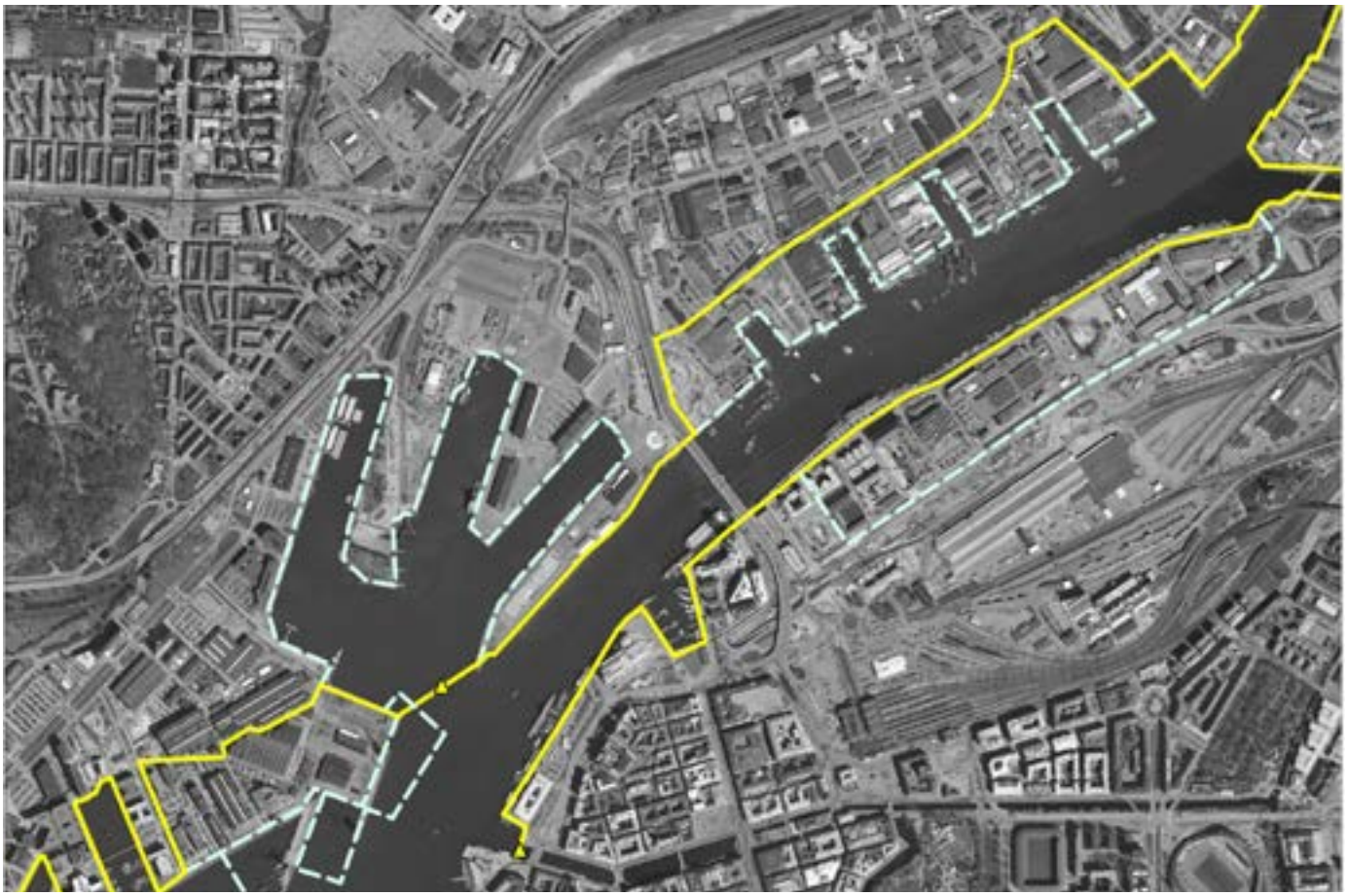
Skydd av underjordiskt P-garage, Hamburg/ Hafen City. Foto Ulf Moback.



Skydd av restaurang med luckor som kan stängas vid högvattenvarning, Hamburg/Hafen City. Foto Ulf Moback.



Evakueringsgångväg en våning upp, Hamburg/Hafen City. Foto Ulf Moback.



Alternativ för sträckning Frihamnen där skyddet antingen kan följa älvkanten/kajkanten eller läggas som ett skydd vid inloppet till hamnbassängerna. Vid Ringön kan skyddet antingen följa älvkanten/kajkanten eller dras längs Järnmalmsgatan och vid Gullbergsvass går den alternativa sträckningen ungefär i höjd med Götaleden.



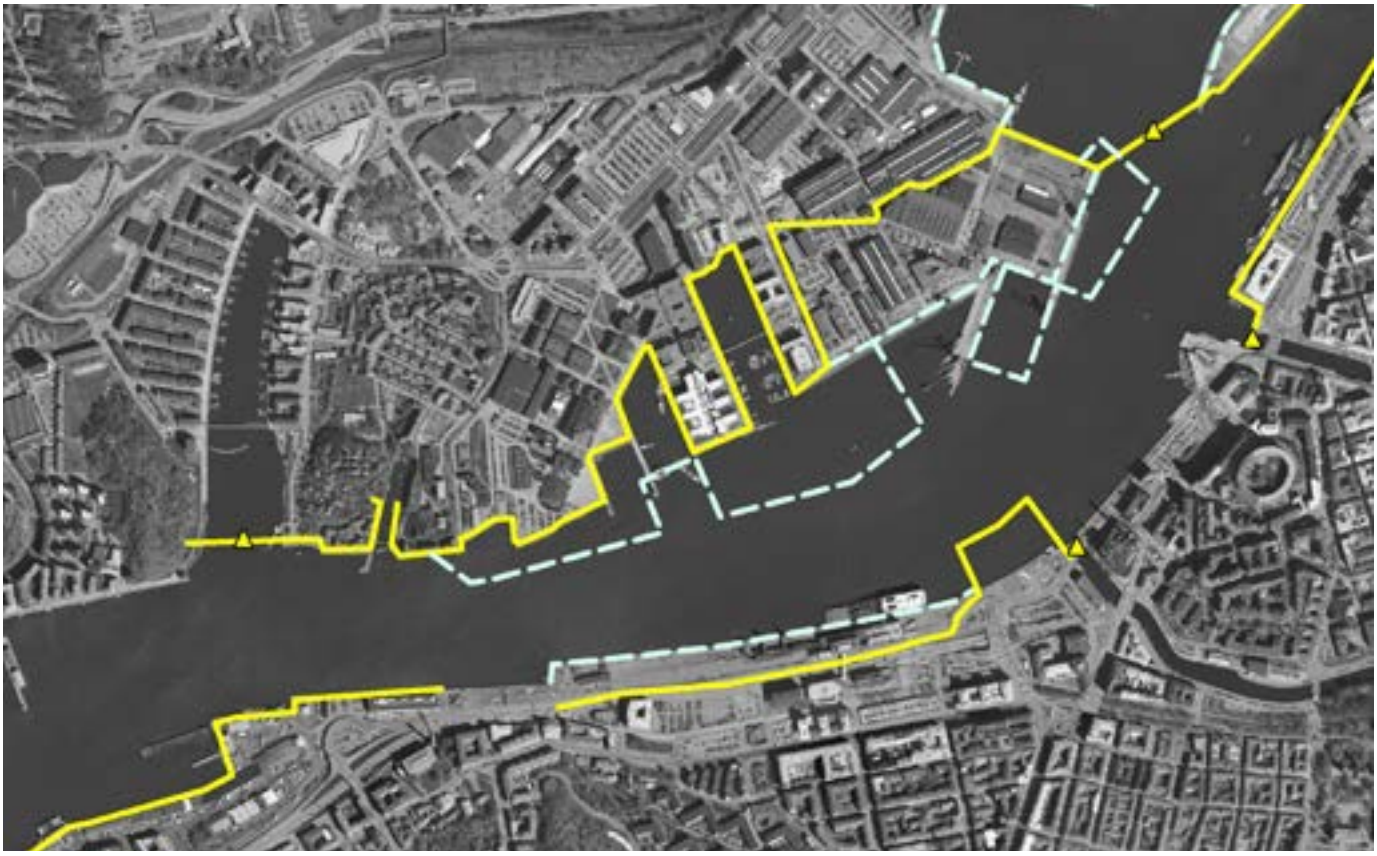
Alternativ sträckning i Marieholm följer älvkanten, medan det primära förslaget är att skyddet går en bit in.

Älvkantskydd:

Längs älven reserveras ett 15 meter brett markområde med höjd marknivå i anslutning till älven för att möjliggöra skydd för stigande vatten i Göta älv. På delar av sträckan kan skyddet alternativt placeras längre in för att bättre passa in i stadsmiljön, minimera påverkan av vinduppstuvning och vågeffekter, av geotekniska skäl eller om det av andra skäl är mer lämpligt, och omfatta en bredd om 10 meter där den vita streckade linjen på kartorna nedan utgör centrum. De områden där alternativ i samrådet finns gäller Lindholmen med utbyggnad/utfyllnad i älven, Lindholmen/Götaverken, Frihamnen, Norra Masthugget, Ringön, Gullbergsvass och Marieholm.

Inom den reserverade ytan ska inga byggnader/anläggningar placeras som förhindrar syftet med ett älvkantskydd. För att garantera skyddets funktion över tid är det viktigt att de placeras på allmän mark så att de kan tas om hand av en långsiktig förvaltare. Utformning av skydd längs älven ingår i fortsatt arbete kring älvkantskydd. Eventuellt kan skyddet samordnas med till exempel broar, gång- och cykelstråk och parker. Det är av största vikt att reservatet för älvkantskyddet möjliggör utvecklingen av ett sammanhängande stråk längs älven med offentliga rum som kan välkomna folkliv och medverka till attraktiva områden där inte bara de boende utan hela staden ges goda möjligheter att möta vattnet. Skydden ska även säkerställa att skyfallsutloppen är möjliga. Hamnkanalen, Rosenlundskanalen, där Gullbergsån går in i Olskrokskulverten samt Gullbergsåns utlopp i Säveån behöver skyddas med ”slussportar”. Områdena längs dessa vattendrag som mynnar ut i Göta älv har känsliga natur- och kulturmiljöer att ta hänsyn till. Där skydd placeras längre in i stadsmiljö, behöver byggnader som då finns i zonen mellan älven och älvkantskyddet utföras med enskilda objektsskydd exempelvis som Hafen City i Tyskland

Vid Lindholmen/Götaverken kan skyddet antingen följa kajkanten eller dras längre in i området. Vid Norra Masthugget kan skyddet följa kajkanten eller dras längs Andréegatan. Vid Lindholmen är även ett alternativ att göra utfyllnad i älven och möjliggöra ytterligare exploatering för att åstadkomma ett ökat bostadsinnehåll och andra funktioner som parkyta och kommunal service i Lindholmen. Det pågår ett programarbete för Lindholmen som hanterar detta.





Vattenmiljöerna i centrala staden är viktiga ur många aspekter. Foto Marie Ullnert

NATURMILJÖ OCH EKOLOGI

Den gröna infrastrukturen är ett nätverk av blå och gröna stråk som är viktig för biologisk mångfald och mänskligt välmående. Djur och växter kan sprida sig längs stråken, vilket är avgörande för att vissa arter ska kunna klara av förändringar i klimatet. Vattendrag med gröna kantzoner ger ekosystemtjänster som flödesutjämning vid översvämning, vattenrening, sänker värmen i den omgivande miljön och är livsmiljö för många växter och djur. Bevarandet och utvecklingen av gröna stråk, i den täta staden längs vatten, kan minska översvämningsrisker. *(Läs mer i förslag till ny ÖP kap. 4. Tematiska inriktningar, Grönområden och vattenmiljöer)*

Vatten

Vattendrag som har en god ekologiskt status och bidrar med viktiga ekosystemtjänster är en viktig del i arbetet med en mer hållbar stad. De vattendrag som ingår i FÖP-området är idag starkt påverkade av stadens utbredning och ytanspråk. Detta har exempelvis fått till följd att kantzoner och svämplan ofta saknas helt eller är begränsade, delar av vattendragen har kulverterats samt att vattnets väg genom stadsmiljön har rätats ut.

Vattendragens ekosystem är viktiga för såväl ekosystemtjänster som rekreation, avkylning eller fiske men också för att säkerställa att våra kustvatten har en god kvalitet. Vissa vattendrag omfattas av så kallade miljökvalitetsnormer som är krav på en viss statusnivå som ska uppnås. Inom FÖP-området finns flera sådana vattendrag, där normen innebär att vattendragets ekologiska och kemiska status ska vara god senast 2021 eller 2027 beroende på vattendrag. Göta älv som klassas som ett mycket påverkat vattendrag gäller istället något som kallas god ekologisk potential som norm. För att miljökvalitetsnormerna ska kunna uppfyllas måste föroreningarna till vattendragen minska. Det kan bland annat göras genom att avsätta tillräcklig plats för dagvattenanläggningar även inom den täta staden.

Att hantera vattendragen i den pågående stadsutvecklingen och i den redan byggda täta stadsmiljön är svårt och ofta ytkrävande. Den påverkan vi idag ser är följden av en utveckling som skett under lång tid och är svår att reversera. Att i kommande stadsutvecklingsområden ta stor hänsyn till vattendragen och dess framtida funktion är därför extra viktigt. Staden håller på att ta fram ett planeringsunderlag med syfte att klargöra förutsättningar och önskvärda planeringsinriktningar för vattendrag som omfattas av miljökvalitetsnormerna för ytvatten. Även en riktlinje för hur frågan om miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten ska tas om hand i planeringen är under framtagande och beräknas vara klart under våren 2019. När detta är klart kommer planeringsinriktningar för de olika vattendragen i området kunna pekas ut. Framtagna planeringsinriktningar för respektive vattendrag ska följas så långt det är möjligt.

Ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster är de funktioner hos ekosystemet som på något sätt gynnar människan, det vill säga upprätthåller eller förbättrar människans välmående. De kan delas in i fyra grupper; stödjande, reglerande, kulturella och försörjande. På nästa sida visas exempel på ekosystemtjänster i stadsmiljö.

Läs mer

Tematiskt tillägg till översiktsplanen Vatten såklart, Göteborgs Stad, 2003

Arter och naturtyper i Göteborg – ansvarsarter och ansvarsbiotoper, 2016

Riktlinjer och riktvärden för utsläpp av förorenat vatten till recipient och dagvatten, Göteborgs Stad, 2013

> *Lista på vattenförekomster inom centrala Göteborg med status är under framtagande*

Exempel på ekosystemtjänster

Stödjande:

Biologisk mångfald, olika livsmiljöer för olika arter och ekologiskt samspel

Reglerande

Pollinering, träd i gatumiljöer och parker som ger skugga till befolkningen och minskar värmestressen, vattendrag med gröna kantzoner som motverkar översvämningar och erosion

Kulturella

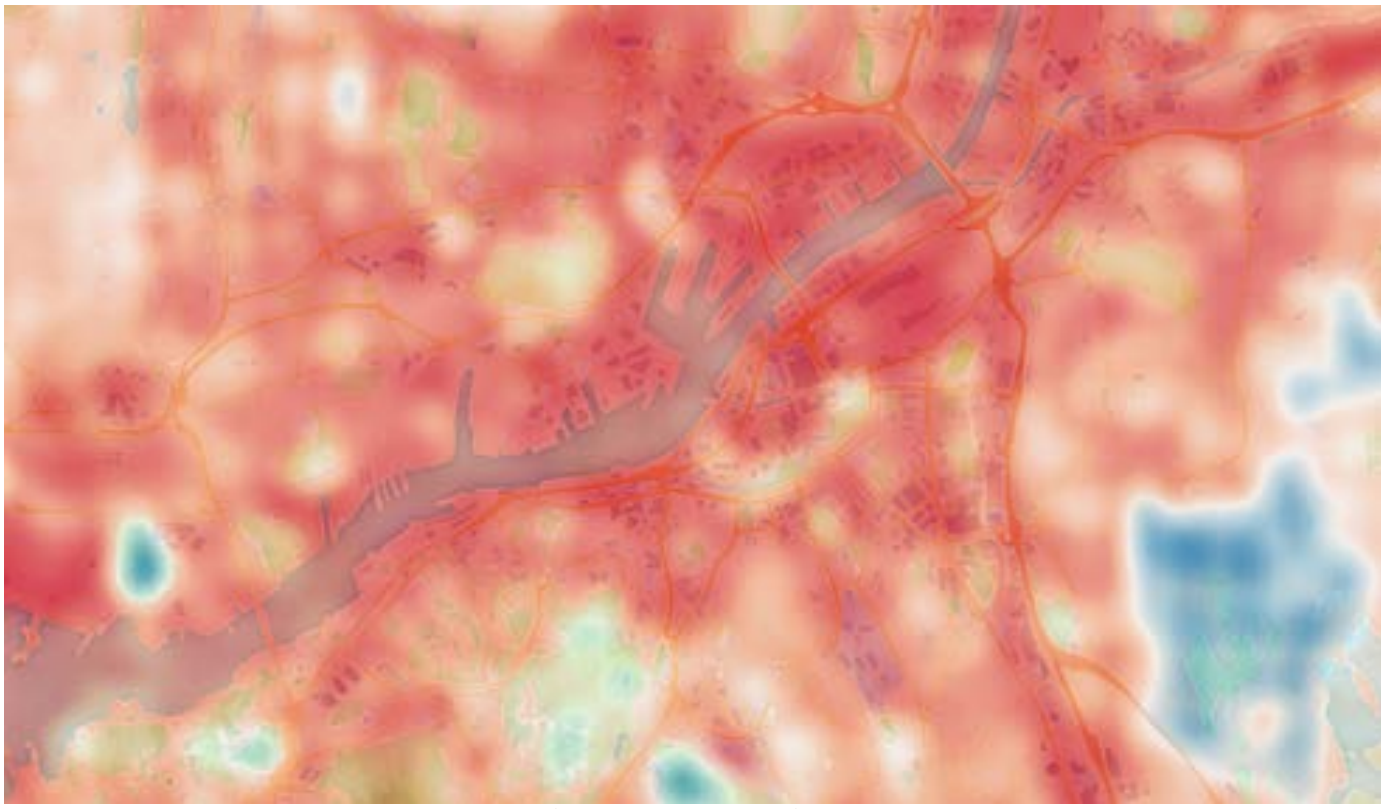
Förbättrad fysisk och mental hälsa genom vistelse i naturen, blomdoft och fågelsång.

Försörjande

Odling av frukt och grönsaker, Skapandet av dricksvatten



Paddlare i Fattighusån. Foto Peter Svensson



Bristanalys för värde av ekosystemtjänster. Rött= mkt låga eller inga värden, blått= höga värden

I enlighet med ÖP är det viktigt att ekosystemtjänster så långt som möjligt bevaras och utvecklas. En bristanalys rörande ekosystemtjänster som gjorts för området visar att det i centrala lägen runt älven i mångt och mycket saknas ekosystemtjänster eller hyser mycket låga värden. Detta beror på dels den tidigare användningen av stora delar av området för industriellt bruk men också på den mycket täta stadsbebyggelsen innanför Vallgraven och längs Fattighusån som till stor del saknar gröna funktionella ytor. I området närmast älven ska reglerande ekosystemtjänster i form av omhändertagande av vatten och luftrening samt kulturella tjänster i form av rekreation prioriteras. I en kommande omställning av stora delar av framförallt de äldre industriområdena behöver gröna ytor som levererar ekosystemtjänster att behöva skapas om stadens utveckling ska kunna bli hållbar.

Vid kommande detaljplanering av nya områden ska frågan om skapandet av nya ekosystemtjänster vara en central del i bedömningen av den slutliga markanvändningen. Analyser bör utreda vilka anspråk på ekosystemtjänster som finns. En bristanalys kan ge svar på vilka ekosystemtjänster som behövs i varje område behövs var baserat på vilka problem som finns, exempelvis översvämningsrisk och dålig luft. Störst potential för ekosystemtjänsterna är i de nya områdena som Gullbergsvass. Prioriteringar mellan ekosystemtjänster kan behöva göras då konflikter kan uppstå mellan exempelvis reglerande tjänster och kulturella.

Många av de ekosystemtjänster som finns centralt idag är på olika sätt knutna till vattenmiljöerna. Extra värdefulla befintliga områden ur ekosystemtjänstsynpunkt är därför samtliga vattendrag och dess närmiljöer, men även Ramberget, Kungsparken och Slottsskogen.

Läs mer
Bullerkartläggning, Göteborg
Vägledning för trafikbuller i planeringen, Göteborg 2015

Förordning (2015:2016) om trafikbuller vid bostadsbyggnader

Vägledning om industri- och annat industribuller vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder, Boverket, 2015

MILJÖ & HÄLSA

(Läs mer i förslag till ny ÖP kap. 4. Tematiska inriktningar, Hälsosam livsmiljö)

Buller

Buller är en viktig fråga i området både sett till invånarnas hälsa och stadsmiljöns framtida kvalitet. Trafiken är den enskilt största bullerkällan, varför problemen är som störst nära de stora trafiklederna, hårt trafikerade gator och järnvägar.

I de mer centrala delarna är tillgången på så kallade goda ljudmiljöer mer begränsad än på många andra platser i staden. Staden arbetar därför med att kartlägga befintliga goda ljudmiljöer för att kunna bevara och om möjligt utveckla de goda ljudmiljöer som redan finns i området, men också att skapa nya goda och varierande ljudmiljöer vid och nära bostaden, samt vid förskolor och skolor.

I detaljplaneringen finns en vägledning för hur staden ska arbeta med bullerfrågan och planera för att säkerställa hälsosamma och attraktiva boendemiljöer ur ljudsynpunkt. Om vägledningen följs bedöms även målsättningen med stadens miljömål och miljökvalitetsnormen kunna följas på sikt.

Kort sikt (0–10 år)

På kort sikt bedöms dagsläget i stort sett kvarstå. Ljudnivåerna kommer fortsatt att vara höga från hårt trafikerade gator och trafikleder. Behovet av att bevara och utveckla ljudmiljöer som är relativt sett fria från trafikbuller bör vara en prioriterad inriktning i området och framförallt i de mest centrala delarna av området. En omställning av infrastrukturen mot mer stadsmässighet och bebyggelse närmare lederna kommer att innebära bullerproblem närmast leden men det möjliggör också säkerställandet av bättre ljudmiljöer inne i områdena.

Lång sikt (10–30 år)

På lång sikt bedöms en tätare stadsmiljö kunna innebära lägre hastigheter vilket innebär att ökat inslag av eldrift kommer att få genomslag på ljudnivåerna och ljudbilden. Men då i första hand på gator med hastigheter under 40 km/h. Nivåerna kommer där sannolikt att minska betydligt. Elbilarna kommer att låta, men det är ännu oklart hur ljudbilden i våra stadsrum kommer att förändras och hur det i sin tur kommer påverka stadsmiljön upplevelsemässigt. Utifrån dagens kunskap om teknikutveckling kan antas att bullernivåerna vid högre hastigheter, där så kallat däckbuller dominerar, fortsatt kommer att vara höga.

Sett till den oklara framtida ljudbilden vid mer elbilar och att leder och andra gator med högre hastighet fortsatt kommer vara ett problem kommer säkerställandet av ljudmiljöer relativt sett fria från trafikljud att vara nödvändigt även ur ett längre perspektiv. Möjligheterna att skapa goda ljudmiljöer i staden kommer dock sannolikt att öka över tid.

Luftkvalitet

Staden har idag problem med dålig luftkvalitet och i de centrala delarna är situationen generellt värst. Samtidigt är det i de centrala delarna som stora delar av stadsutvecklingen kommer att behöva ske om utvecklingen ska vara så hållbar som möjligt totalt sett. Luftfrågan ska uppmärksammas och fångas upp i tidigt skede vid planering av trånga gaturum med mycket trafik.

Stadsutveckling i centrala lägen och nära kollektivtrafik kan dock antas leda till bättre luftkvalitet på sikt genom mindre mängder transporter än om utveck-

lingen sker nån annanstans mer perifert. Det föreligger alltså här en målkonflikt mellan att klara uppsatta miljömål i ett enskilt fall i det kortsiktiga perspektivet och att klara målen för hela staden ur ett längre perspektiv. Samtidigt blir luftkvaliteten i staden bättre och bättre i och med bättre fordon och en omställning av fordonsparken mot mer eldrift. Exploatering med bostäder närmast större leder, framförallt Söder/Västerleden och E6, samt tunnelmynningar bör dock ske först när halterna i staden sjunkit till acceptabla nivåer.

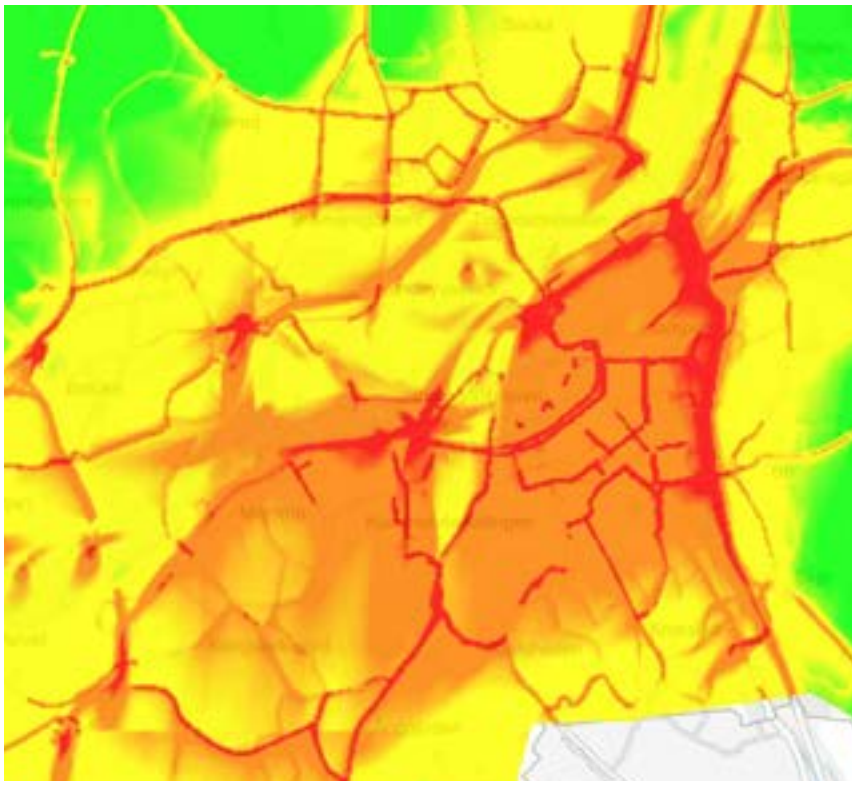
Stadens bedömning är därför att det långsiktiga och större perspektivet ska gälla så länge en acceptabel situation kan säkerställas i det enskilda fallet. För att säkerställa en acceptabel situation vid detaljplanering har en riktlinje för hanteringen av luftkvalitet tagits fram som ska användas vid kommande planering. Bästa möjliga boendemiljö ur luftsynpunkt ska alltid eftersträvas.

Kort sikt (0–10 år)

På kort sikt kommer mycket av de problem som idag finns att kvarstå även om det successivt kommer att bli bättre. Fordonsparken kommer delvis bli renare, trafikbelastning kommer delvis minska som en följd av stadens utveckling i centrala lägen samt arbetet med trafikstrategins mål om minskad biltrafik.

En stor del av utsläppen av luftföroreningar står den tunga trafiken för. Detta gör att det arbete som nu pågår med att elektrifiera stadsbussar kan få relativt stort genomslag i de centrala delarna och behöver därför fortsatt prioriteras.

Situationen inom FÖP-området varierar. Bilden visar övergripande beräkningar på stadsnivå där röd färg antyder att normnivån riskerar att överskridas. Det kan konstateras att situationen är bättre på Hisingssidan och riskerar att vara som värst i området väster om E6 söder om älven. De största problemen



Beräknad nivå för kvävedioxid, dygnsmedelvärde 2015

med dålig luft finns generellt runt de stora trafiklederna och tunnelmynningar. Här kan i vissa fall haltnivåerna vara så pass höga att de påverkar när en framtida exploatering av marken kan ske. Även i vissa trånga gaturum med hög trafikbelastning kan för höga halter uppstå.
Staden bedömer att haltnivåerna inne i den bebyggda staden en bit ifrån de stora trafiklederna normalt sett har halter som är betydligt under normnivån. Detta baseras på erfarenheter från mer detaljerade studier på detaljplanenivå.

På kort sikt bör alltså de värst drabbade platserna i staden, invid stora trafikleder och vid tunnelmynningar, i största möjliga utsträckning undvikas. I övrigt kommer luftsituationen att påverka den möjliga stadsutvecklingen på många platser.

Lång sikt (10–30 år)

På längre sikt kan antas att stora delar av fordonsparken är elektrifierad eller av andra skäl mindre förorenande, vad gäller åtminstone kollektivtrafik och privatbilism, vilket kommer att leda till att föroreningsnivåerna i luften kan antas minska betydligt. Miljökvalitetsnormerna kommer att klaras på de flesta platser i staden vilket gör att luftkvaliteten som begränsande faktor för markanvändningen kommer att minska och nästan helt försvinna. Begränsningarna som kan finnas på kort sikt kring markanvändningen närmast leder och tunnelmynningar kommer alltså att till stor del upphöra. Det bör dock poängteras att det fortsatt kan komma att vara svårt att klara uppsatt miljökvalitetsmål vilket gör att bästa möjliga boendemiljö ändå måste eftersträvas även ur luftsynpunkt.

Läs mer

Folkhälsoprogram, 2013

Vägledning för hur normer för luftkvalitet ska hanteras i stadsplaneringen, Göteborg

Kartläggning luftkvalitet, Göteborg, öppna data Luftkvalitetsförordningen (2010:477)



Riskområden från Tematiskt tillägg om förorenade områden

Förorenade områden

Stora delar av den tillkommande stadsutvecklingen i FÖP-området kommer att ske där det är stor risk att det finns föroreningar i mark och grundvatten. Detta då de lediga ytorna ofta består av gammal industrimark och/eller utfyllnadsmassor. Staden har sedan länge väl fungerade rutiner för hanteringen av dessa frågor i form av ett tematiskt tillägg till ÖP. Denna fråga utgör därför sällan ett praktiskt hinder i stadsutvecklingsarbetet. Däremot är det en viktig förutsättning, exempelvis vad gäller kostnaderna för och genomförandet av en exploatering.

Läs mer:
Tematiskt tillägg till översiktsplanen om förorenade områden, Göteborgs Stad, 2006

Folkhälsa

Stadsrummet ska användas effektivt utifrån hälso- och rättviseskäl. De offentliga rummen ska bidra till ett rikt och hälsosamt stadsliv för alla vuxna och barn. Det ska vara enkelt att få motion, fysisk aktivitet och avkoppling i vardagen, vilket bygger på att attraktiva offentliga rum som lämpar sig för aktiviteter finns nära bostad, arbetsplats, skola och förskola. Det hänger även ihop med möjligheten att uppleva en god ljudmiljö, det vill säga utan störningar av buller.



Det ska vara enkelt för barn och vuxna med fysisk aktivitet. Foto Lo Birgersson

PLANOMRÅDET I KOMMUNAL OCH REGIONAL KONTEXT

Göteborg, regionens kärna, spelar stor roll för hela regionens utveckling. Regionkärnan har bäst tillgänglighet i regionen. Hit pendlar dagligen 120 000 personer till företag som är beroende av regionens kompetens för att kunna utvecklas och växa. Näringslivets kompetensförsörjning är avgörande för en fortsatt hög sysselsättning i regionen.

I en regionkärna kan utbudet av kultur, shopping och evenemang vara större än på andra orter. Det beror på att inflödet av besökare, arbetstagare och studenter, tillsammans med den lokala befolkningen, skapar ett tillräckligt stort marknadsunderlag för ett varierat och rikt utbud av verksamheter och stadsmiljöer. Till exempel är verksamheterna på handelsgatorna innanför Vallgraven och på de befolkade stråken Linnégatan, Magasinsgatan och Vasagatan beroende av ett inflöde av kunder. Likaså Operan, Stadsbiblioteket och det breda restaurangutbudet med kök från jordens alla delar. Utbudet nyttjas och uppskattas av såväl Göteborgs invånare som besökare och bidrar till stadens identitet som storstad.

I regionkärnan lever många människor sitt vardagsliv. Då finns behov av kommunal service och trygga miljöer för livets olika skeden. Ibland uppstår målkonflikter mellan Göteborgs roll som regionkärna och som livsmiljö på det lokala planet. Konkurrensen om mark är särskilt hög i centrala Göteborg. Behovet av utrymme för kommunala behov som exempelvis förskola/skola, lokala gång- och cykelkopplingar kan ibland stå i konflikt med regionkärnans behov av större investeringar i infrastruktur och evenemang. Centrala Göteborgs dubbla roller, som både livs- och besöksmiljö, behöver hanteras genom att prioritera rätt i såväl strategiska övergripande frågor som i enskilda platsers markanvändning. FÖP centrala Göteborg avser skapa förutsättningarna för det.

Besöksnäring

Besöksnäringen är viktig för Göteborg. Ett rikt utbud av shopping, evenemang och attraktioner bidrar till arbetstillfällen och till stadens attraktivitet för besökare, invånare och företag. Ett centralt evenemangsstråk och möjlighet att upplåta ytor runt om i staden för evenemang är en konkurrensfördel. Det kräver god tillgänglighet med bil och kollektivtrafik för långväga besökare samt möjligheten att använda stadens rum flexibelt. Detta kan ligga i konflikt med möjligheten att leva ett enkelt och nära vardagsliv för boende och arbetande, prioritering behövs.

Utbildning

Utbildningsväsendet efterfrågar central lokalisering för många verksamheter. En del gymnasieskolor med särskild profil etableras centralt eftersom de har ett stort upptagningsområde.

Näringsliv och arbetsplatser

Kompetensförsörjning är idag näringslivets största utmaning för att generera tillväxt. En central lokalisering är det mest tillgängliga läget för regionens samlade kompetens varför koncentrationen av arbetsplatser är hög i centrala Göteborg. Vissa delar av centrala Göteborg har en hög koncentration av arbetsplatser. Kluster anses i stort vara något positivt ur de verksammas perspektiv. I de kontorstäta områdena skapas förutsättningar för interaktion och möten vilket leder till innovation som i sin tur leder till tillväxt och fler jobb. Samtidigt kan hög koncentration av arbetsplatser vara i konflikt med andra värden. Ensidiga områden kan upplevas slutna och otillgängliga vilket inte ligger i linje med målsättningen för innerstadens stadskvaliteter. För en fortsatt hög sysselsättningstillväxt är det av vikt att fler delar av centrala Göteborg utvecklas till attraktiva kontorsmiljöer. Viktiga kvaliteter är stadskvalitet och god framkomlighet för varor, gods och arbetskraft. Något som ibland står i konflikt med varandra. Hög framkomlighet kan skapa barriärer och att önskad stadsutveckling med andra kvaliteter försvåras.

Kultur

Den mest tillgängliga platsen i regionen blir den naturliga platsen för kulturliv och upplevelser som ska nås av så många som möjligt i regionen. Stadsbibliotek, teater, opera, muséer, gallerier finns i städer med många invånare. Ju större stad desto större möjlighet till ett rikt kulturliv.



Göteborgs Stadsmuseum, före detta Ostindiska Companiet. Foto Peter Svensson

Läs mer
om i vilken omfattning Riksintressena berörs eller påverkas av alternativen som föreslås i denna fördjupning, på sid. 100

Läs mer

om motiveringar och beskrivningar av riksintressena på exempelvis:

www.lansstyrelsen.se/VastraGotaland

RIKSINTRESSEN

Enligt Plan- och bygglagen föreskrivs att översiktsplanen ska hantera allmänna intressen och riksintresse enligt miljöbalken kap 3 och 4. Ett allmänt intresse av nationell betydelse kallas riksintresse. De är särskilt värdefulla och betydelsefulla för hela landet och ska enligt miljöbalken skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada deras värden eller möjligheterna att använda dem för avsett ändamål. Översiktsplanen ska redovisa hur kommunen avser att tillgodose riksintressena eller om kommunen har en annan uppfattning än anspråket. *(Läs mer i förslag till ny ÖP kap. 5. Riksintressen)*

Området som FÖP centrala Göteborg hanterar omfattar inte, men gränsar till riksintressen för yrkesfiske och friluftsliv. Dessa beskrivs tydligare och stadens ställningstaganden i förslag till ny Översiktsplan. Nedan följer de riksintressen som finns inom fördjupningens områdesavgränsning. I vilken omfattning de berörs eller påverkas av alternativen som föreslås i denna fördjupning, redogörs vidare i avsnittet Påverkan på Riksintresse i aktuella projekt sid 100.

Natura 2000-områden, 4 kap miljöbalken

Natura 2000 är ett nätverk av EU:s mest skyddsvärda naturområden. Syftet är att bidra till bevarandet av den biologiska mångfalden inom EU. En åtgärd vare sig den ligger innanför eller utanför Natura 2000-gränsen inte får påverka områdets utpekade värden negativt. Åtgärden kan då endast få genomföras om den är av stort allmänt intresse och om kompensationsåtgärder utförs. Bevarandeplaner för varje Natura 2000-område finns upprättade av länsstyrelsen.

Säveån

Naturvård, 3 kap miljöbalken

Säveån



Säveån och byggnationen av Gamlestadens resecentrum. Foto Marie Ullnert

Kulturmiljövård, 3 kap miljöbalken

Göteborgs Stad arbetar tillsammans med länsstyrelsen för bättre beskrivningar av riksintressena för kulturmiljövården i innerstaden. Syftet är att beskrivningarna ska kunna utgöra ett bra stöd i kommande planering. Arbete kommer eventuellt att pågå under samrådet och fram till utställning.

Riksintresset för kulturmiljövård kommer att påverkas när ny bebyggelse infogas inom eller i anslutning till områden av kulturhistoriskt värde. Det är kommunens målsättning att ingen påtaglig skada ska uppkomma.

1600-talsstaden, Stenstaden, Haga, och Övre Johanneberg
Gårda
Landala Egnahem
Norra Guldheden
Älvsborg
Lindholmen

Kommunikationer, 3 kap miljöbalken

Väg

Befintliga och planerade vägar av riksintresse

- E20 (Alingsåsleden) Göteborg - Stockholm
- E6 (Kungälvs- och Kungsbackalederna) Trelleborg - Svinesund
- E6.20 (Söder-, Väster-, Hisings- och Norrleden)
- E6.21 (Lundbyleden)
- E45 (Göta- och Trollhätteleden) Göteborg - Karesuando
- Rv 40 (Boråsleden) Göteborg - Jönköping
- Emigrantvägen

Järnväg

Befintliga och planerade järnvägar av riksintresse

- Västlänken genom Göteborg, ny planerad sträckning
- Hamnbanan i Göteborg, befintlig bana och utökad korridor berörs och genom att lägga in utredningsområde för kommunikation i ny översikts plan, öppnas möjligheten att flytta hamnbanans funktion och den utökade korridoren upp.
- Kust till kustbanan, Göteborg - Borås, befintlig bana och utökad korridor
- Norge /Vänerbanan med Nordlänken, befintlig bana och utökad korridor inklusive triangelspår vid Marieholm
- Västra stambanan, befintlig sträckning
- Västkustbanan, befintlig sträckning
- Bohusbanan

Sjöfart (farleder inklusive buffertzoner)

Sjöfarten på Göta älv kan komma att påverkas i samband med fler kopplingar i form av broar eller färjor över älven. Broar behöver kopplas ihop med de tekniska system som Hisingsbron ska använda så att älvtrafiken inte påverkas mer än idag, det innebär att broar inte öppningsbara under vissa tider.

Läs mer:

Sammanfattning riksintresse för kommunikationer

Lagtolken, Peggy Lerman oktober 2016

Göteborgs hamn, innerhamnar

I översiktsplanen redovisas kajområdena Stigbergskajen, Masthuggskajen och Majnabbekajen som framtida utvecklingsområden för staden. Kommunen ifrågasätter därigenom områdenas status att i framtiden utgöra riksintresse för sjöfarten. Det är av stort regionalt intresse att färjetrafiken kan fortsätta. Problem finns dock med luftkvalitet och buller samt hantering av farligt gods. På sikt bör en annan lösning sökas för färjeterminalerna.

Påverkan på riksintresse i aktuella projekt

Övergripande inriktning är att behålla riksintresset kommunikation i stora drag över hela strukturen. Hamnen och de stora verksamhetsområdena ska kunna försörjas med transporter. Staden arbetar för att biltrafiken ska minska och att arbeta med mobilitetsåtgärder och flera trafikeringssätt. Det finns målkonflikter mellan stadens utveckling och strävan att kunna tillgodose riksintresset fullt ut. Staden har som ambition att kunna visa på en helhetsbild av hur kommunikationssystemet kan utvecklas utan att påtagligt skada riksintresset.

Lindholmsförbindelsen, påverkan på riksintresse för kulturmiljövård och sjöfart

Utifrån att spårvägen från Lindholmen angör Linnéplatsen i markplan krävs en förändring av dagens spårvagnshållplats samt ytterligare spår som ansluter till Lindholmsförbindelsen En tunnelmynning tillkommer i berget under Naturhistoriska museet. Den ligger precis på gränsen till riksintresse för friluftsliv och inom riksintresse för kulturmiljövård. Då krävs en förändring av dagens spårvagnshållplats och ytterligare spår som ansluter till Lindholmsförbindelsen. Staden vill genom god utformning undvika påtaglig skada.

På andra sidan älven påverkas riksintresse för kulturmiljövård för Lindholmen (Slottsberget) genom att en bro skulle synas från Slottsberget, och andra riksintressen för kulturmiljövården i stan.

Gällande riksintresse för sjöfart så hänger det ihop med riksintresse för kommunikation E45 till Danmark. Om Stena flyttar så kan en bro byggas och förhålla sig till öppningsfrekvens på samma sätt som Hisingsbron, som är bedömd inte påtagligt skadar riksintresse utifrån ett antal åtaganden från stadens sida. Om förbindelsen istället ska gå i tunnel så kommer riksintresset påverkas tillfälligt under byggskedet, (jämför med anläggandet av Marieholmstunneln).

Geografisk avgränsning av riksintresse för kommunikation, järnväg, station för resandeutbyte

Vid centralstationen planeras en mängd olika åtgärder exempelvis ska antalet spår reduceras i säckstationen till förmån för bredare och längre plattformar. Angöring från norr, och inte från söder. Plattformar breddas och förlängs och stationshuset kompletteras med en plattformsförbindelse (som också utgör Bangårdsviadukten). Koppling till Västlänken i norra änden. Spårens ändbockar förskjuts något österut för att öka flexibiliteten mot pelarna inne i stationshuset vilket ska ge möjlighet till passerande gångtrafik och för att frigöra plattformarna från pelarna så att de kan breddas.

Framtida möjlighet att bygga över bangården behöver utredas vidare och tas ställning till i detaljplanen för bangårdsviadukten, men överbyggnaden får inte påtagligt skada riksintresset.

Nya broar över Fattighusån,
påverkan på riksintresse för kulturmiljövård
Upp till fyra nya broar över Fattighusån (två med körfält, en gång- och cykelbro samt en tillfällig för spårväg).

Nya gång- och cykelbroar över älven,
påverkan på riksintresse för kommunikation – Sjöfart
Det finns önskemål om flera gång- och cykelbroar mellan Marieholm och Lindholmen, i takt med att staden växer. Detta för att gynna cyklister och fotgängare i stadens pågående arbete om minskad bilburenhet, samt för att koppla ihop staden och minska älvens barriäreffekt. Staden avser att inte påtagligt skada riksintresset, utan att klafföppning innebär fri höjd uppåt. I detta tidiga skede redovisas alla alternativ men som tänkbara möjligheter. Staden har än inte tagit ställning till vilken/vilka dragningar som förordas.

Utveckling av Masthuggskajen, påverkan på
riksintresse för kommunikation – Oscarsleden/E45
E45 som riksintresse kommer främst att påverkas utifrån hur frågan om färjetrafiken till Danmark utvecklas eller flyttar. Frågan har beroenden med Lindholmsförbindelsen som bro eller tunnel över Göta älv.

Den centrala stadens tillväxt och befolkningsökning, påverkan
på riksintresse för kommunikation – E6, Lundbyleden och E45
Göteborgs kärna måste få växa. Staden arbetar på flera sätt för ett mer hållbart resande. Förutsättningarna för ett minskat bilåkande är som störst för de som bor och verkar i den täta blandade staden där regionens kollektivtrafik finns enkelt tillgänglig.

Kaponjärsbron vid Feskekörka,
påverkan på riksintresse för kulturmiljövård
Uppdrag i byggnadsnämnden ”Lätta broar över Vallgraven”. Antikvariskt underlag är framtaget för att klargöra om vilka lägen som skulle vara möjliga.

Bro vid Mölndalsån i Gårda
påverkan på riksintresse för kulturmiljövård - Gårda
Bron ska ha koppling genom Arenaområdet och ut till Skånegatan, för gång och cykel och syfte att minska evenemangsområdets barriär.

Bro vid dämmet (Östra Fattighusån)
Påverkan på riksintresse för kulturmiljövård - 1600-talsstaden
Bron ska skapa sammanhängande stråk, på den västra sidan, längs ån fortsatt norrut. Detta är på lång sikt när Ullevigatan har minskad trafik och annan utformning.

Påverkan på riksintresse alternativ ”Stadskärnan växer norrut”

Alternativ att utvidga stadskärnan norrut, så att den omfattar båda sidor av älven samt kopplas ihop med stadsmässiga stråk i en sammanhängande stad kan möjliggöras om Hamnbanan kan flyttas eller göras planskild till Marieholm. Alternativet innebär inte att riksintresset för järnvägen till hamnen tas bort utan att det omleds i annan sträckning eller planskiljs så att stadens utveckling i det centrala området inte begränsas av farligt gods och tunga transporter. Även Kville bangård behöver flyttas för att Backaplan och Ringön ska kunna bli sammanhängande. Tänkbara lägen för omlokalisering av bangård är Göteborgs hamn eller Sävenäs bangård. Platser utanför Göteborgs kommun bör också utredas. Alternativet innebär även att minska Lundbyledens barriärverkan och omvandla leden till en gata med regelbundna plankorsningar. Det stora flödet av fordon behöver minskas och eventuellt ledas om på alternativa vägar eller gator. Beroende av om flödet kan minskas eller fördelas så kan även Lundbyleden separeras det vill säga förlägga den genomgående trafiken i tunnel. Beroende på lösning kan riksintresset för väg komma att påverkas.

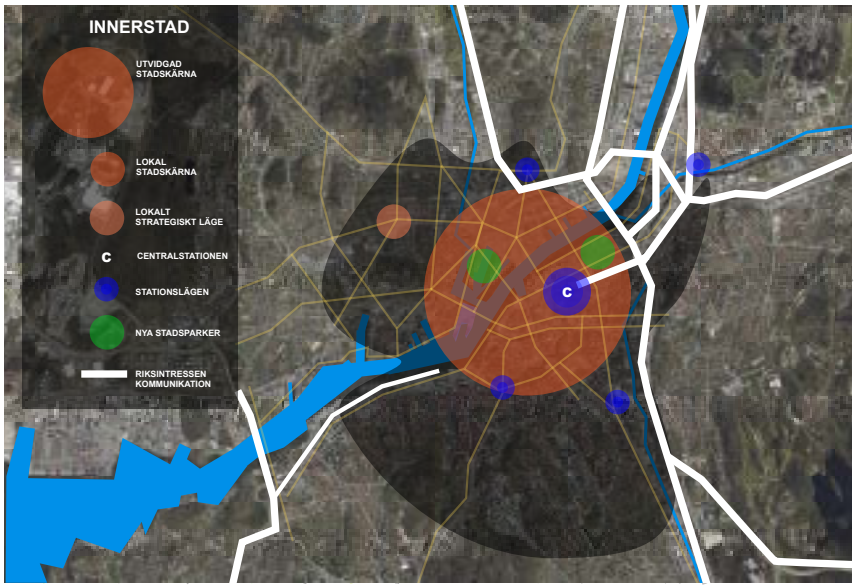
E6 berörs i den mån att alternativet är angeläget om att minska effekten av barriären, utan att i detta tidiga skede ta ställning till åtgärder eller lösningar.

E45 som riksintresse kommer främst att påverkas utifrån hur frågan om färjetrafiken till Danmark utvecklas och hänger ihop med Lindholmsförbindelsen som bro eller tunnel över Göta älv.

Riksintresse för sjöfart berörs utifrån att alternativet innebär fler kopplingar över älven. Kopplingarna kan vara både färjeförbindelser eller nya öppningsbara broar, främst för gång och cykel och kollektivtrafik.

Riksintresse för kulturmiljövård kommer att påverkas när ny bebyggelse infogas inom eller i anslutning till områden av kulturhistoriskt värde. Den övergripande graden som fördjupningen av översiktsplanen i samrådsskedet befinner sig på är det oklart hur stor påverkan blir eller vilka risker det finns för skador på riksintresset. Det är kommunens målsättning att ingen påtaglig skada ska uppkomma

Stadens bedömning är att riksintressena för kommunikation: väg, järnväg, sjöfart och kulturmiljövården inte står i konflikt med varandra i detta alternativ.



Illustrationen visar alternativet *Stadskärnan växer norrut.*

Påverkan på riksintresse alternativ ”Stadskärnan stannar söder om älven”

De åtgärder som i detta alternativ avser att minska barriärverkan av Hamnbanan, Lundbyleden och Kville bangård påverkar inte riksintresse för kommunikation - väg och järnväg.

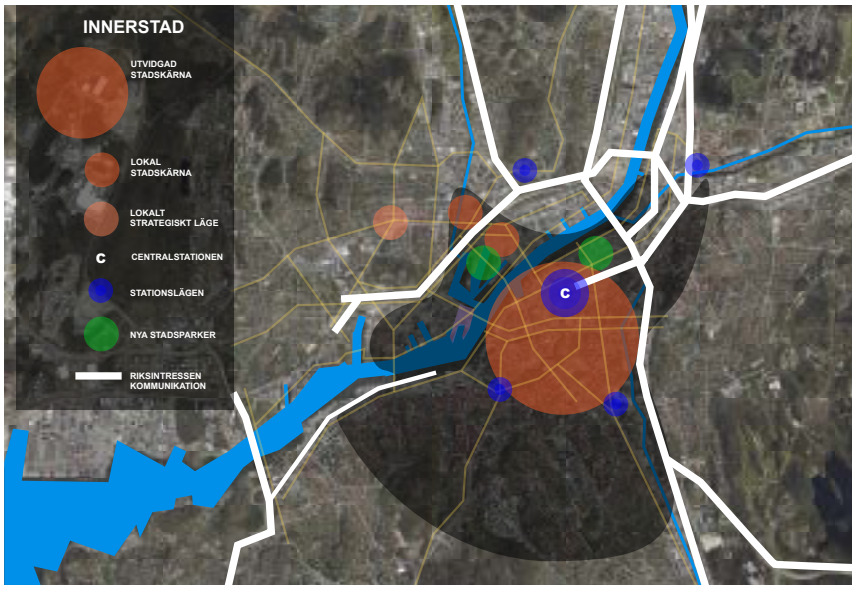
E6 berörs i den mån att alternativet är angeläget om att minska effekten av barriären, utan att i detta tidiga skede ta ställning till åtgärder eller lösningar.

E45 som riksintresse kommer främst att påverkas utifrån hur frågan om färjetrafiken till Danmark utvecklas och hänger ihop med Lindholmsförbindelsen som bro eller tunnel över Göta älv.

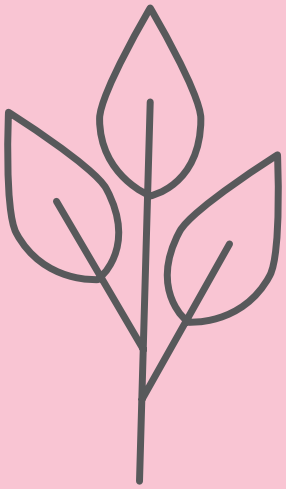
Riksintresse för sjöfart berörs utifrån att alternativet innebär fler kopplingar över älven. Kopplingarna kan vara både färjeförbindelser eller nya öppningsbara broar, främst för gång och cykel och kollektivtrafik.

Riksintresse för kulturmiljövård kommer att påverkas när ny bebyggelse infogas inom eller i anslutning till områdena. Den övergripande graden som FÖP centrala Göteborg i samrådsskedet befinner sig på är det oklart hur stor påverkan blir eller vilka risker det finns för skador på riksintresset. Det är kommunens målsättning att ingen påtaglig skada ska uppkomma

Stadens bedömning är att riksintressena för kommunikation: väg, järnväg, sjöfart och kulturmiljövården inte står i konflikt med varandra i detta alternativ.



Illustrationen visar alternativet *Stadskärnan stannar söder om älven.*



GENOMFÖRANDE

Genomförandefrågorna kommer att kräva samverkan mellan såväl fysisk planering, en aktiv markpolitik och stadens styrsystem som samarbete med regionen och staten.

FÖP CENTRALA GÖTEBORGS ROLL I STADENS STYRSYSTEM

I de centrala delarna av Göteborg är komplexiteten i stadsbyggandet stor och kostnaderna för infrastruktur och klimatanpassning höga. FÖP:en utgår från ett långsiktigt hållbart perspektiv och bör utgöra underlag för prioriteringarna i stadens årliga budget med eventuell kommande investeringsstrategi. Förslagsvis kommer framtida budgetar och investeringsstrategier styra och samordna stadens investerande nämnder, och bolag. Detta tillsammans med en möjlig utbyggnadsordning kan möjliggöra synergieffekter och kostnadseffektiviseringar.

ETT UNDERLAG TILL FRAMTIDA PLANERING

FÖP centrala Göteborg har som ambition att presentera en utbyggnadsstrategi med genomförandekonsekvenser som sedan kan omsättas i framtagandet av nya planprogram och detaljplaner. Staden kan då lättare arbeta proaktivt för att tillvarata den lokala utvecklingspotentialen. Med den helhetssyn som är baserad på den lokala utvecklingspotentialen kan staden säkerställa behov av bostäder, arbetsplatser, förskolor, skolor, idrottsplatser, parker, kultur, service och andra funktioner.

Aktivt markägande

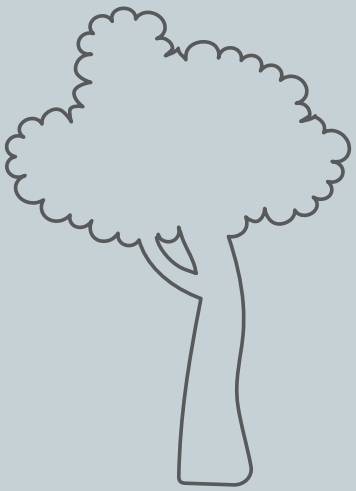
Med grund i nya ÖP kan ett aktivt markägande tydligt användas för att tillskapa grundläggande stadskvaliteter i de områden som är i behov av det, öka den sociala blandningen på platser med likartat utbud och i all planering verka för en mer sammanhängande stad. Staden via fastighetsnämnden (och Älvstranden Utveckling AB) kan inom sitt verksamhetsområde ta de initiativ som erfordras avseende mark till bostäder, näringslivsetableringar och kommunal service mm. Genom markanvisning kan staden stärka intentionerna i den fördjupade översiktsplanen. Ett exempel inom centrala Göteborg är att i markanvisningsskedet säkerställa ett inslag av bostäder med låg hyra i centrala lägen.

Teknisk försörjning och svårplacerade verksamheter

För att säkerställa nödvändiga lednings- och produktionssystem krävs god samordning mellan ansvariga aktörer. Långsiktiga strategier behövs kring detta för att säkra stadens omställning till olika kretsloppssystem, innovativa och effektiva tekniska lösningar samt en klimatsmart stad. Detta är viktigt inte minst för att de tekniska systemen kan komma att konkurrera med andra markanspråk men behöver prioriteras för att säkerställa stadens försörjning.

Svårplacerade verksamheter används här som ett samlingsbegrepp för verksamheter som på ett eller annat sätt inverkar störande på omgivningen. Trots detta behöver vissa svårplacerade verksamheter, exempelvis bussdepåer och samlastningsplatser, ändå finnas i angränsande till centrala områden.

Hantering av massor och samordning av bygglogistik från byggarprojekt är en fråga som påverkar resurs-, ekonomi- och klimatperspektiv. Initiativ för återanvändning och samordning av såväl övergripande massbalansering som materialfraktioner kan stärka ovan nämnda perspektiv.



HÅLLBARHETS-BEDÖMNING

Denna hållbarhetsbedömning är en fortsättning av den nya kommunövergripande översiktsplanens hållbarhetsbedömning och tar upp de frågor som gäller specifikt för centrala staden. Konsekvenserna av de båda alternativen i FÖP centrala Göteborg behandlas översiktligt.

SAMMANFATTNING

Konsekvenserna av de två utvecklingsalternativen är beskrivna på en översiktlig nivå som motsvarar nivån i samrådshandlingen för FÖP för centrala Göteborg. Hållbarhetsbedömningen kommer inte att behandla storskaliga och strukturella konsekvenser inom staden som helhet, då dessa bättre studeras i den miljöbedömningsprocess som görs i och med framtagandet av den kommunövergripande översiktsplanen.

Båda alternativen tillskapar fler bostäder och verksamheter inom det utökade innerstadsområdet. Båda alternativen bedöms också få större eller mindre konsekvenser för hållbarheten ur såväl socialt som ekonomiskt och miljömässigt hänseende, beroende på vilken riktning stadskärnan ska växa i respektive alternativ.

Vikten av en stark regionkärna är tydlig i handlingen och det alternativ som skapar de bästa förutsättningarna för att stärka regionkärnan är *Stadskärnan växer norrut*. I alternativet kopplas staden samman i högre grad, och drar nytta av de regionala kommunikationerna samtidigt som alternativet möjliggör för fler utvecklingsområden att ingå i innerstaden.

Alternativet *Stadskärnan växer norrut* svarar upp mot stadens strategier att utvecklas till en sammanhållen, nära och robust stad.

Alternativet *Stadskärnan stannar söder om älven* når inte målen utan innebär istället att staden behöver omformulera sina mål om sammanhållen stad och att kärnan koncentreras söder om Hamnbanan.

FÖP för centrala Göteborg bedöms i stort ligga i linje med nationella och lokala miljömål.

Avgränsningar

Länsstyrelsen och staden har i ett samråd, 2018-04-26, kommit överens om vilka relevanta sakfrågor som ska behandlas i hållbarhetsbedömningen samt vilken nivå som är lämplig för bedömningen. De frågor och miljöaspekter som bedöms kunna påverkas till följd av planens genomförande, eller som med hänsyn till allmänhetens intressen bedöms vara relevanta för denna konsekvensbeskrivning är:

- Förtätning
- Luft och buller
- Minskad klimatpåverkan
- Vattenfrågor
- Grönstruktur

Den fördjupade översiktsplanen tar sikte på år 2050 med utblick mot 2070. Bedömningen är att det är vid denna tidpunkt som målen i planen kan vara realiserade.

Bidrar FÖP centrala Göteborg till hållbar utveckling?

En översiktsplan bedöms att alltid medföra betydande miljöpåverkan varför en hållbarhetsbedömning alltid ska göras. FÖP centrala Göteborg är en del av den nya kommunomfattande ÖP:n i vilken den övergripande hållbarhetsbedömningen kan läsas. Denna bedömning kompletterar nämnda handling med de aspekter som är specifika för FÖP centrala Göteborg. *(Läs mer i förslag till ny ÖP, Hållbarhetsbedömning)*

I FÖP centrala Göteborg föreslås ett utvidgat innerstadsområde. Genom att förtäta i det redan byggda eller omvandla redan ianspråktagna områden bidrar planen till att hushålla med naturresurser samt att stödja och möjliggöra ett hållbart vardagsliv. I arbetet som ska leda fram till en hållbar stad har FÖP centrala Göteborgs planområde en extra viktig funktion då det omfattar de allra mest centrala delarna av staden där möjligheterna att skapa hållbar stad och hållbart resande kanske är som störst. Vid förtätning och stadsutveckling är det viktigt att det görs på rätt sätt för att nå ända fram. Vidare finns det i dessa centrala områden idag en problematik gällande buller och luftmiljö, där åtgärder för att hantera dessa miljöeffekter behöver genomföras parallellt med planerad förtätning. En risk kan även vara att det i båda alternativen kan bli negativa konsekvenser av förtätning generellt med avseende på dagsljusförhållanden, utemiljö och ekosystemtjänster. Utveckling av kollektivtrafiken i de centrala delarna av Göteborg möjliggörs att för att fler ska kunna bo och arbeta där och använda sig av transportsätt som minskar klimatpåverkan.

Barriärer som delar av och separerar områden från varandra gör att vardagslivet försvåras, då människor måste ta omvägar för att nå sina målpunkter. Trafikstråken som utgör barriärer medför en strategisk fråga kring buller och fördelning av trafik. Vid silning av trafiken sprids även bullret, vilket visserligen medför lägre bullernivåer, men antalet människor som påverkas riskerar att bli fler. Om trafiken istället samlas, blir bullernivåerna högre inom ett mer avgränsat område, vilket innebär att färre människor riskerar bli påverkade av de högre nivåerna. Staden bör därför omhänderta denna risk och strukturera om flöden och trafikfördelning i en större struktur, för att minska bullerpåverkan i det stora hela. Även mängden trafik bör minska.

FÖP centrala Göteborg bedöms oavsett alternativ att främja en utveckling för både näringsliv och boende i centrala Göteborg. Näringslivets kluster i strategiska lägen är viktiga för regionen och för staden förutsatt att de kan utvecklas på ett sätt som även gynnar stadslivet. Närheten till goda kollektivtrafikförbindelser bidrar till hållbara transporter.

Handeln spelar en viktig roll i regionkärnan men är utsatt för hård konkurrens. För ett fortsatt rikt handelsutbud i centrala Göteborg är strategin i FÖP centrala Göteborg att främja handel i lägen med god tillgänglighet och hög täthet av boende och arbetande. Att lokalisera handel i dessa lägen leder till hållbara transporter och ett handel- och serviceutbud i människors närmiljöer. De olika alternativen i FÖP centrala Göteborg ger olika konsekvenser för hur mycket näringsliv och handel som kan tillkomma på olika platser inom planområdet. Större sammanhängande områden eller effektiva resor mellan olika målpunkter stödjer olika utbyggnadsmöjligheter för näringslivet. Effektiva resor främjar å ena sidan potentialen för näringsliv men det kan också innebära att barriäreffekter uppstår. Barriärer hindrar lokala flöden och skapar sämre tillgänglighet och attraktivitet för konsumenter vilket innebär minskad potential för verksamheter av olika slag.

Att kollektivtrafiken på sikt kan behöva planskiljas leder till att kollektivtrafiken stärks och kan bli mer konkurrenskraftig utan att barriärerna ökar. Själva genomförandet av en planskild kollektivtrafik kan få påverkan på bland annat naturvärden och grundvatten och alternativa sträckningar behöver studeras vidare för att sträckningarna med minst negativ påverkan ska kunna väljas.

Läget för centrala Göteborg är problematiskt med stigande vatten och skyfall i och med framtidens förändrade klimat. Förslaget på älvkantskydd samt vilka stråk som behöver ta omhand stora regnmängder handlar främst om att på ett robust sätt hantera framtida hot och osäkerheter kopplade till klimatförändringar. Förtätning i dessa delar innebär även att stadens försörjning måste hanteras på ett nytt sätt. För att staden ska utvecklas på ett robust sätt behövs framförhållning som både måste ges ramar och förutsättningar men även en stor portion av flexibilitet inför den snabba tekniska utvecklingen.

De centrala områdena i Göteborg har stora hårdgjorda ytor nära älven vars framtida omvandling bidrar till positiva effekter för ekosystemtjänster. Det finns stora möjligheter att tillföra nya ekosystemtjänster och att utveckla de befintliga. Med minskade barriärer kan gröna och blå strukturer som gynnar ekosystemtjänster hänga samman ännu bättre.

Båda alternativen har svagheter genom att det i detta tidiga skede inte finns en utbyggnadsordning vilket gör att de ekonomiska konsekvenserna inte är fullt ut klara.

Älvstadens arbete går i linje med alternativet *Stadskärnan stannar söder om älven*, medan Älvstadens vision om att stärka kärnan och hela staden snarare är i linje med *Stadskärnan växer norrut*. Visionen och själva älvstadsarbetet står således i konflikt med varandra. Älvstadsarbetet har heller inte haft förutsättningar att lyfta riksintressefrågan kring Hamnbanan och Lundbyleden. Enligt visionen så stämmer en utvecklad stadskärna norrut bättre överens.

Alternativ Stadskärnan växer norrut

Styrkor och möjligheter

Detta alternativ ökar tillgängligheten och möjligheten att röra sig med cykel och gång i ett finmaskigare nät/gatustruktur i ett större område när barriärer har flyttats eller omvandlats. Att ta sig över älven kan ske med nya kopplingar.

Alternativet uppfyller målsättningarna om en sammanhållen och tät stad. För Hisingens utveckling är det positivt att barriärer som Hamnbanan och Lundbyleden flyttas eller omvandlas.

Alternativet innebär möjligheter till ökade markvärden, och även möjligheter till ökade exploateringsintäkter. Det är positivt att tillskapa en tätare stad och skapa fler bostäder inom området.

Om barriärerna Hamnbanan och Lundbyleden kan flyttas och omvandlas skulle det ge stora nyttor och kvaliteter för stadsmiljön. Det skulle stärka möjligheterna för Hisingssidan att bli en del av stadskärnan på riktigt. Om Hamnbanan kan flyttas eller planskiljas i området så elimineras/minskas riskerna med farligt gods igenom centrala Göteborg längs norra älvsidan, vilket även skulle ge större ytor med utvecklingsbar mark.

Näringslivet ges fler möjligheter till central placering och utvecklingsmöjligheter med goda kommunikationer och möjliggör hållbart resande. Kollektivtrafiken ges i högre grad möjlighet att utvecklas enligt Målbild koll 2035 med ”ringar” och kan på det viset bredda upptagningsområdet för fler nya linjer/trafikslag.

Alternativet möjliggör att blågröna stråk kan utvecklas som viktiga beståndsdelar i en sammanhängande stadsväv vilket bidrar till robusthet ur miljö- och folkhälsoperspektiv. Detta ger nya möjligheter att tillskapa ekosystemtjänster.

Ur ett ekonomiskt perspektiv så kommer markvärdena att öka och större ut-

byggnadsområden får goda kopplingar till omgivande stadsdelar, både över älven och över trafikbarriärer. Flytt av infrastruktur innebär stora investeringskostnader varför en ingående genomförandeanalys behöver utföras innan ett beslut kan tas. Alternativet innebär fler människor som bor och arbetar i stadskärnan skapar bättre underlag för kollektivtrafiken, handel och service och medverkar till en starkare regionkärna.

Svagheter och hot

Den kvarvarande biltrafiken kommer att silas i större grad och hastigheterna sänks, vilket kan leda till att fler personer kommer närmare buller. Bullernivåerna kommer dock samtidigt att sjunka. Detta innebär både positiva och negativa konsekvenser för folkhälsan.

Frågan om att barriärerna Hamnbanan och Lundbyleden har en inneboende risk med att staden inte ensam äger frågeställningen. Det är många parter och långa processer som behöver samordnas om det ska lyckas och därmed ge vinster i långa loppet. Att hantera de andra barriärerna punktvis för att minska effekten innebär också en risk och kräver antingen finansiering av staten eller att kommunen själv får bekosta åtgärderna

Alternativet kan innebära en risk att riksintresse för kommunikation påverkas, men staden arbetar på att kunna redovisa en övergripande bild av trafikstrukturen på sikt. Staden har för avsikt att inte påtagligt skada riksintresse för kommunikation.

Att skapa en utökad innerstad med en levande stadskärna, även på kvällar och helger, handlar om vilken blandning av som innehåll kärnan får, samt hur kopplingar till omgivningarna planeras och genomförs. Alltför ensidiga ändamål riskerar att motverka att det känns tryggt och finns anledningar att vistas där under många tider på dygnet.

Alternativ ”stadskärnan blir kvar söder om älven”

Styrkor och möjligheter

Detta alternativ möjliggör att färre blir direkt påverkade av höga nivåer av buller och dålig luftmiljö när transporterna på lederna prioriteras även fortsättningsvis. Att nyttja befintlig infrastruktur är fördelaktigt ur ett ekonomiskt perspektiv, då alternativet innebär mindre omfattande åtgärder för att mildra effekterna av barriärerna. Möjligheterna att röra sig med gång och cykel blir goda inom respektive avgränsade delområden. Att ta sig över älven kan ske med nya kopplingar. En flerkärnighet kan ge en starkare lokal identitet. Även inom detta alternativ finns möjligheter att stärka stadens robusthet genom utvecklade ekosystemtjänster, dock med vissa begränsningar i möjligheten att skapa en sammanhängande blågrön struktur.

Svagheter och hot

Alternativet innebär att stadskärnan begränsas till att huvudsakligen ligga söder om älven vilket främst påverkar Hisingen, som då fortsätter att utvecklas runt flera mindre tyngdpunkter. Det är osäkert om det finns underlag för att ha två centrum så nära varandra. Att hantera barriärer punktvis för att minska effekten kräver antingen finansiering av staten eller att kommunen själv får bekosta åtgärderna. Utifrån att skapa en sammanhållen stad så innebär alternativet att Hisingen inte helt kan bli en del av centrala Göteborg, och det uppfyller inte

heller stadens målsättning.
Farligt gods kommer fortsatt trafikera nära tät stadsmiljö och stora ytor på centralt belägen mark förblir skyddsområden.

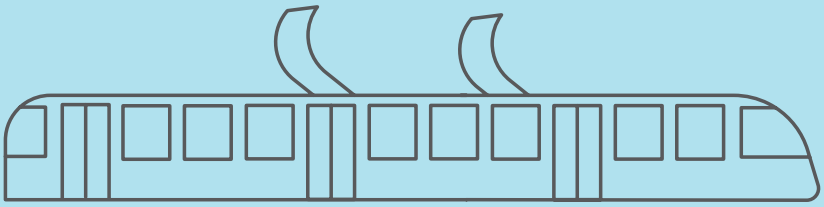
Barriärer som orsakas av det storskaliga trafiksystemet innebär även negativ påverkan på befintliga ekosystemtjänster samt sämre möjligheter att utveckla nya.

Sammanfattande bedömning

FÖP centrala Göteborgs huvudsakliga fråga handlar om att minska eller flytta kraftiga barriärer som möjliggör en sammanhängande, utvidgad innerstad. Alternativen har olika inriktningar med både styrkor och svagheter kring miljö, ekonomi och social hållbarhet som där staden genom rätt hantering har möjlighet att skapa så gynnsamma effekter som möjligt. Alternativet med en utökad stadskärna norrut kan ge mycket goda effekter och möjligheter både samhällsekonomiskt, socialt och miljömässigt, men riskerar att uppfattas negativt då det medför stora direkta kostnader. Alternativet att stadskärnan stannar kvar söder om älven kan möjliggöra delar av stadens mål och kan ses mer fördelaktigt utifrån ett kortsiktigt ekonomiskt perspektiv då de direkta kostnaderna blir mindre omfattande, men frågan om barriärer kommer kvarstå och inte hanteras ur ett långsiktigt helhetsperspektiv.

Fortsatt arbete /Uppföljning och övervakning

Till utställningen av FÖP centrala Göteborg kommer konsekvensbeskrivningen komma ner på mer detaljerade frågeställningar och där avvägningar som görs i högre grad kan uppfylla eller motverka målbilden av centrala Göteborg.



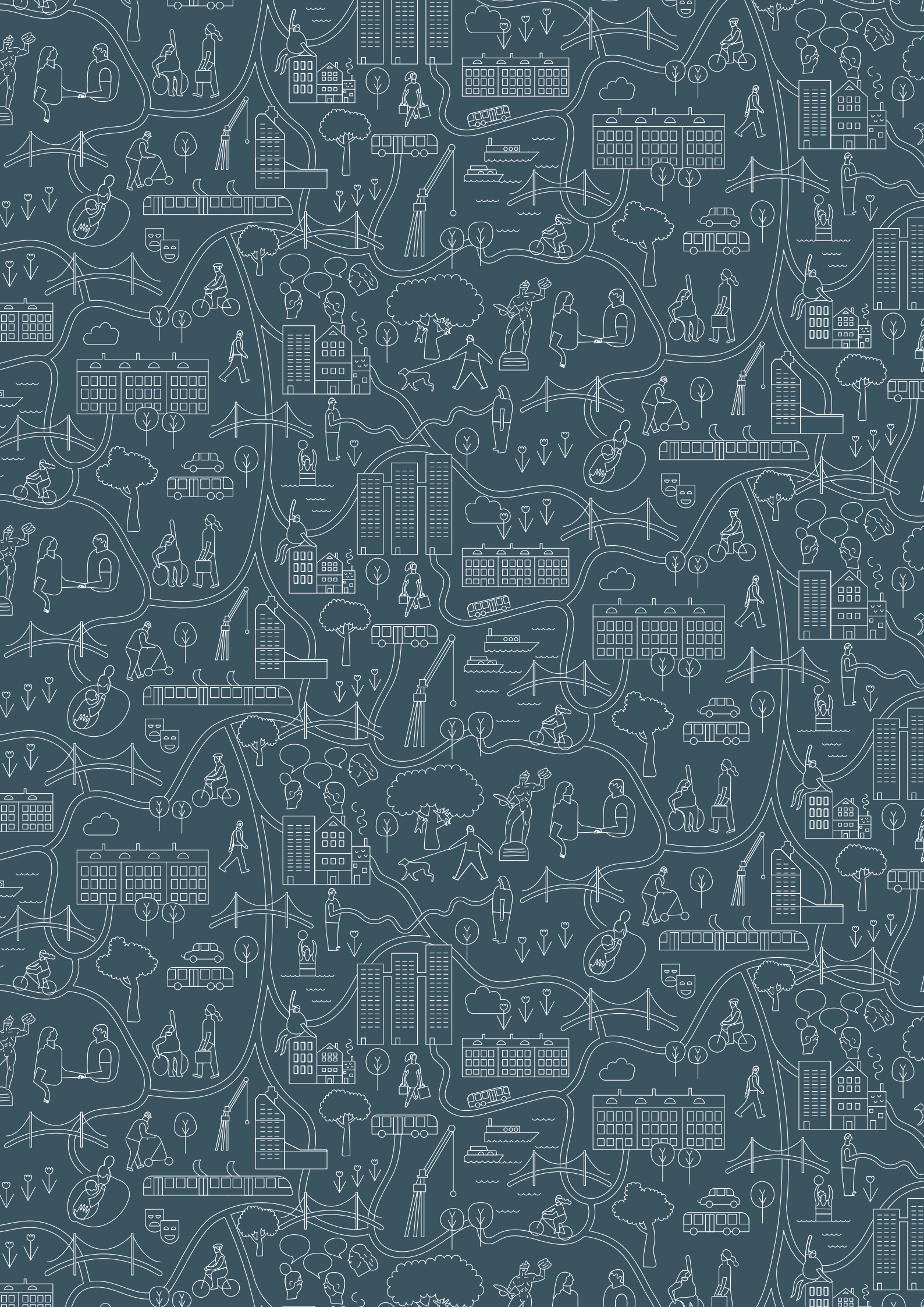
ORDLISTA

Begrepp	Förklaring
Barriär/Barriäreffekt	En barriär är ett hinder som kan vara både fysiskt och mentalt, det vill säga att det finns ett inneboende motstånd mot att korsa ett område eller en väg, trots att den fysiska möjligheten finns. Det kan exempelvis handla om otrygghet. Begreppet barriäreffekter kan definieras som de samlade negativa effekterna som en barriär har på uppfattningar, beteende och välbefinnande hos människor som behöver förflytta sig längs eller korsa den. Vidden av barriäreffekterna definieras alltså både av barriärens egenskaper och av egenskaper, och behov hos de personer som vill korsa den.
Blandstad	Blandstad är en strategi för att uppnå målet om den ”nära staden”. Genom att blanda bostäder, service, arbetsplatser, skola/förskola, idrott, kultur och grönstruktur ska vardagslivet underlättas då allt finns inom räckhåll utan att kräva resor med bil. På så sätt är den nära staden även hållbar. Blandstad innebär också motsatsen till funktionsseparering. Det kan innebära att trafiken kommer att vara närvarande i stadsmiljön på ett annat sätt än idag men på helt andra villkor. Hastigheten får anpassa sig till det omgivande rummet snarare än tvärt om.
Centrala Göteborg Se även Innerstaden och Stadskärnan	I FÖP centrala Göteborg innebär detta begrepp samma geografiska område som planområdet.
Ekosystemtjänster	Ekosystemtjänster är alla produkter och tjänster som naturens ekosystem ger människan och som bidrar till vår välfärd och livskvalitet. Pollinering, naturlig vattenreglering och naturupplevelser är några exempel. (Naturvårdsverket)
Exploateringstal/E-tal	Mått på täthet i bebyggelse som beräknas genom att den bebyggda bruttoarean delas med storleken på en avgränsad markyta runtomkring.
Friyta	Offentlig friyta är definierat som: Offentligt tillgänglig obebyggd markyta, fri från fordonstrafik och industriverksamhet. Här ingår parker, naturområden, torg, gågator, kajer men inte vattenytor, gångfartsgator, lokalgator, huvudgator eller vägar. Friyta på kvartersmark kan exempelvis avse utomhusyta per barn i skola/förskola eller gårdsmiljöer i ett bostadskvarter.
Förtätning	Komplettering av den redan byggda staden med fler bostäder, arbetsplatser och service där huvudsaklig infrastruktur till stor del redan finns på plats.
Hållbar stad	En stad där sociala, ekologiska och ekonomiska perspektiv är långsiktigt balanserade.

Innerstaden Se även Centrala Göteborg och Stadskärnan	I FÖP centrala Göteborg avser begreppet Innerstaden ett geografiskt område, dock utan skarpa gränser, där särskilda stadsutvecklingspremisser gäller.
Miljökvalitetsnormer (MKN)	Juridiskt styrmedel enligt Miljöbalken kap 5 som syftar till att reglera miljöpåverkan på ett visst geografiskt område, till exempel en kommun eller en vattenförekomst. Normen ska avspegla lägsta godtagbara miljökvalitet utan hänsyn till ekonomiska eller tekniska förhållanden.
Knutpunkt	En knutpunkt är mer än en bytespunkt. Det är också stor målpunkt med service, handel och andra arbetsplatser samt en betydande andel boende i nära anslutning till kollektivtrafiken. (ÖP 2009)
Nära stad	Nära stad är ett gemensamt mål i flera av stadens strategidokument. Begreppet nära avser till stora delar vår möjlighet till ett bra vardagsliv med alla former av service inom räckhåll. En sådan stad lägger också grunden till en hållbar livsstil – en god social miljö går hand i hand med våra ekologiska ramar.
Kommunikationssamband	Behov av framtida koppling. Exakt sträckning och/eller funktion behöver studeras vidare i ett senare skede.
Robust	Ett robust samhälle är tryggt och tål att det oförutsedda händer. Det har motståndskraft och anpassningsförmåga för att möta utmaningar som exempelvis klimatförändringar. Robusthet uppnås genom att planera för flexibilitet.
Samnyttjande	I FÖP centrala Göteborg behandlar framförallt samnyttjande av yta utomhus. I den allt tätare staden är det viktigt att hushålla med marken. Samnyttjande av exempelvis parkerings- och uppställningsplatser är därför något mycket positivt. Samnyttjande av friytor och parkytor är däremot något som endast ska ske som sista utväg, då det bland annat kan leda till att ytor belastas och slits mycket hårt och att gränser mellan privat och offentligt blir svåra att uppfatta.
Social hållbarhet	Det allmänna ska främja en utveckling som leder till en god social miljö för nuvarande och kommande generationer och sträva mot ett samhälle där grundläggande mänskliga rättigheter uppfylls.
Skala	Med skala avses exempelvis höjd och volym hos bebyggelsen eller gatornas bredder. Bebyggelsens skala är starkt förknippad med stadens karaktär och identitet. Inslag av höga hus kan skapa landmärken, orienteringspunkter, skalförskjutningar och på olika sätt manifestera olika starka influenser i samhället.

Stadskärnan Se även Centrala Göteborg och Innerstaden	Begreppet Stadskärna används i FÖP centrala Göteborg för att uttrycka ett avgränsat geografiskt område där särskilda stadsutvecklingspremisser råder. I samrådshandlingen finns två alternativ för hur stadskärnan kan utvidgas. I andra dokument talas det om att staden ska utvecklas flerkärnigt. Kärna i begreppet flerkärnig avser i detta fall en särskild egenskap som innebär att en stadsdel ligger bättre till för de flöden som behövs för att skapa stadsliv än andra stadsdelar. Därmed finns större potential att utvecklas till stadsmiljöer med ett bredare utbud av funktioner som vänder sig till alla. Begreppet kärna ur ett regionalt perspektiv avser hela Göteborg. Kärnan erbjuder ett brett utbud för regionen som helhet.
Stadsmässighet	Stadsmässighet är ett svårdefinierat begrepp som innebär att ett område har urbana egenskaper. Stadsmässighet är något som anses vara positivt och som främjar folkliv. Det behöver finnas en variation av publikt utbud och byggnadernas utformning och placering bör vara gjord med omsorg. Stadsmässigheten i ett stråk har att göra med dess lägespotential. Det handlar om finmaskigheten i stadsväven, lokala platskvaliteter och tillgänglighet med avseende på rörelse och vistelse i stadsrummet. Det handlar också om hur andra stråk kopplar upp sig mot stadsväven och hur de binder samman områden. Ju större antal radiella stråk med sammanlänkande och fördelande egenskaper som leder in mot finmaskiga nätet desto bättre möjlighet till stadsmässighet. Brister i stadsväven bör åtgärdas så att områden får så goda kopplingar mot omgivningarna som möjligt. Det har inte bara betydelse för området i sig och dess potential till stadskvaliteter utan för hela staden.
Stadsstruktur	Stadsstruktur avser här det sätt på vilket byggnader och gator och offentliga rum kombineras i staden för att ge en bra helhetsmiljö. Historiskt har ett stort antal sådana mönster använts i staden och bildar tillsammans den helhet av historiska lager som bildar Göteborg. Exempel på sådana stadsstrukturer är traditionell kvartersstad med kringbyggda kvarter (Linnéstaden), lamellhus och skivhus i park (Västra Frölunda) och trädgårdsstad med radhus (Änggården). Olika stadsstrukturer har olika sociala kvaliteter men också olika potential för täthet

Tillgänglighet	Tillgänglighet kan definieras som hur lätt medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud av service eller de aktiviteter som de har behov av. Graden av tillgänglighet beror på hur stor uppoffringen är i fråga om exempelvis restid, och kostnad, samt hinder, trygghet samt tillgång till färdmedel för att nå önskad destination.
Trafik	Här åsyftas förflyttning av människor och varor i ett gatusystem eller på vatten med eller utan fordon.
Trafikstruktur	Trafiken i förhållande till gata/väg/stråk
Täthet	Täthet handlar som begrepp i första hand om täthet av människor som arbetar eller bor inom ett område, det som kan benämnas dag- och nattbefolkning. En tät stadsmiljö är en förutsättning, men inte en garanti, för en nära storstad. Täthet av bostäder skapar fler behov av service så som skola/förskola och parker med mera. Täthet av arbetsplatser skapar mindre behov av samhällsservice men ett område med uteslutande verksamheter kan istället skapa barriärer i form av miljöer som inte är välkomnande för allmänheten.
Urbanitet	Urbanitet handlar om människors interaktion i det offentliga rummet. Med urbanitet menar vi samma sak som stadsmässighet, att med funktionsblandning, täthet och folkliv skapa en attraktiv stadsmiljö. Stadsmässighet och urbanitet kan egentligen inte byggas, utan växer fram successivt i en stad. Däremot kan stadsplaneringen skapa olika förutsättningar för den att uppkomma.
Vattenförekomst	Kan delas in i ytvattenförekomst, till exempel en sjö eller en å, och grundvattenförekomst, som är “en avgränsad volym grundvatten i en eller flera akviferer”. En vattenförekomst är också minsta storheten för beskrivning och bedömning av vatten. Begreppet vattenförekomst har tillkommit för att det ska vara möjligt att jämföra vattenkvalitet och miljöpåverkan mellan olika vattenförekomster av samma typ.
Älvstaden	Älvstaden innefattar älven samt de nya stora stadsutvecklingsområdena längs älven; Lindholmen, Frihamnen, Backaplan, Ringön, Gullbergsvass, Centralenområdet och Södra Älvstranden.



BUSINESS REGION GÖTEBORG

Tjänsteskrivelse
Till Stadsbyggnadskontoret
Datum: 2019-04-26
SBK Dnr: 0609/16
BRG Dnr: 0019/19

Etablering- och Investeringsavdelningen
Namn: Jessica Waller
Telefon: 031-367 62 17
E-post: jessica.waller@businessregion.se

Samrådsyttrande från Business Region Göteborg AB (BRG) angående – Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för centrala Göteborg

Business Region Göteborg (BRG) har fått möjlighet att inkomma med yttrande på förslag till ny översiktsplan för Göteborg, fördjupad för centrala Göteborg. Business Region Göteborg är ett kommunalt bolag som ansvarar för näringslivsfrågorna i Göteborg och svarar därmed utifrån vilka konsekvenser ny översiktsplan, fördjupad för centrala Göteborg, kan ha för näringslivet och hur det svarar upp mot det näringslivsstrategiska programmet.

En fördjupning av översiktsplan ska ange en långsiktig och hållbar målbild för användning av mark, vatten och bebyggd miljö i en geografisk del av kommunen. Fördjupningen av översiktsplanen ska vägleda och underlätta kommunens planering, utbyggnad och investeringar i infrastruktur och service. Den är också en överenskommelse mellan stat och kommun om riksintressenas innebörd och avgränsning. Fördjupningen av översiktsplanen är inte juridiskt bindande men har i vissa fall påverkan i andra juridiska bedömningar.

Förslag till fördjupning av översiktsplanen för centrala Göteborg omfattar ett område från Älvsborgsbron i väster till och med Gamlestadstorget i nordost. Området omfattar Älvstaden med flera stadsdelar på båda sidor om älven. Detaljeringsgraden är i huvudsak på en strukturell och övergripande nivå i detta samrådsskede.

I FÖP för Centrala Göteborg presenteras två alternativ för stadens utveckling utifrån förutsättningar, identitet, utmaningar och målbild:

- Stadskärnan stannar söder om älven – följer den nuvarande tolkningen av centrum enligt flera av stadens övergripande dokument och projektdirektiv.
- Stadskärnan växer norrut – rådande tolkningar av vad som är centrum utmanas i stället för att befästas. Barriärer som Hamnbana och Lundbyleden föreslås flyttas eller omvandlas.

Parallellt med detta förslag pågår också samråd om förslag till ny översiktsplan för hela kommunen samt ytterligare en fördjupning av översiktsplanen för Högsbo–Frölunda med Dag Hammarskjöldleden.

BUSINESS REGION GÖTEBORG

Tjänsteskrivelse
Till Stadsbyggnadskontoret
Datum: 2019-04-26
SBK Dnr: 0609/16
BRG Dnr: 0019/19

Etablering- och Investeringsavdelningen
Namn: Jessica Waller
Telefon: 031-367 62 17
E-post: jessica.waller@businessregion.se

Business Region Göteborgs synpunkter

Centrala Göteborg utgör både Göteborgs och Göteborgsregionens kärna, med en hög koncentration av verksamheter, arbetsplatser och handel. För att ett område ska vara attraktiv att etablera sig i, bör det ha god tillgänglighet, tillgång till service och närhet till andra företag. För handel krävs det dessutom en täthet i kundunderlaget, vilket finns där många människor passerar, arbetar och/eller bor. Det är därför positivt att man planera att förtäta centrala Göteborg, eftersom här finns de faktorer som efterfrågas, vilket i sin tur kommer att stärka kärnan ytterligare som jobbmotorn för Västsverige.

BRG delar i stort det som skrivs i FÖP Centrala Göteborg om näringslivets behov och förutsättningar för att kunna utvecklas och på det sättet bidra till ekonomisk tillväxt och hög sysselsättning. I remissvaret fokuseras på hur de båda alternativen påverkar näringslivet utifrån framtida verksamhetsmark, infrastruktur/transporter, handel samt verksamhetsområden. Dessutom vill vi framhålla följande:

- Bevara Lindholmen för verksamheter
- God tillgänglighet viktigt för näringslivet
- Parkeringar viktigt för tillgängligheten
- Framtida användning av kajer

Hamnbanans dragning

Flyttas eller omvandlas Hamnbanan eller Lundbyleden, som i förslaget att stadskärnan växer norrut, kommer det troligtvis att kunna byggas nya verksamheter på den mark som frigörs när bullerzoner och skyddsområden för farligt gods försvinner. Detta kan bidra till att fortsätta utveckla Lindholmen som det unika område för samverkan mellan akademi, näringsliv och det offentliga det är idag. Vidare kan Lindholmen och Volvo Lundby sammankopplas än mer, vilket är mycket positivt ur flera aspekter, däribland att det för regionen viktiga fordonsklustret stärks.

För de verksamhetsområden som planeras runt bland annat Säve flygplats och Halvorsäng kan en dragning av Hamnbanan norröver vara positiv för de verksamheter som etablerar sig här, eftersom tillgängligheten till godstransporter på järnväg förbättras.

God tillgänglighet viktigt för näringslivet

Staden har i uppdrag att i FÖP Centrala Göteborg se över den övergripande infrastrukturen och flera alternativ studeras för att hitta fler kopplingar som kan avlasta de större lederna. På de större lederna som går genom centrala Göteborg idag, går godstransporter till och från hamnen samt till och från de stora verksamhetsområden som är lokaliserade i väster. Dessa transporter bidrar till en stor del av såväl Västsveriges som hela Sveriges BNP och det kan få stora konsekvenser för Sveriges ekonomi om dessa transporter försvåras. Därför vill BRG betona betydelsen av att göra noggranna konsekvensanalyser för de olika alternativen, vilka bör göras i samverkan med de verksamheter som berörs.

Tjänsteskrivelse
Till Stadsbyggnadskontoret
Datum: 2019-04-26
SBK Dnr: 0609/16
BRG Dnr: 0019/19

Etablering- och Investeringsavdelningen
Namn: Jessica Waller
Telefon: 031-367 62 17
E-post: jessica.waller@businessregion.se

Hamnbanan föreslås i det alternativ där stadskärnan växer norrut, att dras över norra Hisingen. BRG är positiva till att denna utredning fortsätter, då det kan bidra till att de verksamhetsområden som den nya hamnbanan kommer att passera får tillgång till mer hållbara transporter. Tillkomsten av verksamhetsområden för tyngre verksamheter kommer till stor del att ske på Hisingen. Därför är det viktigt att dessa områden kan få tillgång till järnvägsanslutning. Överflyttning från väg till järnväg är något som prioriteras i såväl nationella som regionala och lokala styrdokument.

Göteborgs Hamn är Skandinaviens Hamn och dess betydelse för landet kan inte nog överskattas. Därför är dess livsnerv i form av hamnbana och Lundbyleden oerhört viktig. Försörjningen till hamnen måste kunna garanteras.

Centrala Göteborg kommer även fortsättningsvis att ha stort behov av att försörjas såväl med gods till och från butiker men även servicefordon har behov att god tillgänglighet. Transporter till bostadsområden kommer troligtvis att öka i takt med den förändring av handelsmönstren som vi ser nu, där den digitala handeln tar allt större marknadsandelar. Näringslivets transporter består inte bara av stora lastbilar, det är därför nödvändigt att planera för denna typ av transporter, liksom för framkomlighet för service- och hantverksfordon oavsett vilket alternativ som väljs. Elektrifieringen av bilar och var de ska laddas bör det planeras för i FÖP Centrala Göteborg.

Många branscher i Göteborg påvisar kompetensbrist och i arbetet med att säkra kompetensförsörjningen är en hög regional tillgänglighet viktig. Därför är det positivt att man i alternativet där stadskärnan växer norrut fokuserar på att sprida de regionala flödena så att trycket runt Centralstationen och Korsvägen lättar. Det är också positivt att Backaplan och den nya stationen vid Brunnsbo blir en del av Centrala Göteborg då den bidrar till förbättrad tillgänglighet för resande till och från Hisingen och resten av regionen.

Utveckla Innerstaden som handelsdestination

BRG delar i stort de utpekade områdena för koncentrerad handel och service som presenteras i FÖP Centrala Göteborg, men är tveksam till att utveckla Lindholmen som ett nytt handelscentrum med tanke på närheten till redan etablerade handelsplatser, så som Backaplan och Eriksbergs köpcentrum.

BRG understryker betydelsen av att innerstaden behöver fortsätta utvecklas för att behålla sin viktiga position som handelsdestination i regionen. För att göra detta behövs god tillgänglighet för såväl besökare som transporter till och från verksamheterna. Dessutom behövs det planeras för en mix av olika typer av verksamheter som har öppet under stora delar av dygnet för att göra innerstaden attraktiv för besökare.

Kontor viktiga i centrala Göteborg

BRG stödjer skrivningen kring företagsmiljöer i centrala Göteborg och att erbjuda kontorsnäringarna möjlighet att etablera sig i centrala, attraktiva lägen. Detta eftersom Göteborg stad är kärnan i Sveriges mest expansiva

Etablering- och Investeringsavdelningen
Namn: Jessica Waller
Telefon: 031-367 62 17
E-post: jessica.waller@businessregion.se

region, där en rad regionala indikatorer såsom BRP, sysselsättning, export och lönesumma visar på stark tillväxt.

Den starka expansionen speglas också i stort intresse från företag att etablera sig i Göteborgsregionen och vakansgraden på lediga kontor ligger nu på historiskt låga nivåer (se bland annat Konjunkturen #1 2019). För fjärde kvartalet 2018 var vakansgraden 3,6 procent för Göteborg, vilket är en minskning med -1,5 procentenheter på årsbasis. I Central Business District (CBD) och i Övriga Innerstaden, två av Göteborgs mest centrala delområden, var vakansgraden 2,5 procent. I ett av Göteborgs mest eftertraktade delområden, Norra Älvstranden, var vakansgraden på kontor så låg som 1,6 procent.

De analyser som staden gjort visar att efterfrågan på kontor i Göteborgsregionen väntas vara ca 2 milj m2 BTA i hela regionen. En rimlig bedömning är att Göteborgs del av efterfrågan på kontor är cirka 1-1,2 miljoner m2 BTA totalt i staden fram till 2035, vilket motsvarar en årlig produktion om minst 60 000 m2 BTA. Minst hälften av detta bör tillkomma i regionens centrala delar, dvs en årlig produktion om minst 30 000 m2 BTA. Dock skall man ha i åtanke att vakansgraden är extremt låg idag, varför det kan vara rimligt med en högre takt under några år för att komma i kapp. Ett rimligt mål över tid är minst 60 000 m2 BTA/år för Göteborgs stad.
Siffrorna ovan kommer från det gemensamma PM som Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret och BRG skrev utifrån rapporten ”Efterfrågan på kontorsmarknaden i Göteborg”, för att täcka det framtida behovet av kontor.

Bevara Lindholmen för verksamheter

Vi stödjer i stort det som skrivs om verksamheter i Älvstadens olika delområden, men vill framhålla betydelsen av att Lindholmen ska fortsätta ha möjlighet att utvecklas utifrån det unika område det redan är idag. Lindholmen håller på att utvecklas till Norra Europas Silicon Valley tack vara sitt fantastiska läge mitt i Göteborg. Idag spenderar ca 30 000 människor sin tid här varje dag för att jobba, studera eller bo. Om fem år beräknas det vara det dubbla, då det finns ett stort intresse från nya aktörer att etablera sig i området, tack vare den starka attraktionskraft i sammansättningen som finns här. Miljön kring Lindholmen Science Park har skapat unika försättningar för samarbeten mellan akademi, näringsliv och det offentliga. Lindholmen är inte bara viktigt för Västsveriges utveckling, utan för hela Sveriges utveckling.

BRG menar att de stora ytor som finns här är en strategisk tillgång som måste behandlas med stor försiktighet. Lika lite som vi för några år sedan kunde förutse att GEELY skulle etablera sig med hela 120 000 m2eller att det nu planeras för ett toppmodernt Elektromobilitetslabb om nästan 10 000 m2, lika lite vet vi vad som kommer i framtiden. Men, givet de insikter vi har om den omvandling som nu sker inom både fordonsindustrin och övriga näringslivet, så är vi övertygade om att det finns en unik möjlighet att etablera fler framtidsinriktade verksamheter i denna dynamiska miljö. Det kan vara både kontor eller avancerade design- eller testanläggningar, men det kan också handla om akademins behov. Därför bör området inte tillföras mer innehåll som skapar begränsningar för framtiden, så som exempelvis bostäder skulle göra. Tvärtom behöver det upprätthållas en flexibilitet kring Lindholmen för framtida behov.

BUSINESS REGION GÖTEBORG

Tjänsteskrivelse
Till Stadsbyggnadskontoret
Datum: 2019-04-26
SBK Dnr: 0609/16
BRG Dnr: 0019/19

Etablering- och Investeringsavdelningen
Namn: Jessica Waller
Telefon: 031-367 62 17
E-post: jessica.waller@businessregion.se

Ringön bör utvecklas enligt visionen i Färdplan Älvstaden, så att det näringsliv som finns här kan bevaras och området kan utvecklas av egen kraft i sin egen takt. Arbetet med tidsbegränsade bygglov bör fortsätta.

Parkeringar viktigt för tillgängligheten

Tillgång till parkering är en förutsättning för en hållbar handel i innerstaden. Dessutom behövs central parkering för hantverks- och servicebilar. Parkeringar är av avgörande betydelse för handelns överlevnad och utveckling. Den ekonomiska bärigheten beror till stor del på att handeln, och i synnerhet sällanköpshandeln, har ett upptagningsområde som är stort. Här är bil och parkeringsmöjlighet av avgörande betydelse. Studier i centrala staden visar att ca 50 procent av den kommersiella trafiken består av hantverks- och servicebilar.

Slutligen saknar BRG en diskussion kring framtida användning av de kajer som finns inom FÖP Centrala Göteborg. Här finns förutsättningar för att utnyttja vattenvägarna i Göteborg bättre. Det har gjorts försök med varuleveranser via vattnet och visioner för framtiden kräver tillgång till kajer för att kunna förverkliga detta. Utnyttja också vattenrummet till verksamhet, så som flytande marknader/kommers/kulturella kreativa näringar mm. Lägg därför med vatten och avlopp samt elanslutningar redan nu. Här finns stora potentialer för att få vattenrummet till levande och attraktiva mötes- och verksamhetsplatser.

Detta ärende har styrelsebehandlats.

Göteborg 2019-04-24

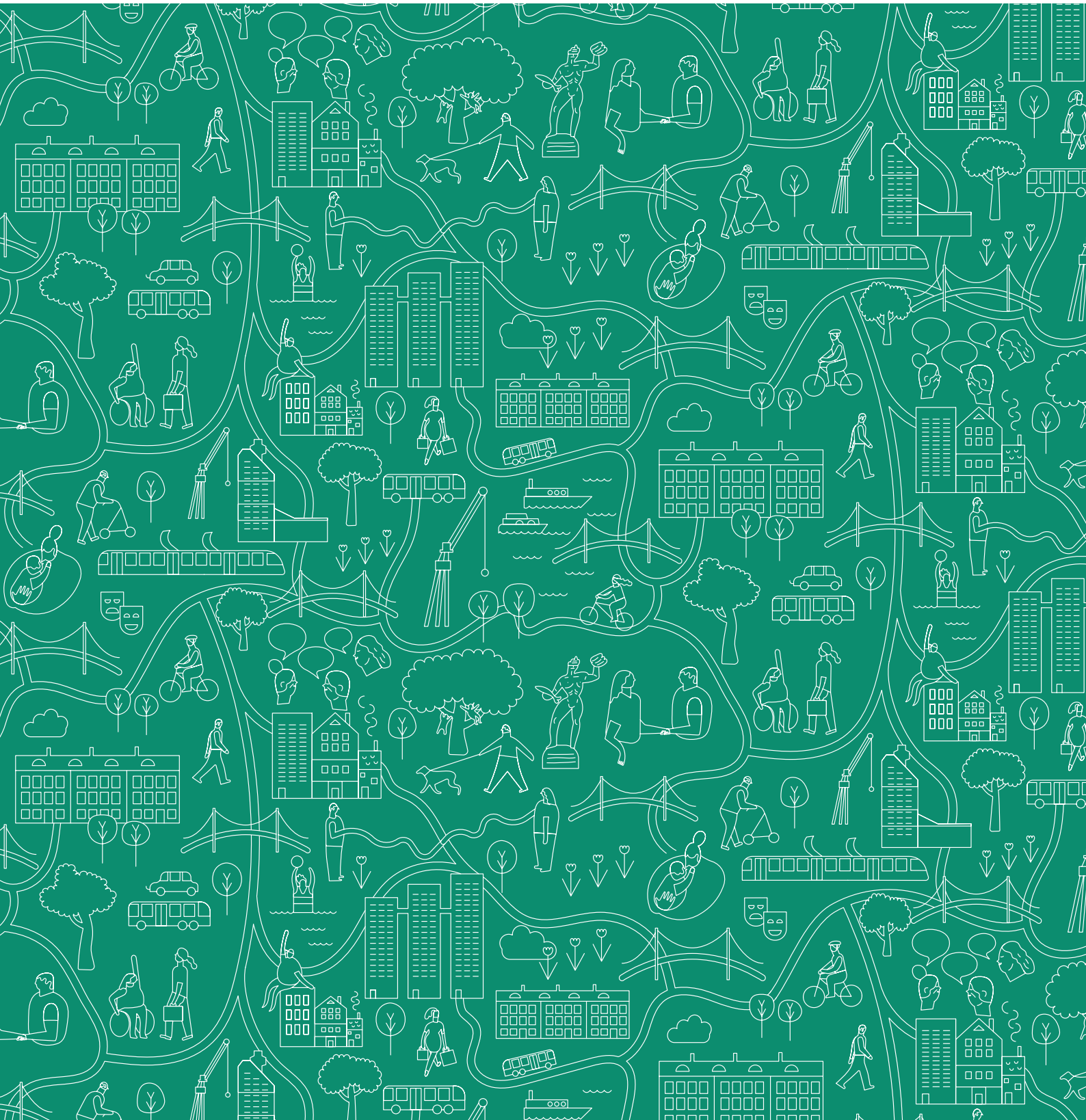
Patrik Andersson
VD
Business Region Göteborg AB

ÖVERSIKTSPLAN FÖR GÖTEBORG

Göteborgs Stad

FÖRDJUPAD FÖR HÖGSBO-FRÖLUNDA MED DAG HAMMARSKJÖLDLEDEN

SAMRÅDSHANDLING DECEMBER 2018



MEDVERKANDE

Denna fördjupning av översiktsplanen har tagits fram av:

Erik Hansson, projektledare, stadsbyggnadskontoret
Daniela Kragulj Berggren, biträdande projektledare, stadsbyggnadskontoret
Johan Wahlström, redaktör, Rådhuset Arkitekter AB
Ylva Offerman, park- och naturförvaltningen
Lea-Vanessa Lohr, fastighetskontoret
Stefan Ekström, fastighetskontoret
Staffan Sandberg, trafikkontoret
Pia Nyberg, trafikkontoret

Samt med stöd av följande sakkunniga

Bo Asplind, trafik, Ramböll
Johanna Fredin, samhällsservice, stadsbyggnadskontoret
Eva Frennered social konsekvensbeskrivning, Rådhuset Arkitekter AB
Kajsa Mörner, miljökonsekvensbeskrivning, Rådhuset Arkitekter AB
Dick Karlsson, dagvatten, teknisk försörjning, kretslopp och vatten
Martin Knape, miljö och hälsa, miljökvalitetsnormer, stadsbyggnadskontoret
Anna Noring Hantin, handel och verksamheter, stadsbyggnadskontoret
Madelene Seberbrink, kulturmiljö stadsbyggnadskontoret
Sanja Peters, kulturmiljö, stadsmuseet
Johanna Petterson, grönstruktur, Rådhuset Arkitekter AB
Stephan Schumpp trafik, Ramböll

Arbetet har bedrivits i en gemensam projektorganisation som även omfattar en åtgärdsvalsstudie för Dag Hammarskjöldsleden (projektledare Staffan Sandberg, trafikkontoret) och en genomförandeplan (projektledare Lea-Vanessa Lohr, fastighetskontoret).

Arbetet har följts av en styrgrupp bestående av

Katja Ketola, stadsbyggnadskontoret
Jenny Adler, (fram till sommaren 2018 Jörgen Einarsson), trafikkontoret
Karin Frykberg, fastighetskontoret
Liv Sonntag, (fram till sommaren 2018 Helena Bjarnegård), park- och naturförvaltningen
Martin Storm, stadsbyggnadskontoret

Illustrationer: Ida Brogren, Vres om inget annat anges
Kartor och kartillustrationer: Johan Wahlström om inget annat anges
Kartor och illustrationer sidan 119-138: Ramböll
Fotografier: Stadsbyggnadskontoret (flygfoton), Johan Wahlström (foto)
Layout: Jörgen Svensson, WSP
Tryck: Lenanders Grafiska AB, Kalmar 2019

LÄSANVISNING

Denna samrådshandling beskriver tre förändringsalternativ för området. Alternativen innehåller förslag till hur området kan utvecklas, bland annat vad gäller markanvändning och infrastruktur. Handlingen beskriver också ett nollalternativ, som är en tänkbar utveckling av området utan de föreslagna förändringarna.

Alternativen är avsedda som en utgångspunkt för diskussion kring områdets framtid och kring avvägningar mellan olika intressen i området. Alternativen är också en väsentlig del av en förankringsprocess hos alla berörda.

Samrådshandlingen skickas ut relativt tidigt i planeringsprocessen för att fånga upp kunskap, idéer, tankar och förslag i ett tidigt skede och i en så bred krets av intresserade som möjligt.

Att arbetet är i ett tidigt skede innebär samtidigt att det finns mycket kvar att utreda och beskriva. Handlingen försöker så långt som möjligt peka på var kunskap saknas eller är bristfällig. Detta ska hanteras i det fortsatta arbetet, liksom sådant som framkommer under samrådet.

Så när du läser denna handling - fundera på för- och nackdelar med de olika alternativen. Om du tänker skicka in synpunkter på handlingen under samrådstiden så försök att formulera vad du tycker är bra, vad du tycker är dåligt och varför du tycker så.

Efter samrådet kommer alla synpunkter att sammanställas och bearbetas. Arbetet går då vidare med att ta fram ett förslag som skickas ut på utställning. Alla får då återigen möjlighet att lämna sina synpunkter, då på ett genomarbetat förslag till områdets framtida utveckling.

ÖVERSIKTSPLAN FÖR GÖTEBORG FÖRDJUPAD FÖR HÖGSBO-FRÖLUNDA MED DAG HAMMARSKJÖLDSLEDEN

Samrådsförslaget till fördjupningen av översiktsplanen för Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden består av denna handling som är indelad två delar med sammanlagt fem kapitel förutom denna inledning.

DEL 1

1. UTGÅNGSPUNKTER

Fördjupningen av översiktsplanen inleds med utdrag från målbilden för den kommuntäckande översiktsplanen för Göteborg och från målbilden för projektet Dag Hammarskjöldstaden som den såg ut inför samrådet.

Kapitlet innehåller även information om inom vilken organisation och med vilken metodik denna plan tagits fram. Tidigare beslut och bakgrund rörande idén av en omvandling av Dag Hammarskjöldsleden till en boulevard finns också med.

Kapitlet avslutas med genomgång grundläggande identitet och karaktär planområdets olika delar.

2. UTVECKLINGSSTRATEGIER

Översiktsplanen för Göteborg visar på tre prioriterade utvecklingsstrategier. De tre prioriterade strategierna presenteras i detta kapitel.

I kapitlet redovisas hur fyra alternativ har tagits fram baserat på scenarier, som vart och ett visar på olika idéer av stadsutveckling. De fyra alternativen består av ett nollalternativ, som visar en trolig utveckling om ingen boulevardomvandling sker av leden, och tre förändringsalternativ baserade på att en omvandling sker.

Förändringsalternativen prövar olika de olika scenarieidéerna på ett mer genomarbetat sätt. En vidare bearbetning av inkomna synpunkter i samrådet kommer ligga till grund för det fortsatta arbete som kommer ske efter samrådet. De tre förändringsalternativen och nollalternativet redovisas i detalj i kapitel 3, Geografiska inriktningar.

3. GEOGRAFISKA INRIKTNINGAR

I detta kapitel beskrivs inledningsvis planområdet uppdelat i sex geografiska områden, med kortfattade rekommendationer kring deras framtida utveckling.

Därefter ges en närmare presentation av ett nollalternativ och de tre förändringsalternativ som är kopplade till omvandlingen av Dag Hammarskjöldsleden utifrån de scenarier som redovisats i kapitel 2.

I de tre förändringsalternativen prövas en mängd scenarier för en framtida stadsutveckling. Nollalternativ redovisar en trolig utveckling av planområdet om Dag Hammarskjöldsleden inte omvandlas till en boulevard och ingen förändring utöver redan beslutad planering genomförs.

Kapitlet avslutas med en sammanfattande tematisk redogörelse gällande de idéer som redovisas i förändringsalternativen och nollalternativet.

DEL 2

4. TEMATISKA INRIKTNINGAR

I detta kapitel beskrivs förutsättningarna och inriktningar för planen uppdelat efter olika tematiskt indelade ämnesområden. Två ämnesområden, grönstruktur samt trafik och infrastruktur, har studerats djupare inför samrådet.

De andra tematiska ämnesområdena är mer översiktligt beskrivna och i det vidare arbetet kommer flera av dessa behöva studeras vidare. De tematiska ämnesområdena är:

- Bebyggelse, gestaltning och kulturmiljö
- Pågående planering
- Grönstruktur
- Klimat
- Bostäder och samhällsservice
- Näringsliv
- Trafik och infrastruktur
- Miljö och hälsa
- Geoteknik
- Teknisk försörjning
- Genomförande, ekonomi och finansiering
- Riksintressen
- Mellankommunala frågor

5. HÅLLBARHETSBEDÖMNING

I kapitlet beskrivs konsekvenserna baserat på om de olika idéer som presenteras i förändringsalternativen genomförs. De beskrivs utifrån miljömässiga, sociala och ekonomiska aspekter. Kapitlet beskriver också genomförandemässiga konsekvenser

INNEHÅLL

DEL 1

INLEDNING 8

1. UTGÅNGSPUNKTER 12

Mål och inriktningar 13
Metod 17
Organisation 18
Bakgrund 18
Mål för Dag Hammarskjöldstaden 22
Utmaningar 22
Identitet 23

2. UTVECKLINGSSTRATEGI 28

Översiktsplanens prioriterade strategier 29
Scenarier 31
Förändringsalternativ 35

3. GEOGRAFISKA INRIKTNINGAR 38

Geografiska beskrivningar 39
Beskrivning av ingående alternativ 46
Detaljerad beskrivning av gemensamma åtgärder 50
0- Nollalternativ 55
A- Linjestaden 61
B- Parallella stråk 67
C- Kopplande gator 73
Sammanfattande tematisk redovisning 79

DEL 2

4. TEMATISKA INRIKTNINGAR 88

Bebyggelse, gestaltning och kulturmiljö..... 89
Pågående planering..... 94
Grönstruktur 96
Skyddad natur och Värdefulla områden 109
Klimat..... 111
Bostäder och samhällsservice 113
Näringsliv..... 116
Trafik och infrastruktur 119
Miljö och hälsa 139
Geoteknik 142
Teknisk försörjning 145
Genomförande, ekonomi och finansiering 149
Riksintressen 155
Mellankommunala frågor 160

5. HÅLLBARHETSBEDÖMNING 162

Sammanfattning 163
Miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning..... 164
Beskrivning av Alternativen 165
Miljökonsekvenser 168
Ekonomiska konsekvenser 188
Sociala konsekvenser 190
Åtgärder och uppföljning 192

DEL 1

INLEDNING

Detta är en samrådshandling för en fördjupning av översiktsplanen för Göteborg för området Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden. Planen tas fram samtidigt som en ny översiktsplan för Göteborg och en fördjupning av översiktsplanen för centrala staden. De tre handlingarna är ute för samråd under samma tid.

Planhandlingen består av två delar. Del 1 som består av en inledning och tre kapitel. Kapitel 1 beskriver vilka utgångspunkter som gällt för planförslaget och kapitel 2 vilka övergripande strategiska idéer för utvecklingen av området som legat till grund för de tre förändringsalternativ som presenteras i kapitel 3 - Geografiska inriktningar. De tre förändringsalternativen används för att kunna samråda kring hur genomförandet av olika principer för stadsutvecklingen påverkar planområdet i sin helhet. Efter samrådet kommer inkomna synpunkter på de tre olika förslagen bearbetas vidare och ett planförslag tas fram.

Del 2 består av två kapitel. I kapitel 4 som inleder denna del beskrivs förutsättningarna och inriktningar för planen, uppdelat efter olika tematiskt indelade ämnesområden. Två ämnesområden, grönstruktur samt trafik och infrastruktur, har studerats djupare inför samrådet. Denna del avslutas med kapitel 5, vilket är en konsekvensbeskrivning (med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning) för planen.

VAD ÄR EN ÖVERSIKTSPLAN?

En översiktsplan ska ge vägledning i beslut om användning av mark- och vattenområden samt om hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras. Alla kommuner ska, enligt plan- och bygglagen, ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunen. Översiktsplanen kan ändras, kompletteras eller förtydligas genom fördjupningar och tematiska tillägg. Detta innebär att en översiktsplan kan bestå av flera dokument som har antagits av kommunfullmäktige vid olika tillfällen.

Lämplig mark- och vattenanvändning

Översiktsplanen visar kommunens syn på hur mark och vatten ska användas. Översiktsplanen ska främja en samhällsutveckling med jämlika och goda levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö, idag och för kommande generationer. Kommunfullmäktige ska under varje mandatperiod besluta om översiktsplanen är aktuell eller om den behöver revideras (3 kap plan och bygglagen).

En översiktsplan är inte juridiskt bindande, men genom sin vägledande funktion för både kommunen och andra myndigheter har den en central roll för stadens utveckling. Översiktsplanens viljeinriktning omsätts i detaljplaner, bygglov och andra tillstånd för mark och vatten som är juridiskt bindande. Översiktsplanen redovisar allmänna intressen och strategiska ställningstaganden om stadens utveckling. Särskilt beskrivs hur staden avser att tillgodose riksintressen enligt miljöbalken.

Översiktsplanen fungerar som underlag för dialog mellan stat och kommun om allmänna intressen – i synnerhet riksintressen. Översiktsplanen möjliggör för göteborgare, myndigheter och andra intressenter att få en uppfattning om hur staden kan komma att ställa sig till kommande anspråk på förändringar i stadsmiljön.

Vad är en fördjupad översiktsplan?

Den kommunomfattande översiktsplanen kan ändras, kompletteras eller förtydligas genom fördjupningar och tematiska tillägg. En fördjupning av översiktsplanen kan visa en ökad detaljeringsgrad inom ett visst geografiskt område, medan tematiska tillägg behandlar enskilda kommuntäckande frågor. En fördjupning eller ett tillägg utgör delar av den kommunomfattande översiktsplanen och förfarandeprocessen är densamma som då den kommunomfattande översiktsplanen upprättas.

Översiktsplanen ska ange:
Grunddragen i fråga om den avsedda användningen av mark- och vattenområden.

Kommunens syn på hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras,

Hur kommunen avser att tillgodose de redovisade riksintressena och följa gällande miljökvalitetsnormer.

Hur kommunen i den fysiska planeringen avser att ta hänsyn till och samordna översiktsplanen med relevanta nationella och regionala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling inom kommunen.

Hur kommunen avser att tillgodose det långsiktiga behovet av bostäder.

En fördjupning är formellt en ändring av översiktsplanen för en viss del av kommunen. En fördjupning får redovisas med annan detaljeringsgrad än översiktsplanen i övrigt.

I en ändring som görs av gällande översiktsplan ska sambanden och konsekvenserna för översiktsplanen som helhet redovisas.

I detta fall tas fördjupningen fram parallellt med en ny kommuntäckande översiktsplan och ingen avstämning kommer göras mot den nu gällande översiktsplanen från 2009.

ÖVERSIKTSPLAN FÖR GÖTEBORG, FÖRDJUPAD FÖR HÖGSBO-FRÖLUNDA MED DAG HAMMARSKJÖLDSLEDEN

Under 16 januari till 26 april 2019 är denna samrådshandling för en fördjupning av översiktsplanen föremål för samråd enligt plan- och bygglagen. Även förslagen för översiktsplanen samt till fördjupning av översiktsplanen för centrala staden är föremål för samråd under samma tidsperiod.

Förslaget till ny översiktsplan har tagits fram av stadsbyggnadskontoret i samverkan med park- och naturförvaltningen, trafikkontoret och fastighetskontoret.

Under samrådstiden är alla välkomna att lämna synpunkter på förslaget. Dessa synpunkter sammanställs i en samrådsredogörelse, bearbetas och tas om hand i arbetet med att vidareutveckla förslaget. Fördjupningen av översiktsplanen antas slutligen av kommunfullmäktige.

I denna samrådshandling redovisar kommunen förslagets innebörd, skälen för förslaget, förslagets konsekvenser och relevant planeringsunderlag.

Syftet med samrådet är att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Specifikt för denna fördjupning är syftet med samrådet att få synpunkter som kan användas som underlag för att bland annat hitta en lämplig huvudstruktur för planområdet och för att ta ställning till lämplig markanvändning. För att konkretisera idéer som framkommit under arbetet och att sätta dessa i ett stadssammanhang används tre olika förändringsalternativ som vart och ett beskriver olika huvudstrukturer för främst området runt Dag Hammarskjöldsleden. De olika idéerna ska med grund i samrådet utvecklas, förbättras och användas som grundstomme i det slutliga planförslag som ska tas fram inför utställningen.

Samrådet sker genom att inhämta synpunkter kring tre olika förändringsalternativ som rör stadsbyggnad. Ett nollalternativ finns också med som jämförelsealternativ. De tre förändringsalternativen och nollalternativet används för att visa i karta och text hur olika utveckling av planområdet i sin helhet skulle kunna se ut.

Efter samrådet vidareutvecklar kommunen förslaget till fördjupad översiktsplan samt sammanställer och bemöter inkomna synpunkter i en samrådsredogörelse. Därefter ställer kommunen ut planförslaget under minst två månader. Under utställningen ska länsstyrelsen avge ett granskningsyttrande som tydliggör statens syn på planförslaget. Den som vill lämna synpunkter på förslaget får återigen möjlighet att göra det. Översiktsplanen antas slutligen av kommunfullmäktige.

Motstående sida: De centrala delarna av planområdet sett från öster mot väster. I förgrunden ses Högsbo verksamhetsområde som enligt förslaget omvandlas (i mer eller mindre delar) till att innehålla en stor andel bostäder. Mitt i bilden, på andra sidan Marconimotet, syns Järnbrott, Flatås och delar av Frölundas dalgång. I dessa områden föreslås redan befintlig bebyggelse kompletteras med ytterligare bostäder, till stor del i enlighet med redan pågående planering. Göta älvs mynning och delar av Göteborgs skärgård syns i bildens ovankant.

FRÖLUNDA MED DAG HAMMARSKJÖLDSLEDEN

Beslut om fördjupad översiktsplan för Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden

Uppdraget med att ta fram översiktsplanen gavs av Kommunfullmäktige hösten 2017. Av beslutet framgår att:

”Byggnadsnämnden får i uppdrag att ta fram förslag till fördjupning av översiktsplanen för Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden med den inriktning som framgår av stadsledningskontorets tjänsteutlåtande. Förslaget ska tas fram med aktiv medverkan av övriga berörda nämnder.”

Av stadsledningskontorets tjänstutlåtande framgår att följande:

”Fördjupningen av översiktsplanen för Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden ska ge stöd för en inriktning mot den täta, gröna staden med blandat innehåll genom komplettering av den byggda staden i kombination med byggande i strategiska knutpunkter. Göteborg ska byggas tätare så att fler invånare får möjlighet till ett enkelt vardagsliv, med gångavstånd till kollektivtrafik och service.”

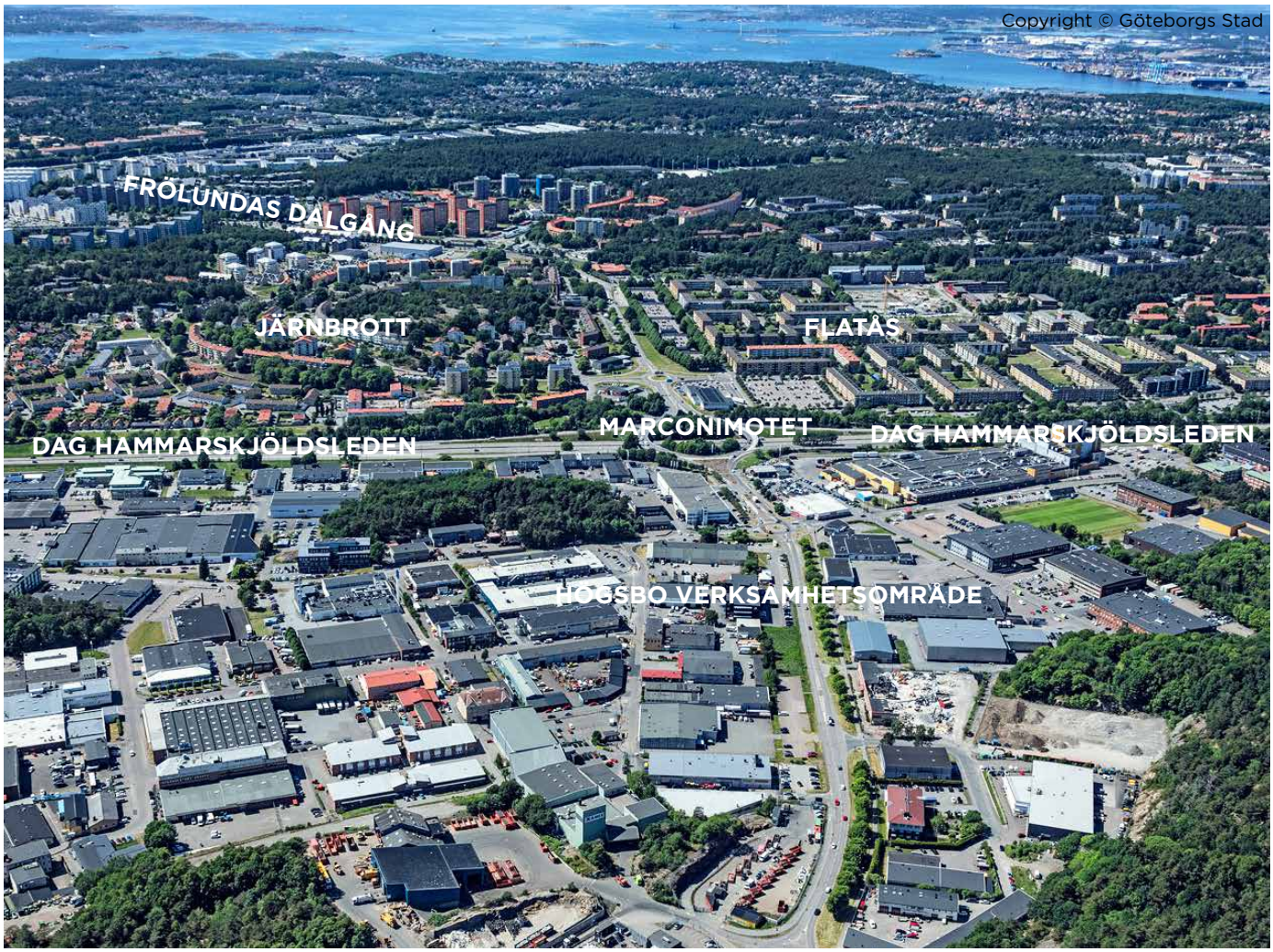
Av särskild vikt är bland annat att pröva omvandling av Dag Hammarskjöldsleden till boulevard och att stödja genomförandet av Stomkoll 2035.

Arbetet med att ta fram den fördjupade översiktsplanen ingår som ett av flera delprojekt kring planeringen av Dag Hammarsköldstaden.

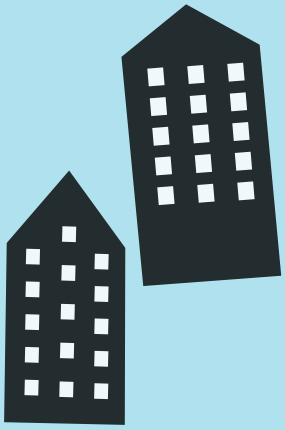
Målbild Koll 2035

Målbild Koll 2035 beskriver hur kollektivtrafikens stomnät ska utvecklas i det sammanhängande tätortsområdet i Göteborg, Mölndal och Partille fram till år 2035, då antalet invånare väntas ha ökat med 200 000 och antalet arbetstillfällen med 200 000.

Målbilden antogs av Regionfullmäktige den 10 april 2018 och är sedan tidigare antagen av respektive kommunfullmäktige i Göteborg, Mölndal och Partille.



Copyright © Göteborgs Stad



1. UTGÅNGS-PUNKTER

I detta kapitel redovisas målbilden för den kommuntäckande översiktsplanen för Göteborg, övergripande ställningstaganden och förhållningssätt för denna plan samt utdrag från målbilden för projektet Dag Hammarskjöldstaden.

Kapitlet innehåller även information om inom vilken organisation och med vilken metodik denna plan tagits fram. Tidigare beslut och bakgrund rörande idén av en omvandling av Dag Hammarskjöldsleden till en boulevard finns också med.

Kapitlet avslutas med en genomgång av planområdets grundläggande identitet och karaktär.

MÅL OCH INRIKTNINGAR

Översiktsplanens målbild

Det övergripande målet i det pågående arbetet med Göteborgs Stads nya översiktsplan är att Göteborg ska utvecklas till en långsiktigt hållbar stad med balans mellan sociala, ekonomiska och ekologiska faktorer. Arbetet för att nå målet kan ses som en pågående förändringsprocess och inte ett givet framtida tillstånd. En bild som beskriver hur framtidens hållbara Göteborg ska fungera och upplevas har tagits fram. Utgångspunkten för denna framtidsbild är kommunens egna visioner och beslutade mål. Målbilden syftar också till att möta stadens utmaningar och att stärka Göteborgs unika tillgångar, såväl de byggda miljöerna som natur- och kustområden.

Målbild Hållbar stad – öppen för världen

I framtidens Göteborg har invånare, boende och besökare jämlik tillgång till stadens resurser. Den hållbara staden ger god tillgång till stadens hela utbud och möjlighet att lösa de viktigaste vardagsbehoven i närområdet. Alla göteborgare har förutsättningar till en passande bostad och en bra livsmiljö vilket bidrar till en enklare vardag.

I Göteborg känner invånarna tillit till samhället och har inflytande över sina liv. Göteborg är en sammanhållen stad med en struktur som håller ihop stadens olika områden och de människor som lever och verkar där. Stadens delar är ihopkopplade och det är enkelt för alla att ta sig mellan arbete, bostad, rekreation och nöjen.

Här finns mötesplatser för alla där vardagslivets behov av aktivitet och avkoppling möts, men också platser där människor kan träffas och umgås utan att behöva köpa något. Göteborg erbjuder storstadens möjligheter men har behållit närheten och personligheten från tiden när staden var mindre. Staden har investerat i attraktiva stadsmiljöer som promenadstråk och ett stort utbud av butiker, kultur och evenemang. Här finns en bredd av arbetsplatser och bostäder. Skolor, vårdcentraler och annan offentlig service finns nära.

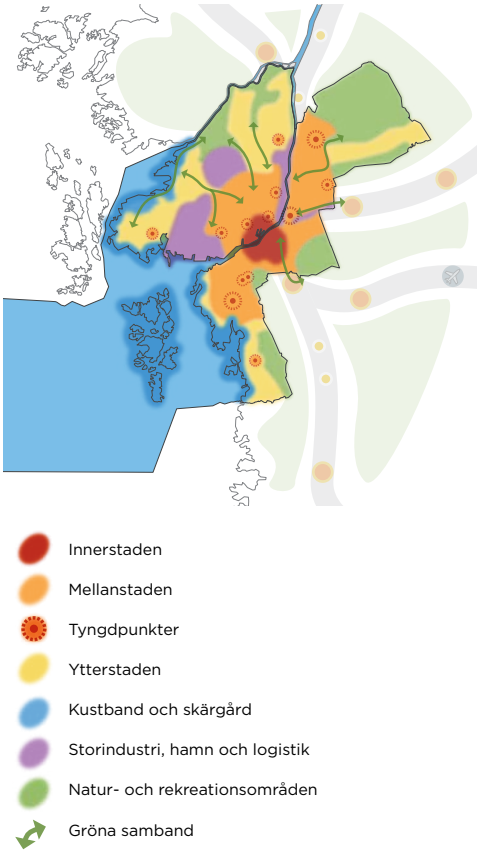
Göteborg är en klimatsmart och robust stad. Det är enkelt att leva hållbart med begränsad klimatpåverkan. En genomtänkt grön stadsplanering bidrar till att möta klimatutmaningen. Grönska i den täta staden är viktigt ur både ett socialt och ekologiskt perspektiv. När regnmängderna ökar finns naturområden som kan ta emot vatten. Det grönskande och vattennära Göteborg inbjuder boende och besökare att gå och cykla. Den nära tillgången till parker, natur och vatten bidrar till ökad hälsa och människors känsla av välmående.

Göteborg är en stad som är öppen för världen. Här finns utrymme för gemenskap och nya initiativ. Verksamheter och människor har lätt att finna varandra och det finns rum för innovation och kreativitet. Göteborg är kärnan i regionen och en motor för hållbar tillväxt. Stadens blandade befolkning, akademi och mångsidiga näringsliv ger impulser till och från hela världen. Det är enkelt att resa inom Göteborg, men också till övriga Sverige och utomlands. Göteborg är en internationell förebild för förmågan att samarbeta i en miljö där människor utvecklas och trivs. Göteborg erbjuder goda förutsättningar för en hög och hållbar tillväxt.

Göteborgs översiktsplan

Gällande översiktsplan är från 2009 men ett arbete pågår parallellt med detta planarbete att ta fram en ny kommuntäckande översiktsplan.

Hänvisningar till översiktsplanen i detta dokument är hänvisningar till förslaget till den nya översitktsplanen om ej annat anges



Utsnitt från samrådshandlingen för översiktsplanen för Göteborg som visar de områden som beskrivs i områdesvisa inriktningar.

Områdesvisa inriktningar från den kommuntäckande översiktsplanen

I samrådshandlingen för översiktsplanen redovisas en karta med områdesvisa inriktningar där långsiktiga intentioner och prioriteringar avseende användning av mark och vatten redovisas. Det geografiska område som denna fördjupning av översiktsplanen hanterar ligger inom ett område som benämns mellanstaden i översiktsplanen. Inom planområdet finns tre tyngdpunkter utpekade: Frölunda torg, Axel Dahlströms torg och Marklandsgatans hållplats. Av översiktsplanen framgår att

Mellanstaden är det sammanhängande stadsområdet utanför Göteborgs innerstad. Här finns boendemiljöer med olika karaktär och täthet, lokala torg och bostadsnära grönområden. Här finns också god kollektivtrafik, service och teknisk infrastruktur.

Mellanstaden har potential att få högre täthet av människor, bostäder och arbetsplatser och på sikt ett utbud som liknar innerstadens. Att förtäta ger förutsättningar för ett mer lokalt stadsliv med möjligheter att klara vardagen till fots eller med cykel. Det bidrar till en sammanhållen stad och människor får tillgång till stadens utbud nära bostaden.

Tyngdpunkterna i mellanstaden utgör lokala torg med relativt hög befolkningstäthet och tillgång till service. Flertalet av tyngdpunkterna ligger utmed spårvägs- eller stombussnätet eller sammanfaller med en viktig bytespunkt.

Tillsammans med innerstadens utvecklingsområden bedöms mellanstaden rymma merparten av stadens utbyggnadsbehov av bostäder och verksamheter till åtminstone år 2035.

Inriktning

- Mellanstaden ska förtätas, kompletteras och utvecklas där befintliga resurser och gjorda investeringar kan nyttjas effektivt.
- Ett högt markutnyttjande och en hög täthet ska eftersträvas, särskilt vid tyngdpunkterna.
- En blandning av bostäder med olika upplåtelseformer, arbetsplatser, offentlig och kommersiell service, rekreation och kultur ska eftersträvas.
- Handel och samhällsservice ska samlas vid mellanstadens tyngdpunkter.
- Möjligheten att gå och cykla inom mellanstaden och till innerstaden ska förbättras. Befintliga bebyggelseområden ska kopplas samman och barriärer ska överbryggas.
- Människors tillgång till värdefulla grönområden och gröna stråk ska värnas och utvecklas. Borttagna naturvärden ska så långt möjligt ersättas.

Planområdet i förhållande till inriktningen för mellanstaden

Översiktsplanens inriktning för mellanstaden innebär att följande har använts som utgångspunkt för planeringen inom området:

- Inom planområdet ska platser och områden där en hög täthet och högt marknyttjande pekas ut. Dessa områden och platser ska förtätas eller kompletteras med bebyggelse. Störst potential för förtätning finns i de östra delarna av planområdet, på verksamhetsområden som omvandlas till blandstad med stort inslag av bostäder. Väster om Dag Hammarskjöldsleden pågår redan en förtätning, där många av dessa detaljplaner ingår i projektet Bostad 2021.
- Eftersom planområdet i sig är avgränsat mot övriga delar av mellanstaden via topografiska barriärer är det svårt att hämta funktioner utanför planområdet. Därför ska en blandning av bostäder, arbetsplatser, offentlig och kommersiell service, rekreation och kultur återfinnas inom planområdet.
- För en fortsatt utveckling av handel ska befintliga tyngdpunkter och handelsområden användas. Den övergripande strukturen i området ska sträva efter att vara så flexibel att service inryms.
- Barriärer mellan planområdets olika delområden ska överbryggas. Vad gäller de stora trafiklederna innebär detta att Dag Hammarskjöldsleden omvandlas till en boulevard, där boulevarden i sig inte ska upplevas som en barriär. För Söder- och Västerleden behöver miljön kring de 13 olika över- och underfarter som finns uppmärksammas särskilt. Dessutom behöver kompletterande studier göras för att undersöka möjligheten att ytterligare överbrygga lederna, exempelvis mellan Frölunda Torg och Tynnered.
- De grönområden som finns inom planområdet och kantar detta ska värnas och utvecklas. Utveckling av grönområden innebär framför allt att dessa ska tillgängliggöras, för fler användargrupper och rent fysiskt genom att de ska framhävas i stadsmiljön.

Inriktningar för den fördjupade översiktsplanen

Beslut om fördjupning av översiktsplanen

Kommunfullmäktige beslutade hösten 2017 att

”Byggnadsnämnden får i uppdrag att ta fram förslag till fördjupning av översiktsplanen för Högsbo–Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden med den inriktning som framgår av stadsledningskontorets tjänsteutlåtande. Förslaget ska tas fram med aktiv medverkan av övriga berörda nämnder.”

Av stadsledningskontorets tjänstutlåtande framgår följande:

Inriktning från Kommunfullmäktiges beslut

- ”Fördjupningen av översiktsplanen för Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden ska ge stöd för en inriktning mot den täta, gröna staden med blandat innehåll genom komplettering av den byggda staden i kombination med byggande i strategiska knutpunkter. Göteborg ska byggas tätare så att fler invånare får möjlighet till ett enkelt vardagsliv, med gångavstånd till kollektivtrafik och service.”
- Av särskild vikt är bland annat att pröva omvandling av Dag Hammarskjöldsleden till boulevard och att stödja genomförandet av Stomkoll 2035.”

Bostad 2021

Göteborg växer och vi blir allt fler invånare. För att möta bostadsbehoven gör Göteborgs Stad tillsammans med ett antal kommunala, privata och kooperativa byggaktörer en unik satsning som ska ge 7000 nya bostäder, utöver det ordinarie bostadsbyggandet. Bostäderna ska stå inflyttningsklara till Göteborgs 400-årsjubileum 2021. Satsningen kallas BoStad2021.

BoStad2021 är ett för staden unikt samarbete. För första gången samverkar Göteborgs Stad och dess politiker med näringslivet i ett gemensamt projekt för att bygga fler bostäder.

Grunden till samarbetet lades våren 2014. Då tog några byggaktörer, privata och kommunala, kontakt med Stadens politiker. Syftet var att snabbt och smidigt skapa tusentals nya bostäder, utöver ordinarie produktion. Fastighetsbranschens representanter tyckte att 5 000 bostäder var ett möjligt mål. Men politikerna ville bygga fler, och det beslutades att 7000 extra bostäder skulle byggas på sju år.

Projektdirektiv

Inom ramen för arbetet med den fördjupade översiktsplanen antog projektets styrgrupp ett projektdirektiv i januari 2018.

Enligt direktivet ska fördjupningen av översiktsplanen för Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden stödja den kommunövergripande översiktsplanens inriktning mot den täta, gröna staden med blandat innehåll. Det ska ske genom en komplettering av den byggda staden i kombination med byggande i strategiska knutpunkter. För en ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbar stadsutveckling ska Göteborg byggas tätare så att fler invånare får möjlighet till ett enkelt vardagsliv, med gångavstånd till kollektivtrafik och service.

Med utgångspunkt i denna övergripande inriktning, ska arbetet sträva mot fördjupade intresseavvägningar och att inom planområdet lösa strukturella problem och knäckfrågor.

Övergripande inriktning från projektdirektivet

Fördjupningen av översiktsplanen avseende Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden ska särskilt:

- pröva omvandling av Dag Hammarskjöldsleden till boulevard,
- avväga riksintressen som påverkas av en stadsutveckling i området,
- stödja genomförandet av Stomkoll 2035,
- göra överväganden i det långa perspektivet för den kommande planläggningen.

Omvärldsstudier ska göras och dialog med näringsliv, akademi och allmänhet ska genomföras för att uppnå så god förankring som möjligt. För att säkerställa inriktningen om hållbar stadsutveckling ska konsekvensbeskrivningar av hållbarhetsaspekterna göras kontinuerligt under arbetsprocessen.

Detta ska ske genom ett scenariobaserat upplägg av arbetet.

Den scenariobaserade arbetsformen ska göra det möjligt att leverera scenarion för framtida stadsutveckling till de parallella planeringsdokument som också tas fram inom ramen för Dag Hammarskjöldstaden.

Fördjupningen som en del av projektet Dag Hammarskjöldstaden

Området kring Dag Hammarskjöldsleden bedöms ha stor stadsutvecklingspotential.

Ett centralt läge i staden, redan i anspråkstagen mark, stora närliggande rekreationsområden samt ett stort omvandlings- och förtätningstryck på mellanstaden ger området förutsättningar att utvecklas till attraktiv blandad stadsbebyggelse.

Dag Hammarskjöldsleden fyller idag en funktion för vägtrafiken men är en barriär som separerar de omkringliggande stadsdelarna.

Flera nämnder är inblandade i planeringen av omdaningen av området kring Dag Hammarskjöldsleden och olika planeringsdokument kommer att tas fram av de olika berörda förvaltningarna (se vidare under rubriken *Organisation*). Inriktning för det gemensamma arbetet har getts i beslut från kommunfullmäktige.

Arbetsnamnet för projektet som inbegriper framtagandet av alla de olika planeringsdokumenten är: Dag Hammarskjöldstaden.

METOD

Scenariobaserat arbete

Det scenariobaserade arbetssätt som pekats ut i projektdirektivet har varit styrande för hur arbetet har bedrivits.

Tidigt i arbetet har 15 olika scenarier diskuterats för utvecklingen i områdena runt Dag Hammarskjöldsleden. De idéer som framkom i scenarierna har legat till grund för tre olika förändringsalternativ (se vidare under kapitel 3 Geografiska inriktningar). I förändringsalternativen prövas de olika stadsbyggnadsidéerna på ett skissartat sätt, alternativen används som ett ramverk för att diskutera planområdets utveckling.

Det planförslag som ska tas fram för utställning kommer baseras på:

- Synpunkter från detta samråd.
- Det fortsatta arbetet inom övriga delprojekt för Dag Hammarskjöldstaden, där bland annat en åtgärdsvalsstudie och en genomförandeplan ska tas fram.
- Vidare bearbetning av de olika de idéer som ges uttryck för de olika alternativen.

Mål för denna samrådshandling är att finna en övergripande struktur, inklusive markanvändning och trafikering, för hur planområdet ska utvecklas inom sina respektive delar.

Det valda arbetssättet har inneburit att en mängd idéer som tidigare inte har prövats för utvecklingen av området har tagits upp inom ramen för arbetet. Vissa av dessa idéer har inte varit i linje med de övergripande målen och har därför inte bearbetats vidare.

Arbetssättet innebär också att varje föreslaget förändringsalternativ inte ska ses som en bestämd inriktning att välja för framtiden, det vill säga att samrådet förväntas inte ge ett entydigt svar på att något att de tre förändringsalternativen är att föredra i sin helhet. Det slutgiltiga förslaget kommer troligen vara en sammanvägning av olika idéer från de tre olika förändringsalternativen.

Med utgångspunkt från det scenariobaserade arbetet ska samrådet leda till

- Att utifrån inkomna synpunkter och vidare arbete finna en övergripande struktur (gällande bland annat markanvändning och trafikering) för planområdet
- Strukturen ska ligga till grund för de delprojekt som ingår i projektet Dag Hammarskjöldstaden.
- Ge möjlighet till insyn och påverkan

Förstudien 2013-2017
I förstudiearbetet togs följande handlingar fram:

Förstudie, Dag Hammarskjölds boulevard, Från trafikbarriär till stadsgata, Stadsbyggnadskontoret med AL Studio AB (maj 2017). *En vidarebearbetning av en tidig översiktlig planillustration med avsikt att pröva möjlig struktur och exploatering.*

Dag Hammarskjölds boulevard, Rapport, förstudie (september 2015). En samlingsrapport som innehåller som sammanfattar arbetet mellan 2013-2015:

Trafikutredning med kostnadsberäkning (SWECO 2015) *Förslag till utformning av en 53 meter bred boulevard med få korsningsanspråk och spårväg placerad mitt i boulevarden.*

Dag Hammarskjölds Boulevard, Möjlig verksamhetsutveckling, Slutrapport (WSP 2015) *Med utgångspunkt i att 20 000 nya bostäder tillkommer längs med leden utreddes förutsättningarna för detaljhandel, restauranger, caféer och kommersiell service.*

Översiktlig sammanställning av geotekniska förhållanden och synpunkter för omvandling av Dag Hammarskjöldsleden till en stadsboulevard i Göteborg. (Fastighetskontoret 2014).

Dag Hammarskiölds Allé, En preliminär intäktsbedömning (Fastighetskontoret 2014)

Dag Hammarskjölds boulevard, Utkast till översiktlig dagvattenutredning del 1 och 2 (Kretslopp och vatten 2015)

ORGANISATION

Förvaltningsövergripande organisation

Enligt kommunfullmäktiges beslut ska förslaget till fördjupning av översiktsplanen tas fram med aktiv medverkan från övriga berörda nämnder. För denna fördjupade översiktsplan har det inneburit att organisationen som byggts upp kring projektet Dag Hammarskjöldstaden har tagits i bruk.

Projektet Dag Hammarskjöldstaden är samlingsnamnet för all planering som är en följd av prövningen att omvandla leden. En egen projektorganisation har skapats för projektet Dag Hammarskjöldstaden. Framtagandet av denna plan ingår som en del i vad projektet ska leverera.

Följande uppdrag ska lösas inom ramen för en gemensam planeringsorganisation med bemanning från fastighetskontoret, park och naturförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret.

- Ta fram ett förslag till gemensam målbild för områdets utveckling. *Görs gemensamt.*
- Ta fram gemensamma utvecklingsscenarier. *Görs i samverkan men med olika detaljeringsgrad. Både översiktliga samt fördjupade utvecklingsscenarier kommer att tas fram.*
- En övergripande tidplan för arbetena med åtgärdsvalsstudie (ÅVS), fördjupning av översiktsplanen och övergripande genomförandeplan. *Görs gemensamt.*
- Ta fram ett förslag till ÅVS för Dag Hammarskjölds boulevard. *Trafikkontoret ansvarar, övriga medverkar.*
- Ta fram ett förslag till fördjupning av översiktsplanen *Stadsbyggnadskontoret ansvarar, övriga medverkar.*
- Ta fram en övergripande genomförandeplan. *Fastighetskontoret ansvarar övriga medverkar.*
- Ansvara för en kommunikationsplan.

De olika delprojekt som bidrar till planeringen av området har bemannats. Målbild och vision har tagits fram av den förvaltningsövergripande arbetsgrupp som bildats.

Projektets styrgrupp består av avdelningschefer från ovan nämnda förvaltningar och beställare av uppdragen är dessa förvaltningars direktörer.

BAKGRUND

Beslut om handlingar som rör Dag Hammarskjöldstaden

Beslut om fördjupning av översiktsplanen

Kommunfullmäktige beslutade hösten 2017 att ge byggnadsnämnden i uppdrag att ta fram en fördjupning av översiktsplanen för Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden.

Beslut om Dag Hammarskjölds boulevard

Ett uppdrag gavs i 2017 års budget under Trafik:

”Uppdrag: En åtgärdsvalsstudie för Dag Hammarskjölds boulevard, gällande både trafiklösning och stadsutveckling, ska genomföras. Ansvar: Trafiknämnden i samverkan med Byggnadsnämnden och Fastighetsnämnden.”

Inriktningen för arbetet finns även med i 2018 års budget under ämnesområdena Stadsutveckling och bostäder respektive Trafik:

”Arbetet med Dag Hammarskjölds boulevard gällande stadsutveckling och trafiklösning ska prioriteras respektive fortsätta.”

Hur uppdraget ska utföras förtydligades i dokumentet *Mål och inriktning Göteborgs Stad 2017* framtaget för det nämndöverskridande ansvarsområdet strategisk stadsutveckling. Dokumentet gällde som mål och inriktningsdokument för byggnads-, fastighets, trafik- och park- och naturnämnden.

Av dokumentet framgår att det finns ett gemensamt uppdrag från nämnderna om att planera Dag Hammarskjölds boulevard. Arbetet ska ske förvaltningsövergripande och utredningen av kollektivtrafik längs Dag Hammarskjöldsleden och till södra Göteborg ska kopplas till pågående programarbete och Målbild 2035 för stadstrafikens stomnät i Göteborg, Mölndal och Partille.

Tidigare beslut rörande Dag Hammarskjöldstaden 2010-2017

Byggnadsnämnd

En förändrad utformning av Dag Hammarskjöldsleden har som idé funnits en längre tid hos stadens politiker. Byggnadsnämnden beslutade 2010-11-30:

Att uppdra åt stadsbyggnadskontoret att sammanställa planeringsförutsättningar för hur Dag Hammarskjöldsleden kan göras om till en stadsboulevard samt hur områden på bägge sidor, främst den östra, kan utvecklas till blandstad.

Uppdraget med att ta fram planeringsförutsättningarna resulterade i att kunskap samlades in och att grundläggande utredningsmaterial togs fram, det redovisades i en förstudie daterad september 2015. I denna redovisas en trafik-, en verksamhetsutvecklings-, en geoteknisk, en exploaterings- och en dagvattenutredning.

Förstudien kompletterades 2017 med en visualisering som visar hur en hög exploatering i och runt boulevardens hela sträckning skulle kunna se ut.

En del frågor är inte lika väl studerade i den senare kompletteringen, bland annat hur trafikföringen för alla trafikslag till, från och genom området ska lösas. Avvägningen gentemot andra allmänna intressen och hur områdena bortanför ledens omedelbara närhet ska utvecklas bör också studeras vidare.

Trafiknämnd

En lägesrapport gavs till nämnden september 2014. Där meddelades att Trafikkontoret medverkade i flera utredningar som skulle påverka utvecklingen av Dag Hammarskjölds boulevard.

Man påpekade också att det järnvägsreservat som finns enligt översiktsplanen från 2009 behöver flyttas om en stadsboulevard ska vara möjlig.

Kommunfullmäktige

I budgeten nämns planeringen runt Dag Hammarskjöldsleden i detta skede för första gången 2015. I budgetdokumentet, sägs under rubriken God stadsmiljö och trafik för tillgänglighet, att inriktningen ska vara att ett utredningsarbete för spårväg längs Dag Hammarskjöldsleden ska påbörjas.

I de nästkommande budget omnämns Dag Hammarskjöldsleden fortsatt med inriktningen att utredningsarbete kring kollektivtrafiken ska ske.

I 2017 års budget anges samma inriktning för arbetet under två rubriker, Stadsutveckling och bostäder samt Trafik.

Inriktning: Arbetet med Dag Hammarskjölds boulevard gällande stadsutveckling och trafiklösning ska prioriteras.

Det ursprungliga uppdraget ges gällande åtgärdsvalsstudien i 2017 års budget.

Utmaningar

En gemensam målbild för projektet Dag Hammarskjöldstaden togs fram under våren 2018.

Målbilden består inledningsvis av en illustration med strategiska frågeställningar som behöver besvaras i projektet. Målbilden kommer efter hand utvecklas och ge svar på frågorna. Svaren kommer visa hur Göteborg Stad planerar för en fortsatt utveckling av Dag Hammarskjöldstaden.

Målbilden visas på nästa uppslag.

En målbild som utvecklas

Målbilden består inledningsvis av en illustration med strategiska frågeställningar som behöver besvaras i projektet. Målbilden kommer efter hand utvecklas och ge svar på frågorna. Svaren kommer visa hur Göteborg Stad planerar för en fortsatt utveckling av Dag Hammarskjöldstaden.





DAG HAMMARSKJÖLDSTADEN

- strategiska frågeställningar inför fortsatt arbete

Mälbild. Koncept 180508 - Dag Hammarskjöldstaden
Fastighetskontoret, Park- och naturförvaltningen, Stadsbyggnadskontoret & Trafikkontoret

MÅL FÖR DAG HAMMARSKJÖLDSTADEN

Följande mål för Dag Hammarskjöldstaden har tagits fram inom ramen för den förvaltningsövergripande organisation som tar fram alla de olika planeringsdokument som behövs för planeringen av Dag Hammarskjöldstaden. Målet gäller för det övergripande projektet och alla delprojekt och därmed också för arbetet med denna fördjupning av översiktsplanen.

Målet är i enlighet med översiktsplanens målbild. Målet utgör också utgångspunkt för denna fördjupning av översiktsplanen.

Mål

Dag Hammarskjöldstaden är en grön och tät blandstad som består av sammanbundna stadsdelar utan upplevda barriärer.
Dag Hammarskjöldstadens identitet grundas i existerande områdens karaktär och ny bebyggelse formas efter dalgångens förutsättningar.

UTMANINGAR

Förutom målformuleringen finns en gemensam målbild (föregående uppslag) för projektet Dag Hammarskjöldstaden. Den togs fram under våren 2018 av den förvaltningsövergripande organisationen.

I målbilden anges 24 olika strategiska frågeställningar som var och en bör vara besvarade när denna plan antas. Svaren på de olika frågeställningarna kommer ges av det fortsatta arbetet. Det finns naturligtvis fler frågeställningar som behöver besvaras men detta inledande urval ger en god bild av de utmaningar som en utveckling av planområdet enligt målet innebär. Målbilden visas på föregående uppslag.

En av de strategiska frågeställningarna är om fler kan få bättre tillgänglighet till kust och hav. Bilden visar Frölunda torg i förgrunden med bland annat delar av Tynnered och Välenviken söderut. Avståndet mellan Frölunda torg och Välenviken är cirka 1,5 kilometer.

Copyright © Göteborgs Stad



IDENTITET

Topografi

Planområdet breder i huvudsak ut sig i den dalgång som bildas mellan Ånggårdsbergen på den östra sidan och Slottsskogen och Ruddalens naturområde på den västra sidan.

Dalgången har en högsta punkt vid Marklandsgatans hållplats, här sluttar dalgången neråt både mot norr och söder. Detta innebär att den norra delen, vilket innefattar Slottsskogen och Ånggården utgör delar av ett annat delavrinningsområde än den södra delen och är rumsligt avskilt från resten av planområdet.

Söder om Marklandsgatan utgörs planområdet av dels dalgångens plana lägre delar och dels delar av de omgivande höjderna främst i söder och väster. De topografiska förutsättningarna har spelat stor roll i hur dalgången har bebyggts från 1950-talet och framåt. Den västra delen har använts för bostäder i både i plana och kuperade delar. Den östra för industri- och verksamhetsbebyggelse, främst på de plana lägre liggande delarna.

Den del av planområdet som ligger inom Frölundas dalgång är avskild från huvuddelen av dalgången genom de kuperade områdena runt Järnbrott. Korsningen vid Musikvägen och Marconigatan utgör flödesdelare för de olika avrinningsområdena. Öster om denna punkt sluttar områdena mot Dag Hammarskjöldsleden, sydväst om denna sluttar de mot Frölunda torg. Frölundas bebyggelse är därmed rumsligt avskild från huvuddelen av dalgången. Dalgångarna möts åter vid Välenområdet i söder.

Bebyggelsen i Grimmered och Tynnered med Västerleden utgör också en egen dalgång som lutar neråt från Gnistängstunneln i väster mot Frölunda torg och Välenområdet.

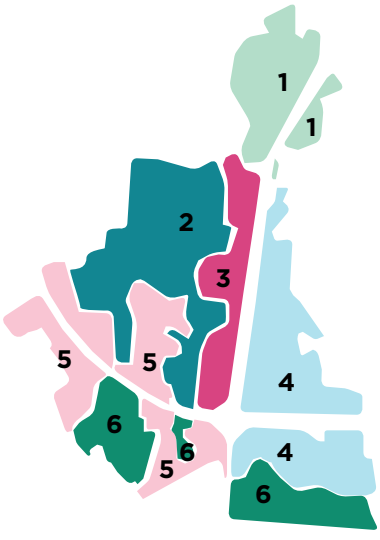
Utifrån de topografiska förutsättningarna är det möjligt att dela in planområdet i 6 olika delområden (där Ånggårdsbergen endast berörs till en mindre del i planområdets östra delar):

1. Norr om Marklandsgatan
2. Västra sidan av Dag Hammarskjöldsledens dalgång, sluttningar och höjdpartier
3. Västra sidan av Dag Hammarskjöldsledens dalgång, lägre belägna delar
4. Östra delen av Dag Hammarskjöldsledens dalgång
5. Dalgångar för Frölunda, Grimmered, Tynnered och Välen
6. Kuperade områden söder om Söderleden

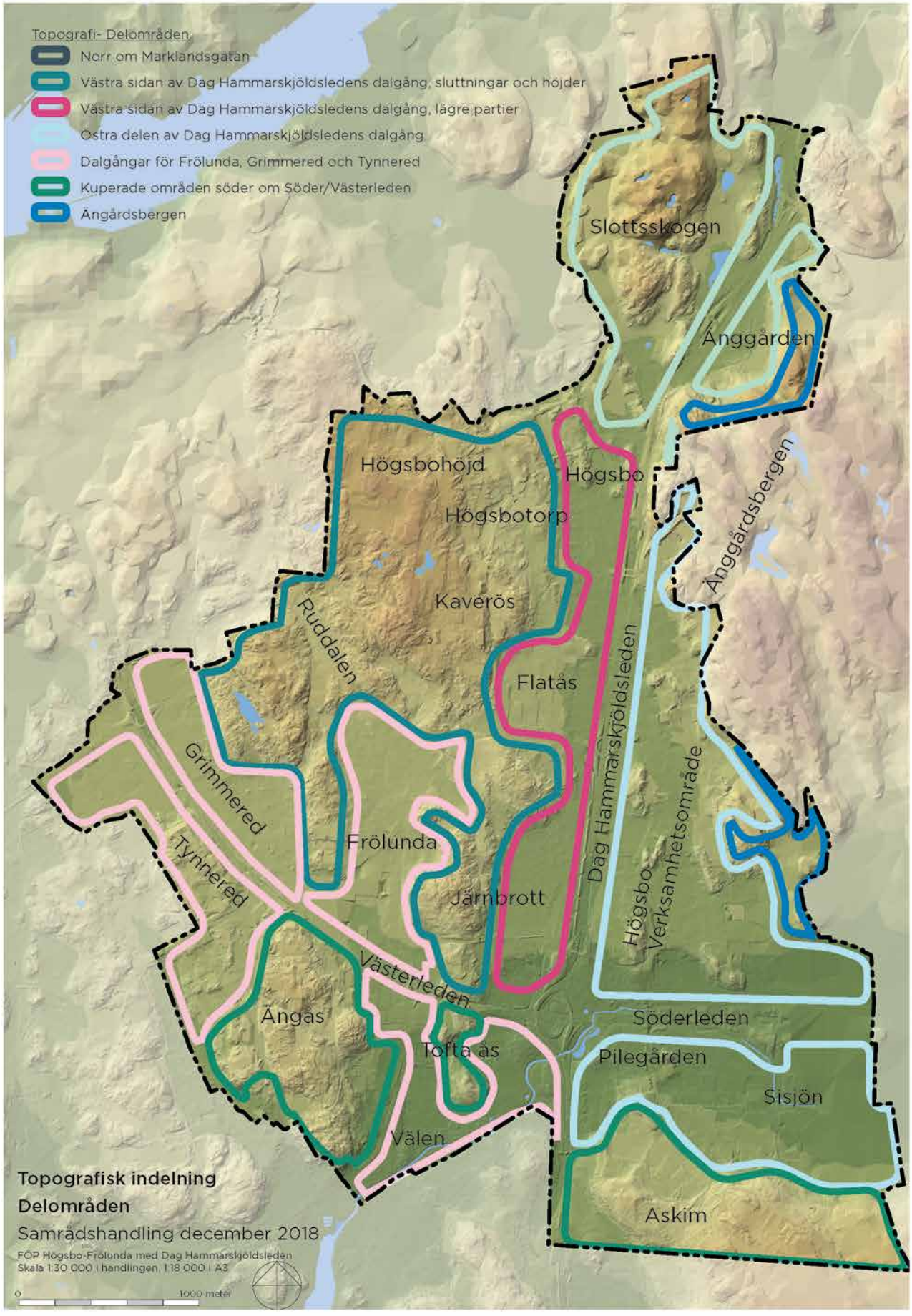
Kort historik och karaktärisering

Stora delar av planområdet är starkt präglat av efterkrigstidens byggande. Det finns flerbostadshus-, radhus- och villaområden med ursprung i 1950-talet i gränsområdet mot Kungsladugård i norr och vid Järnbrott i söder. Det finns utbredda höghuslandskap från 1960- och 1970-talet runt Frölunda. Större delen av bebyggelsen har uppförts däremellan. Trafikseparering är konsekvent genomförd inom nästan alla delar av planområdet.

Staden började planera för bebyggelse i slutet av 1940-talet. Dalgångens i huvudsak enkelt byggbara jordbruksmark skulle tas i anspråk för industrier, bostäder och tillhörande centrumanläggningar. Från början var tanken att jordbruksmark och bergknallar skulle sparas, och bebyggelsen skulle förläggas i randen mellan de två landskapstyperna. Detta förändrades med tiden och en allt



Indelning av planområdet efter landskapstyper.


Topografi- Delområden
Norr om Marklandsgatan
Västra sidan av Dag Hammarskjöldsledens dalgång, sluttningar och höjder
Västra sidan av Dag Hammarskjöldsledens dalgång, lägre partier
Östra delen av Dag Hammarskjöldsledens dalgång
Dalgångar för Frölunda, Grimmered och Tynnered
Kuperade områden söder om Söder/Västerleden
Ångårdsbergen
Slottsskogen
Ånggården
Högsbohöjd
Högsbo
Högsbotorp
Ånggårdsbergen
Kaverös
Ruddalen
Flatås
Dag Hammarskjöldsleden
Grimmered
Tynnered
Frölunda
Järnbrott
Högsbo Verksamhetsområde
Västerleden
Ängås
Söderleden
Tofta ås
Pilegården
Sisjön
Välen
Askim
Topografisk indelning
Delområden
Samrådshandling december 2018
FÖP Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden
Skala 1:30 000 i handlingen, 1:18 000 i A3
0
1000 meter

tätare exploatering med större bostadsområden och hus samt ökade trafik- och parkeringsytor blev följden.

Inom planområdet har kompletteringar skett, exempelvis genom förtätning och centrumförnyelse vid Frölunda centrum, påbyggda hus vid Kaverös och förändrad bebyggelse vid Växelmyntsgatan. Flera skolor har rivits och de karaktärsgivande panncentraler som finns uppförda på centrala och synliga platser inom de olika bostadsområdena har förlorat sin funktion.

Totalt bor det cirka 43 500 personer inom planområdet. Det finns cirka 22 500 arbetsplatser, varav hälften ligger på den östra sidan av dalgången.

Så här används de 6 delområdena år 2018:

1. Norr om Marklandsgatan (cirka 1350 boende)

- Slottsskogen, parkmiljö för hela staden, flera idrottsanläggningar i den södra delen
- Änggården, bostadsområde med cirka 1350 boende, entrén till Botaniska trädgården ligger i denna stadsdel.



1. Norr om Marklandsgatan

2. Västra sidan av Dag Hammarskjöldsledens dalgång, sluttningar och höjdpartier (cirka 15 150 boende och cirka 1 850 arbetsplatser)

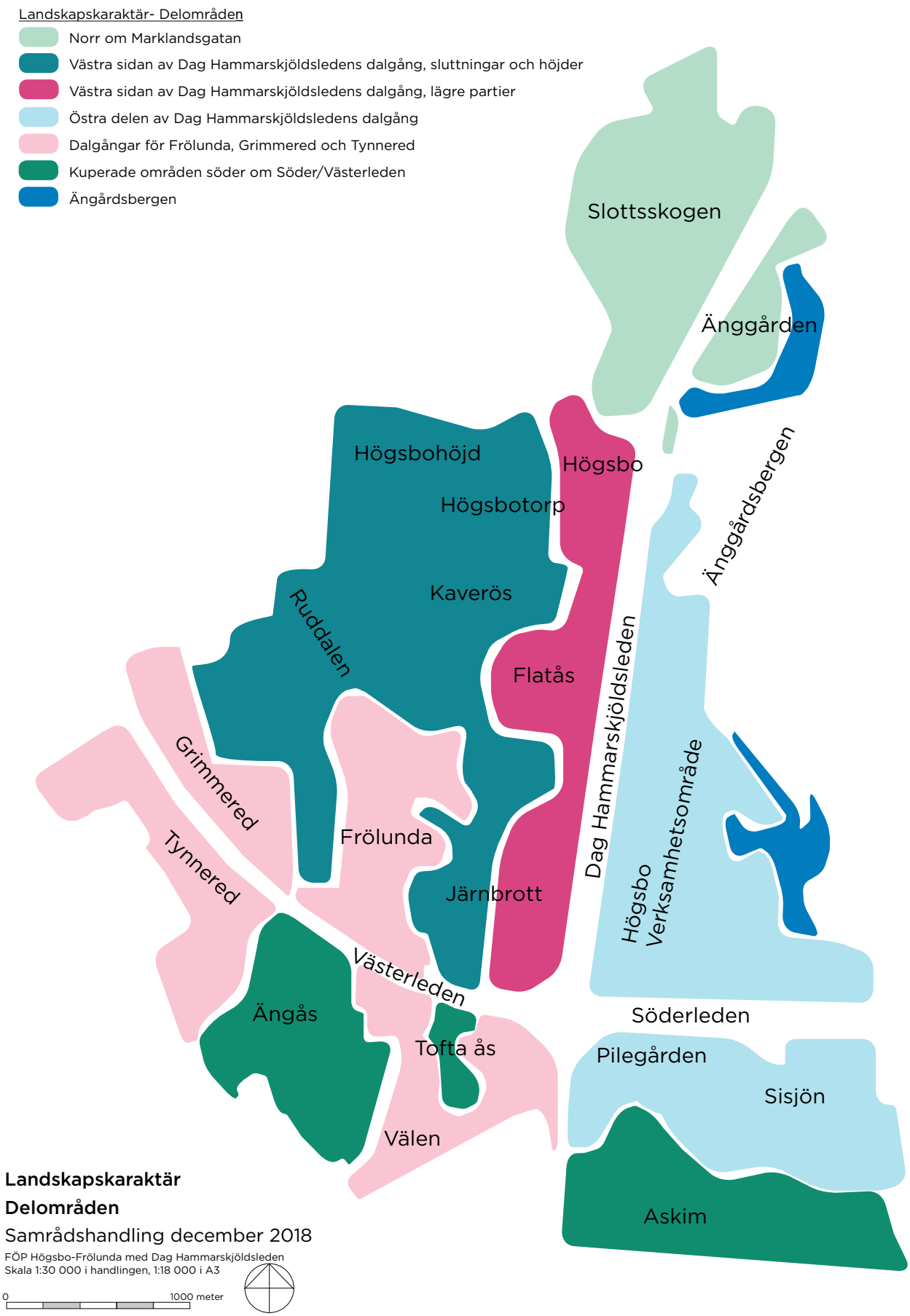
- Högsbohöjd, bostadsområde, cirka 4300 boende, cirka 200 arbetsplatser (varav 100 inom offentlig sektor)
- Högsbotorp, bostäder och handel placerade i området runt Axel Dahlströms torg, 3000 boende, cirka 700 arbetsplatser (varav 200 inom offentlig sektor).
- Högsbo, sjukhusområde, drygt 400 arbetsplatser i offentlig sektor.
- Rud och Ruddalen, friluftsområde med fotbollsplaner och ishallar, cirka 200 arbetsplatser (varav 100 inom offentlig sektor).
- Kaverös, flerbostadsområden med service och mindre centrumfunktioner, cirka 4200 boende, 550 arbetsplatser (varav 100 inom offentlig sektor).
- Järnbrott, flerbostadsområde runt en kulle, cirka 3000 boende, cirka 200 arbetsplatser (varav 100 inom offentlig sektor).
- Området runt Frölunda kulturhus, cirka 650 boende, cirka 300 arbetsplatser (varav 250 inom offentlig sektor).



2. Västra sidan av Dag Hammarskjölds-ledens dalgång, sluttningar och höjd-partier



Delar av område 1 och 2. I förgrunden syns Marklandsgatans hållplats och Slottskogsvallen. Bilden är tagen i riktning mot nordväst och Kungsladugård. Mellan de karaktäristiska lamellhusen och Kungsladugård ligger Högsboleden. I bakgrunden skymtar Älvsborgsbron och Göta älv.


Landskapskaraktär- Delområden
Norr om Marklandsgatan
Västra sidan av Dag Hammarskjöldsledens dalgång, sluttningar och höjder
Västra sidan av Dag Hammarskjöldsledens dalgång, lägre partier
Östra delen av Dag Hammarskjöldsledens dalgång
Dalgångar för Frölunda, Grimmered och Tynnered
Kuperade områden söder om Söder/Västerleden
Ängårdsbergen
Slottsskogen
Ängårdsbergen
Högsbohöjd
Högsbo
Högsbotorp
Kaverös
Ruddalen
Flatås
Grimmered
Tynnered
Frölunda
Järnbrott
Dag Hammarskjöldsleden
Högsbo Verksamhetsområde
Västerleden
Ängås
Söderleden
Tofta ås
Pilegården
Sisjön
Välen
Askim
Landskapskaraktär
Delområden
Samrådshandling december 2018
FÖP Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden
Skala 1:30 000 i handlingen, 1:18 000 i A3
0
1000 meter

3. Västra sidan av Dag Hammarskjöldsledens dalgång, lägre belägna delar (cirka 9000 boende och cirka 800 arbetsplatser)

- Högsbo, flerbostadsområde, höga lamellhus, cirka 3500 boende, cirka 150 arbetsplatser (varav 50 inom offentlig sektor)
- Flatås cirka 3500 boende, 250 arbetsplatser (varav 50 inom offentlig sektor).
- Radhusområdena vid Järnbrott och blandade verksamheter, boende och skolor vid Radiovägen, cirka 1500 boende, 400 arbetsplatser (varav 50 inom offentlig sektor).

4. Östra delen av Dag Hammarskjöldsledens dalgång (cirka 1 600 boende och cirka 13 400 arbetsplatser)

- Högsbo verksamhetsområde, verksamheter, handel och kontor, cirka 8900 arbetsplatser (350 inom offentlig sektor).
- Sisjöns industriområde, verksamheter, handel och kontor, 4900 arbetsplatser (varav cirka 150 inom offentlig sektor).
- Pilegården, cirka 1600 boende.

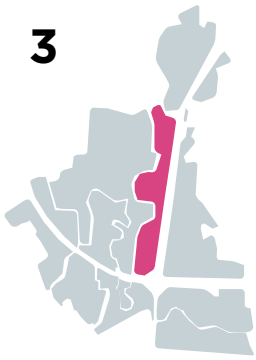
*5. Dalgångar för Frölunda, Grimmered, Tynnered och Välen (*cirka 10 000 boende och cirka 6000 arbetsplatser)

- Frölunda, centrumanläggning med handel och sjukhus omgiven av bostäder. cirka 8100 boende, cirka 3000 arbetsplatser (varav 1200 inom offentlig sektor)
- Välen, grönområde med inslag av vård, fritidsanläggningar och ett mindre industriområde, cirka 700 arbetsplatser (varav cirka 400 inom offentlig sektor)
- Grimmered, industri-och verksamhetsområde, cirka 1350 arbetsplatser (varav 100 inom offentlig sektor).
- Tynnered, bostadsområde med vård, skolor och mindre centrumanläggning 1900 boende. cirka 950 arbetsplatser (varav 550 inom offentlig sektor)

6. Kuperade områden söder om Söderleden och Västerleden (cirka 6 500 boende och cirka 450 arbetsplatser)

- Villaområden med skolor och rekreation, cirka 2100 boende, cirka 150 arbetsplatser (varav 50 inom offentlig sektor).
- Ängås och del av Kannebäck, bostadsområden, 4400 boende, cirka 300 arbetsplatser (varav 200 inom offentlig sektor)
- Tofta ås, kulle

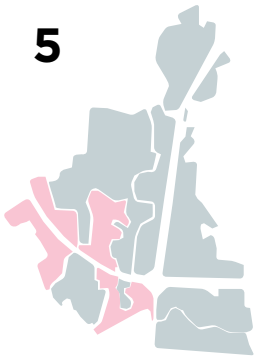
Område	Boende 2018	Arbetpl. 2018
1. Norr om Marklandsgatan	1 350	-
2. Västra sidan av Dag Hammarskjöldsledens dalgången, sluttningar och höjdpartier	15 150	1 850
3. Västra sidan av Dag Hammarskjöldsledens dalgång, lägre belägna delar	9 000	800
4. Östra delen av Dag Hammarskjöldsledens dalgång	1 600	13 400
5. Dalgångar för Frölunda, Grimmered, Tynnered och Välen	10 000	6 000
6. Kuperade områden söder om Söder. och Västerleden	6 500	450
Totalt ca:	**43 500**	**22 500**



3. Västra sidan av Dag Hammarskjöldsledens dalgång, lägre belägna delar.



4. Östra delen av Dag Hammarskjöldsledens dalgång.



5. Dalgångarna för Frölunda, Grimmered, tynnered och Välen.



6. Kuperade områden söder om Söder och Västerleden.



2. UTVECKLINGS-STRATEGI

Översiktsplanen för Göteborg redovisar tre prioriterade utvecklingsstrategier. De tre prioriterade strategierna presenteras i detta kapitel.

I detta kapitel beskrivs hur tre förändringsalternativ och ett nollalternativ har tagits fram, baserat på ett arbete med scenarier. De tre förändringsalternativen utgår från en omvandling av Dag Hammarskjöldsleden till boulevard, nollalternativet redovisar en trolig utveckling om ingen boulevardomvandling sker av leden.

Förändringsalternativen prövar de olika scenarieidéerna på ett mer genomarbetat sätt. En vidare bearbetning av inkomna synpunkter i samrådet kommer ligga till grund för det arbete som kommer ske efter samrådet. De olika alternativen redovisas i detalj i kapitel 3, Geografiska inriktningar.

ÖVERSIKTSPLANENS PRIORITERADE STRATEGIER

Översiktsplanens prioriterade strategier beskriver de viktigaste inriktningarna för hur stadens mark- och vattenområden ska användas och utvecklas. Strategierna syftar till att nå målbilden för översiktsplanen och att möta de viktigaste utmaningarna.

- En nära stad
- En sammanhållen stad
- En robust stad

Strategierna ska användas tillsammans och kompletterar varandra. De är en förutsättning för varandra – till exempel förutsätter en sammanhållen stad närhet och blandning.

Planera för en nära stad

Närhet bidrar till att göteborgarna får tillgång till stadens utbud och skapar underlag för handel och verksamheter. En blandning av funktioner skapar närhet och ökar attraktiviteten både dagtid och kvällstid. Det ger förutsättningar för korta avstånd mellan arbetsplatser och bostäder. Behovet av att resa minskar och fler kan klara vardagen genom att gå, cykla och åka kollektivt.

- *Utveckla stadens tyngdpunkter.* Göteborg ska gå mot en mer flerkärnig struktur med service, kultur och arbetsplatser på fler platser än i dagens centrum. Det ger förutsättningar för en bättre balans mellan olika stadsdelar och fler göteborgare får tillgång till stadens utbud på nära håll. Tyngdpunkterna har potential att få högre täthet av människor, bostäder och arbetsplatser.
- *Skapa fler gröna, tillgängliga offentliga rum.* Det ska vara lätt för alla att ta sig till parker eller naturområden nära bostaden. De gröna offentliga rummen ska vara trygga och inkluderande. Det är särskilt viktigt för barn och unga att kunna vistas på platser utan att vara i sällskap av vuxna och utan att betala. Sammanhängande grönska främjar såväl friluftsliv som växt- och djurliv. Alléer eller enskilda träd i stadens gator skapar intressanta gaturum samt ger bättre mikroklimat och luftkvalitet.
- *Förtäta för att höja kvaliteter och hushålla med resurser.* Ett större befolkningsunderlag skapar bättre underlag för handel, service och kollektivtrafik. Förtätning drar nytta av det som finns. Befintliga resurser och redan gjorda investeringar kan nyttjas effektivt. Förtätning kan dessutom generera högre markvärden som skapar en vilja att investera. Att förtäta kräver dock förståelse och kunskap om hur vardagslivet påverkas.
- *Blanda för en god balans mellan olika funktioner.* En blandning av bostäder, arbetsplatser, service, aktiviteter och offentliga rum ska eftersträvas i både nya och befintliga områden. Blandning kan ske inom en stadsdel, ett kvarter eller en enskild byggnad. Genom att komplettera med det som saknas kan platser användas under större del av dygnet och attrahera människor med olika preferenser, förutsättningar och behov.
- *Tillåt stor variation av uttryck.* Variation tillåts genom en blandning av äldre och nyare bebyggelse, högre och lägre hus, breda och smala gator och olika arkitektoniska uttryck. Stadsrummets största kvaliteter ska finnas i ögonhöjd. God arkitektur och olika typer av parker och natur i hela staden kan göra göteborgarna stolta över sin stad och stadsdel.



Nära stad

Utveckla stadens tyngdpunkter- Flerkärning struktur med centrumfunktioner i olika stadsdelar

Skapa flera gröna, tillgängliga offentliga rum- Parker och naturområden nära bostaden för alla åldrar

Förtäta för att höja kvaliteter och hushålla med resurser- Större befolkning ger underlag för handel, service och kollektivtrafik

Blanda för en god balans mellan olika funktioner- Stad med blandat innehåll inom stadsdelen , kvarteret eller byggnaden

Tillåt stor variation av uttryck- Variation av stadsrum- Tillåt stadens utformning att variera



Sammanhållen stad

Skapa ett väl fungerande nätverk av gator och gångvägar- Överbrygg barriärer och ska genhet och orienterbarhet

Bind ihop staden med snabb och pålitlig kollektivtrafik- Snabbt nät mellan stadens tyngd- och målpunkter

Planera för ett varierat utbud av bostäder. Variation av upplåtelseformer, bostadstyper och prisbild

Bevara och skapa nya intressanta målpunkter. Ge tillgång till gemensamma offentliga rum för alla sociala grupper

Planera för en sammanhållen stad

Närhet bidrar till att göteborgarna får tillgång till stadens utbud och skapar underlag för handel och verksamheter. En blandning av funktioner skapar närhet och ökar attraktiviteten både dagtid och kvällstid. Det ger förutsättningar för korta avstånd mellan arbetsplatser och bostäder. Behovet av att resa minskar och fler kan klara vardagen genom att gå, cykla och åka kollektivt.

- *Utveckla stadens tyngdpunkter.* Göteborg ska gå mot en mer flerkärnig struktur med service, kultur och arbetsplatser på fler platser än i dagens centrum. Det ger förutsättningar för en bättre balans mellan olika stadsdelar och fler göteborgare får tillgång till stadens utbud på nära håll. Tyngdpunkterna har potential att få högre täthet av människor, bostäder och arbetsplatser.
- *Skapa fler gröna, tillgängliga offentliga rum.* Det ska vara lätt för alla att ta sig till parker eller naturområden nära bostaden. De gröna offentliga rummen ska vara trygga och inkluderande. Det är särskilt viktigt för barn och unga att kunna vistas på platser utan att vara i sällskap av vuxna och utan att betala. Sammanhängande grönska främjar såväl friluftsliv som växt- och djurliv. Alléer eller enskilda träd i stadens gator skapar intressanta gaturum samt ger bättre mikroklimat och luftkvalitet.
- *Förtäta för att höja kvaliteter och hushålla med resurser.* Ett större befolkningsunderlag skapar bättre underlag för handel, service och kollektivtrafik. Förtätning drar nytta av det som finns. Befintliga resurser och redan gjorda investeringar kan nyttjas effektivt. Förtätning kan dessutom generera högre markvärden som skapar en vilja att investera. Att förtäta kräver dock förståelse och kunskap om hur vardagslivet påverkas.
- *Blanda för en god balans mellan olika funktioner.* En blandning av bostäder, arbetsplatser, service, aktiviteter och offentliga rum ska eftersträvas i både nya och befintliga områden. Blandning kan ske inom en stadsdel, ett kvarter eller en enskild byggnad. Genom att komplettera med det som saknas kan platser användas under större del av dygnet och attrahera människor med olika preferenser, förutsättningar och behov.
- *Tillåt stor variation av uttryck.* Variation tillåts genom en blandning av äldre och nyare bebyggelse, högre och lägre hus, breda och smala gator och olika arkitektoniska uttryck. Stadsrummets största kvaliteter ska finnas i ögonhöjd. God arkitektur och olika typer av parker och natur i hela staden kan göra göteborgarna stolta över sin stad och stadsdel.

Planera för en robust stad

Ett robust samhälle är tryggt och tål att det oförutsedda händer. Det har motståndskraft och anpassningsförmåga för att möta utmaningar som klimatförändringar och andra risker. Det har också hälsosam luftkvalitet, goda ljudmiljöer, och robust vattenförsörjning. I ett socialt robust samhälle har invånarna förtroende för varandra och för samhällets funktioner. Ett socialt robust samhälle har också förmåga att hantera förändring och kriser.

- *Planera för flexibilitet.* Göteborg ska kunna anpassas till ändrade förutsättningar över tid. För att klara detta behövs ödmjukhet inför omvärldsfaktorer vi idag till fullo inte kan förutse. Det kan till exempel handla om svängningar i konjunkturen, klimatförändringar eller strukturella förändringar. Flexibilitet kan bland annat innebära att planera för multifunktionell användning och ibland ha marginaler för olika typer av risker.

- *Hantera klimatförändringarna.* Göteborg ska anpassas till framtida högre havsnivåer och extrema vädersituationer genom att ge plats för vatten i staden. Göteborg bidrar till att begränsa klimatförändringarna genom ett resurs- effektivt transportsystem och energieffektiva byggnader. Fler ska ha tillgång till stadens utbud med transportslag med liten miljpåverkan.
- *Bevara och utveckla ekosystemtjänster.* Ekosystemtjänster är ett samlingsnamn på de tjänster och produkter människan får av naturen som exempelvis mat, vatten, vattenrening, temperaturutjämning, friluftsliv, återhämtning och biologisk mångfald. Befintliga ekosystemtjänster ska så långt som möjligt bevaras och utvecklas vid planering och byggande. När grönytor anläggs ska ekosystemtjänster skapas i mesta möjliga mån.
- *Planera för ett mångsidigt och diversifierat näringsliv*. Ett diversifierat näringsliv säkrar arbetstillfällen över tid och genom konjunktursvängningar. Att förtäta med blandat innehåll i den redan byggda staden stärker Göteborg som regionens tillväxtmotor.
- *Delaktighet och öppenhet ska prägla planeringsprocesserna.* Förutsättning för invånarnas delaktighet kan ge positiva effekter både på individ- och samhällsnivå. Invånare bör bjudas in att delta i hela processen, från problemformulering till genomförande, för att känna tillhörighet och för att deras erfarenheter ska tas tillvara.

En avstämning mot den kommuntäckande översiktsplanens prioriterade strategier görs av de alternativ som redovisas i kapitel 3, Geografiska inriktningar.



Robust stad

Planera för flexibilitet- Möjlighet att anpassa till ändrade förutsättningar över tid

Hantera klimatförändringarna- Ge plats för vatten i staden och minska transportsystemens klimatpåverkan

Bevara och utveckla ekosystemtjänster- Grönytor gör nytta

Planera för ett mångsidigt och diversifierat näringsliv- Göteborg är ett regioncentra med många arbetsplatser och många branscher

Delaktighet och öppenhet ska prägla planeringsprocesserna- ta till vara det lokala kunnandet och utgå från platsens karaktär

SCENARIER

De frågeställningar målbilden innehåller kan besvaras på flera olika sätt. För att kunna visa på en bredd i hur de kan besvaras har tre förändringsalternativ tagits fram som beskriver möjliga förändringar i området, samt ett nollalternativ som visar en trolig utveckling om den fördjupade översiktsplanen inte antas.

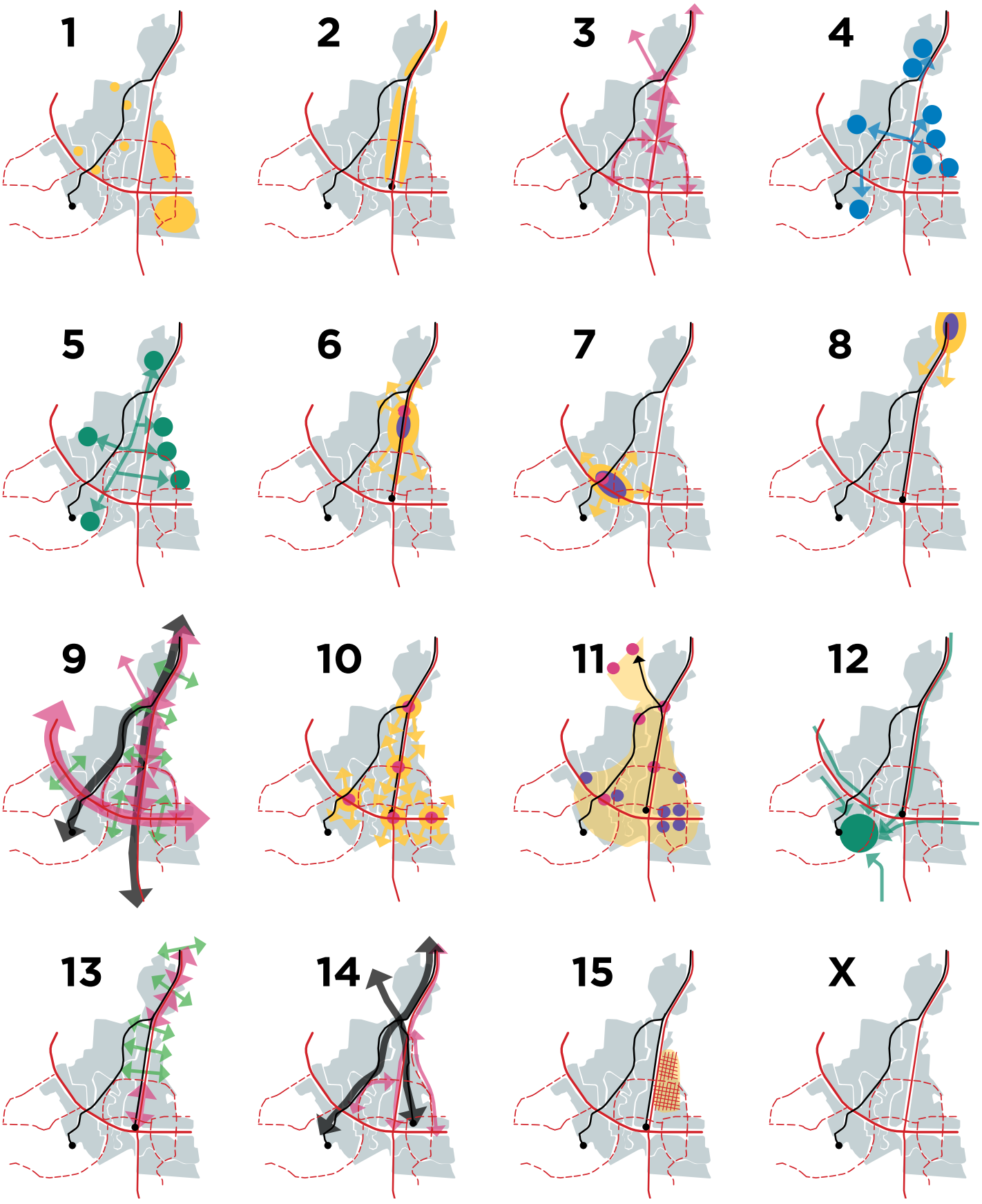
Förändringsalternativen och nollalternativet bygger på 16 olika scenarier som var för sig återspeglar hur Högsbo-Frölunda kan komma att utvecklas. Delar av scenarierna motsvarar en redan pågående utveckling. Nedan följer en kort redovisning av scenarierna och hur dessa i sig förhåller sig till de olika alternativen, som sedan beskrivs utförligt i kapitel 3, Geografiska inriktningar.

Kort beskrivning av de olika scenarierna

Scenario 1: Bostad 2021

Utveckling inom planområdet kommer ske enligt redan antagna fördjupade översiktsplaner, detaljplaneprogram och detaljplaner.

På övergripande nivå kommer FÖP Fässbergsdalen vara styrande för utvecklingen i den södra delen av planområdet. Den föreslår en omvandling av verksamheter till bostäder för stora delar av området. Ett program finns framtaget för nordöstra Högsbo. I det programmet sker en omvandling från verksamhetsområde till bostadsområde på sikt, programmet styr inte var eller i vilken utbyggnadsordning denna omvandling ska ske. Många av de detaljplaner som tagits fram inom ramen för Bostad 2021 ligger inom planområdet. De är till större delen kompletteringar där grönområden och parkeringsplatser får en ändrad användning och istället nyttjas för bostadsändamål.


1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
X

Scenario 2. Linjestaden

I den förstudie som finns framtagen för Dag Hammarskjöldsledens omvandling till en boulevard har idén kring en och samma utformning av boulevarden i hela dess sträckning prövats. Detta utgör grunden för detta scenario.

Ny bebyggelse föreslås på tidigare vägområde och parkeringsplatser intill boulevarden. En sektion med omkring 53 meters gatubredd (ett mått som föreslogs i förstudien, vilket kan variera) används längs hela sträckan med spårväg förlagd centralt. Regionala transportanspråk i form av pendeltåg föreslås gå i en tunnel under boulevarden. Hög och tät exploatering föreslås längs med boulevarden.

Scenario 3: Hanteln

Mellan Marconimotet och Marklandsgatan är, givet att inga kvarter rivs väster eller öster om leden, det endast möjligt att ha större trafikflöden längs med Dag Hammarskjöldsleden. I detta scenario samlas därför trafikflödena i nord-sydlig riktning på sträckan mellan Marconimotet och Marklandsplatsen.

Norr och söder om denna del är det möjligt att fördela nord-sydlig trafik längs flera stråk, med följd att andra förutsättningar för tät stad ges. Fler korsningsanspråk och tätare gatubild är möjligt längs dessa delar.

Scenario 4: Destinationsstaden

Scenariot tar sin utgångspunkt i var målpunkter för boende inom och utanför planområdet finns och att dessa kan utgöra utgångspunkt för stadsutvecklingen. Viktiga målpunkter som hela staden använder sig av är Ruddalen, Slottsskogen och Änggårdsbergen. Andra målpunkter som skulle kunna utvecklas är Välenparken (se scenario 12), en arena eller liknande anläggning öster om Dag Hammarskjöldsleden samt Slottsskogsvallsområdet från Marklandsgatan. Idén om att tillgängligheten till den omgivande staden kan förändras på olika sätt med nya målpunkter visas i detta scenario.

Scenario: 5. Grönt DNA

I detta scenario visas vad som händer med omgivningen om de gröna sammanhängande stråk som finns i både nord-sydlig riktning och öst-västlig riktning utvecklas och kopplas samman där så är möjligt.

Exempel på aktiviteter som kan finnas utmed ett grönt stråk är vild natur, mötesplatser, idrott, lek eller café. Sammanhängande cykelvägar längs med stråken kan göra dem mer tillgängliga.

Scenario 6: Kalaskulan

I detta scenario ses en utveckling mellan Marklandsgatan och Marconiplatsen vara mest attraktiv. Området runt Dag Hammarskjöldsleden utvecklas utifrån att detta område utvecklas och omvandlas i första hand.

För att en omvandling ska kunna ske sammanhängande över boulevarden trafikeras den av spårtrafik som går att korsa genom att hastigheten anpassas eller att en snabb spårvagn förläggs planskilt, under jord eller på eller högbana. Behåll spårvagnssnitt norr om Marconiplatsen och anpassa stad och boulevard så att hög hastighet är möjlig söder om Marklandsgatan.

Vad är en boulevard?

Följande är hämtat från rapporten *Boulevarder och stadsutveckling, en kunskapssammanställning 2018-03-10* som tagits fram inom ramen för arbetet med Dag Hammarskjöldstaden:

En boulevard är en bred gata som ersätter forntida befästningsvallar. Ordet kommer från den nederländska ”bolwerc” som betyder vall. Begreppet boulevard kopplas ofta till Paris boulevarder. Paris boulevardisering började på 1700-talet då man rev de befästningar som omgärdade Paris. De boulevarder som skapades i Paris på 1850-talet kallades ”boulevard” trots att de inte hade någon grund i äldre befästningar (Boulevard Saint-Michel, Boulevard de Sébastopol). På 1860-talet beslutade en kommission med ansvar för nomenklatur att benämna koncentriska vägar boulevarder, därav namnen Boulevards des Maréchaux och Avenue de l’Opéra.

I dag har begreppet boulevard utvidgats till att beskriva en bred trädplanterad gata i större städer, ofta med stora trafikflöden.

Boulevarder kan ha flera olika funktioner:

- Teknisk funktion genom att strukturera flöde av trafik och ledningar i staden.
- Ekonomisk funktion genom att koppla samman ekonomiska målpunkter samt skapa platser för handel.
- Social funktion genom att skapa mötesplatser och integration mellan stadsdelar med olika identitet och struktur.
- Ekologisk funktion genom att skapa gröna stråk i täta stadsmiljöer.

Motstående sida:
De olika scenarierna uttryckta som enkla grafiska figurer.

Scenario 7: Frölundastaden

I Frölunda finns potential för förtätning. Denna omvandling är inte beroende av att Dag Hammarskjöldsleden omvandlas till en boulevard (men blir troligtvis bättre ur vissa hänseenden om omvandlingen sker). Utveckla en ny kärna i Frölunda som inte är beroende av staden i övrigt i samma uträckning. Avlasta infartslederna genom att lägga till fler funktioner i och runt Frölunda, exempelvis arbetsplatser. Låt Frölunda utvecklas en ”stad-i-staden” med en regional funktion. (Liknande det pågående arbetet med program för Frölunda).

Scenario 8: Linnéstaden växer

Låt innerstaden växa mot Marklandsgatan. Omvandlingen av leden till boulevard tar sin början i norr.

Scenario 9: Framkomlighetsstaden

I detta scenario utforskas vad som händer med omgivande stad om överbryggandet av barriärer baseras på broar och underfarter istället för en omvandling av leden till en boulevard. Scenariot premierar framkomlighet för bil, men inte utvecklingen av stadsmässighet.

Scenario 10: Nodstaden

Använd potentialen i befintliga platser, där det finns verksamheter eller potential för verksamhetsetableringar. Detta innebär att korsningspunkter och lokala torg blir basen för en utveckling och omvandling av staden. Utveckla staden på flera ställen samtidigt. Ge plats för kommersiella aktörer i noderna, stöd dessa med offentliga funktioner i dess närhet.

Scenario 11: Den autonoma mellanstaden

Planera för en komplett stad i Frölunda, Högsbo, Linnéstaden, Kungsladugård och Majorna. Utveckla de kvalitéer som finns och lägg till funktioner som saknas. Minska beroendet av innerstaden och därmed behovet av tung infrastruktur som transporterar främst människor mellan mellanstaden och innerstaden. Vidareutveckla Göteborg som stadsdelarnas stad.

Scenario 12: Välenparken

Säkerställ kilen in i Välen och låt Välenområdet utvecklas till en attraktiv stads- och naturpark för hela staden. Stärk Tynnereds identitet, öppna upp Göteborg mot havet och skapa plats för aktiviteter och rekreation. Låt stadsboulevarden Dag Hammarskjöld möta Välenparken vid Järnbrott och skapa attraktiva entréer till parken. Återskapa gamla kopplingar mellan stadsdelar över lederna och genom parken.

Scenario 13: Tempoväxlingar

Detta scenario beskriver hur det är möjligt att arbeta med olika tempon i trafiken längs Dag Hammarskjölds boulevard och att olika delar av sträckan har olika förutsättningar. Exempelvis finns radhus- och villaområden med låg befolkningstäthet, som om de inte förtätas, kommer vara kostsamma att kollektivtrafikförsörja med hög täthet eller närhet. Sådana områden har inte tillräckligt med befolkning för att det ska vara attraktiva lägen för handel.

En boulevard med levande bottenplan har större chanser att etableras där det finns många boende i närheten. Skapa täta kopplingar i öst-västlig riktning

i de lägena. Förlägg snabb trafik (spårväg som stadsbana och även fordonsburen trafik) strategiskt där det skapar barriärer för endast ett mindre antal boende och verksamma i området, i detta fall vid radhus- och villaområdena.

Scenario 14: Parallella stråk

Skapa parallella stråk med olika tempon och olika funktioner genom och runt de områden som omvandlas. Låt stadsutvecklingen runt stråken ske efter de förutsättningar som ges av tempot och utformningen av den övergripande vägstrukturen.

Trafiken i nord-sydlig riktning fördelas på två huvudstråk.

Scenario 15 Rutnätsstaden

Utforma de delar som ska omvandlas inom planområdet utefter en rutnätsbaserad kvarterslösning. Den östra delen av planområdet som är aktuell som omvandlingsområde är relativt plan. Det finns därmed goda möjligheter att inte vara helt bunden till den storskaliga vägstruktur som är till för att klara logistiken till verksamheter och industri. En ny kvartersstruktur är möjlig att utgå ifrån. Låt denna baseras på äldre kvartersstadsbebyggelse och de mått som fungerar för detta.

Scenario X.

Detta scenario har framförallt med genomförande att göra och kommer därför i större utsträckning att tas upp i nästa skede av planarbetet då också en plan för genomförandet ska tas fram.

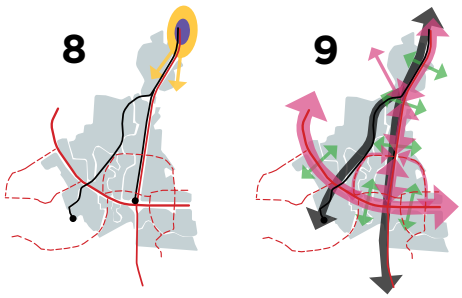
De flesta scenarier kan genomföras på olika sätt men ett fokus på genomförande kan även skapa egna scenarier. Möjliga tänkbara inriktningar är att all utveckling sker som en stor investering eller att det är möjligt att dela in området i olika och avgränsade etapper. Vidare kan prövas vilken stadsutveckling som sker om den är övervägande marknadsstyrd eller som den i huvudsak sker genom kommunal planering och styrning.

FÖRÄNDRINGSALTERNATIV

Utifrån de olika scenarierna har den förvaltningsövergripande organisationen gjort en bedömning om de är användbara i den fortsatta planeringen och hur idéerna i sådana fall ska tas upp. Handlingen använder sig av förändringsalternativ som en form för att redovisa dessa.

Genom förändringsalternativen kan flera olika idéer i prövas i ett samlat stadssammanhang och på så vis går det att föreställa sig den stad som kan utvecklas. Utöver förändringsalternativen har också ett nollalternativ tagits fram.

Följande bedömningar gällande scenarierna och i vilka alternativ de diskuteras vidare har gjorts:



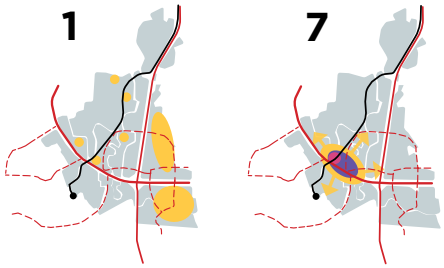
Scenario 8 och 9 väljs bort

Bortvalda scenarier

Inledningsvis bedömdes om scenarierna stämde överens med de övergripande målen och förutsättningarna. Två av scenarierna valdes då bort:

8: Linnestaden växer, arbetas inte vidare med. Motivet är att det är troligt att en sådan utveckling skulle få en stor negativ påverkan på områdena av riksintresse för kulturmiljövård runt Slottsskogen och Änggården.

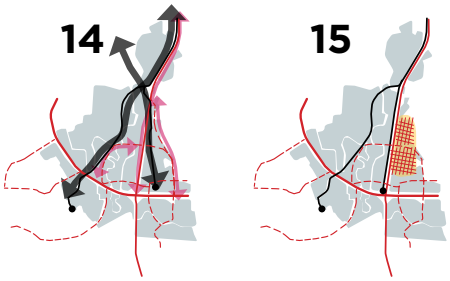
9: Framkomlighetsstaden som bedömdes ha en dålig måluppfyllelse gentemot målet att en stad utan upplevda barriärer ska tillskapas.



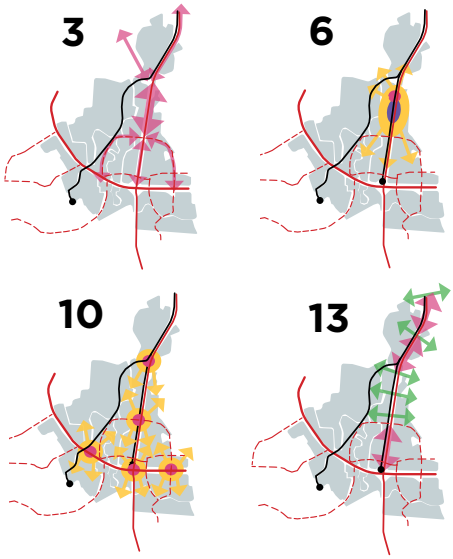
Scenario 1 och 7 blir nollalternativet



Scenario 2 med några förändringar blir alternativ A. Linjestaden.



Scenario 14 och 15 blir alternativ B. Parallella stråk.



Scenario 3, 6, 10 och 13 blir alternativ C. Kopplande gator.

Alternativskiljande scenarier, bearbetas till alternativ

0. Nollalternativ

Detta alternativ ska visa en trolig utveckling om Dag Hammarskjöldsleden inte omvandlas och om inga nya övergripande planeringsdokument tas fram som förändrar den nuvarande utveckling som pågår inom området. Idéer från nedanstående scenarier finns representerade i detta alternativ.

1. Bostad 2021, Ett flertal planer som togs fram under Bostad 2021 berör planområdet men har ännu inte hunnit genomföras. Det pågår dessutom arbete med ett flertal detaljplaner planer i området. De planer som inte har hunnit genomföras i Bostad 2021 samt några av de pågående planerna och som antas genomföras ingår i detta alternativ.

7. Frölundastaden, det pågår ett programarbete för Frölundaområdet. Programarbetet är i sin tur beroende av ställningstaganden i denna fördjupade översiktsplan och bedöms inte genomföras i sin helhet i ett nollalternativ. Men eftersom ett arbete med ett flertal detaljplaner i och runt Frölunda torg nu pågår bedöms likväl delar av dessa blir genomförda. Dessa planers genomförande kommer dock inte ändra på någon övergripande trafikstruktur i området.

A. Linjestaden

Tidigare arbete inom ramen för en omvandling av Dag Hammarskjöldsleden till en boulevard återspeglas i detta förändringsalternativ. Det tidigare arbetet redovisade dock en maximal exploatering längs med leden. I detta alternativ har de områden som bedömts orsaka stor negativ påverkan på omgivningen tagits bort.

Alternativet bygger på scenario:

2. Linjestaden

B. Parallella stråk

Som grund för detta alternativ ligger scenarierna

14. Parallella stråk, där idéerna om att skilja mellan olika nord-sydliga stråk som genomkorsar främst den östra delen av planområdet används som grund. Mellan de huvudgator och spårvägsnät som förläggs i och med att denna del av staden omvandlas förläggs stadsbebyggelse enligt scenariot nedan.

15 Rutnätsstaden, i detta förändringsalternativ prövas vilken slags stad som skapas om så stor del av den som möjligt byggs upp med sammanhängande kvarter förlagda i ett rutnätsmönster.

C. Kopplande gator

Flera av de scenarier som diskuterats behandlar ett specifikt stadsbyggnadsgrepp som berör delar av sträckan längs med boulevarden. Att dela staden runt boulevarden i olika delsträckor och att utifrån varje delsträckas förutsättningar utveckla och omvandla staden utgör grund för detta alternativ. Idéer som tas utgår från scenarierna:

3. Hanteln, från detta scenario hämtas idén om boulevarden kan se olika ut beroende på begränsningar främst mellan Marconigatan och Marklandsgatans hållplats.

6. Kalaskulan, redovisar ett behov av korsningsanspråk över boulevarden i öst-västlig riktning som bör tillgodoses för att det ska vara möjligt att röra sig mellan dalgångens bägge sidor utan att korsa en upplevd barriär.

10. Nodstaden, Några platser längs med boulevarden kommer att ha bättre förutsättningar att etablera service och handel än stora delar av sträckan. Rent konkret innebär det att Radiotorget och Marklandsgatans hållplats ses som platser med potential för sådan utveckling.

13. Tempoväxlingar, i princip kan detta scenario sägas återspeglas i de bägge scenarierna 3 och 6. Idén som bearbetas vidare med är att även omgivande bebyggelse (inte bara topografin) kommer spela roll hur en boulevard lämpligast ser ut på respektive delsträcka.

Scenarier lämpliga för samtliga förändringsalternativ

Följande scenarier innehåller idéer som, i sin helhet eller till delar, bedömdes som lämpliga att inarbeta eller pröva i samtliga förändringsalternativ.

1. Bostad 2021, liksom för nollalternativet kommer det arbete som pågår med ett 30-tal planer i området även återspeglas i varierande grad för alla förändringsalternativ.

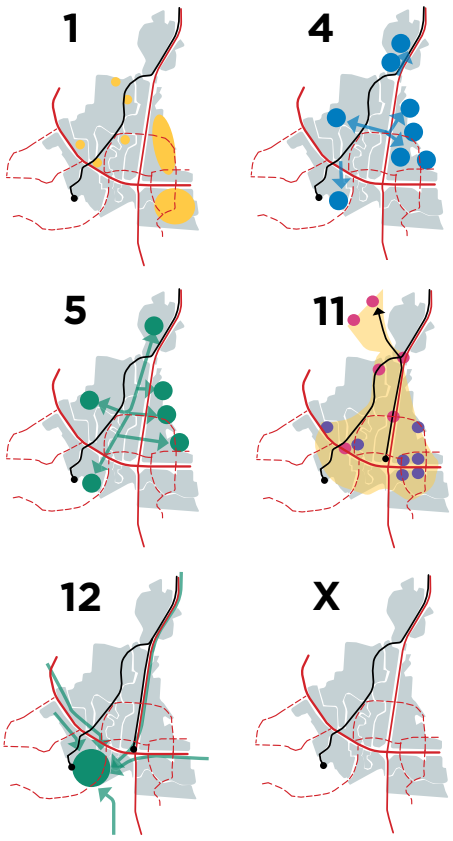
4. Destinationsstaden, många delar av planområdet får sin identitet utifrån de målpunkter som finns i området, det är naturligt att fortsatt utveckla tillgängligheten och möjligheten att utveckla dessa.

5 Grönt DNA, en av fördelarna med den trafikseparerade lösning som finns i områdena är möjligheten att färdas på ett tryggt sätt genom parker och naturområden. Kopplingen mellan olika stadsdelar kan dock förbättras och det finns kvalitéer som kan tillföras boende i och utanför planområdet om tillgängligheten och orienterbarheten till exempelvis Änggårdsbergen förbättras

11. *Den autonoma mellanstaden*, idén om att stärka kopplingen mot Kungsladugård tas upp i samtliga förändringsalternativ. Det bedöms dock fortsatt krävas goda kommunikationer mot innerstaden även om en utveckling sker där Kungsladugård och Högsbo är att betrakta som en sammanhängande stadsväv.

12. Välenparken, området kan ses som en resurs för hela Göteborg, en stadsutveckling bör dock ske på så vis att de befintliga naturvärdena inte riskerar att skadas. Detta kan innebära begränsningar i genomförbarheten av detta scenario.

X. Genomförandet kommer behöva belysas och inarbetas tidigt i alla förändringsalternativ, av praktiska skäl på en övergripande nivå i detta skede av planarbetet.



Scenario 1, 4, 5, 11, 12 och X arbetas in i alla alternativ.

Utvecklingsstrategier

De tre förändringsalternativen och nollalternativet som grundar sig i redovisade scenarier redogör för möjliga utvecklingsstrategier för denna del av staden. I samrådshandlingen har ännu ingen entydig utvecklingsstrategi valts utan samrådet nyttjas för att pröva flera olika idéer och att utifrån dessa i nästa skede av planarbetet välja lämpliga utvecklingsstrategier.

En fullständig redovisning av nollalternativet och de tre förändringsalternativen samt hur de förhåller sig till den kommunövergripande översiktsplanen redovisas i kapitel 3, Geografiska inriktningar.



3. GEOGRAFISKA INRIKTNINGAR

I detta kapitel beskrivs inledningsvis sex geografiska områden närmare, med kortfattade rekommendationer kring deras framtida utveckling.

Därefter ges en närmare presentation av ett nollalternativ och de tre förändringsalternativ som är kopplade till omvandlingen av Dag Hammarskjöldsleden utifrån de scenarier som redovisats i kapitel 2.

I framför allt de tre förändringsalternativen provas en mängd scenarier för en framtida stadsutveckling. Nollalternativet redovisar en trolig utveckling av planområdet om Dag Hammarkjöldsleden inte omvandlas till en boulevard och ingen förändring utöver redan beslutad planering genomförs.

Kapitlet avslutas med en sammanfattande tematisk redogörelse gällande de idéer som redovisas i de olika alternativen.

GEOGRAFISKA BESKRIVNINGAR

I denna inledande del redovisas kort vilka förutsättningar de sex geografiska områdena har gällande möjligheter till förändringar och kompletteringar av bebyggelse, infrastruktur och markanvändning, och det ges också förslag till inriktningar av kommande utveckling i områdena. Till stora delar är mark- och vattenytor inom planområdet redan tagna i anspråk för specifika ändamål. Möjlighet till förändringar, förbättringar och kompletteringar av bebyggelse och infrastruktur inom eller mellan de respektive delområdena är till stor del beroende av den infrastruktur och den bebyggelse som redan finns. Topografin och vägsystemets genomgående trafikseparerade uppbyggnad har också stor påverkan på vad som är möjligt inom respektive delområde. En fördjupad beskrivning av de sex delområdena återfinns i kapitel 4.



1. Norr om Marklandsgatan

Områdesinriktningar

1. Norr om Marklandsgatan

Slottsskogen och Ånggården ligger inom områden som är av riksintresse för kulturmiljövården. Någon större förändring av hur dessa områden används, eller av bebyggelsen inom områdena, bedöms inte som genomförbar utan att kulturmiljöhistoriska värden påverkas negativt.

Slottsskogen har en viktig funktion som stadspark där hela staden kan finna lugn och ro och upplevelser som inte står att finna inom den egna närmiljön. Denna funktion skulle kunna bli inskränkt om större förändringar görs i bebyggelsen eller i hur marken används.

Som utgångspunkt för denna plan bedöms förändringar endast möjliga om det sker om det sker utan väsentlig negativ påverkan på ovanstående intressen och funktioner.



Stadsbild från Ånggårdsgatan.

Inriktning

- Minskad barriäreffekt av trafikleder och spårväg
- Enstaka byggnader eller anläggningar som har funktioner kopplade till närrekreation, parkmiljö eller idrott kan tillkomma.
- Säkerställ ett långsiktigt skydd av Slottsskogen.

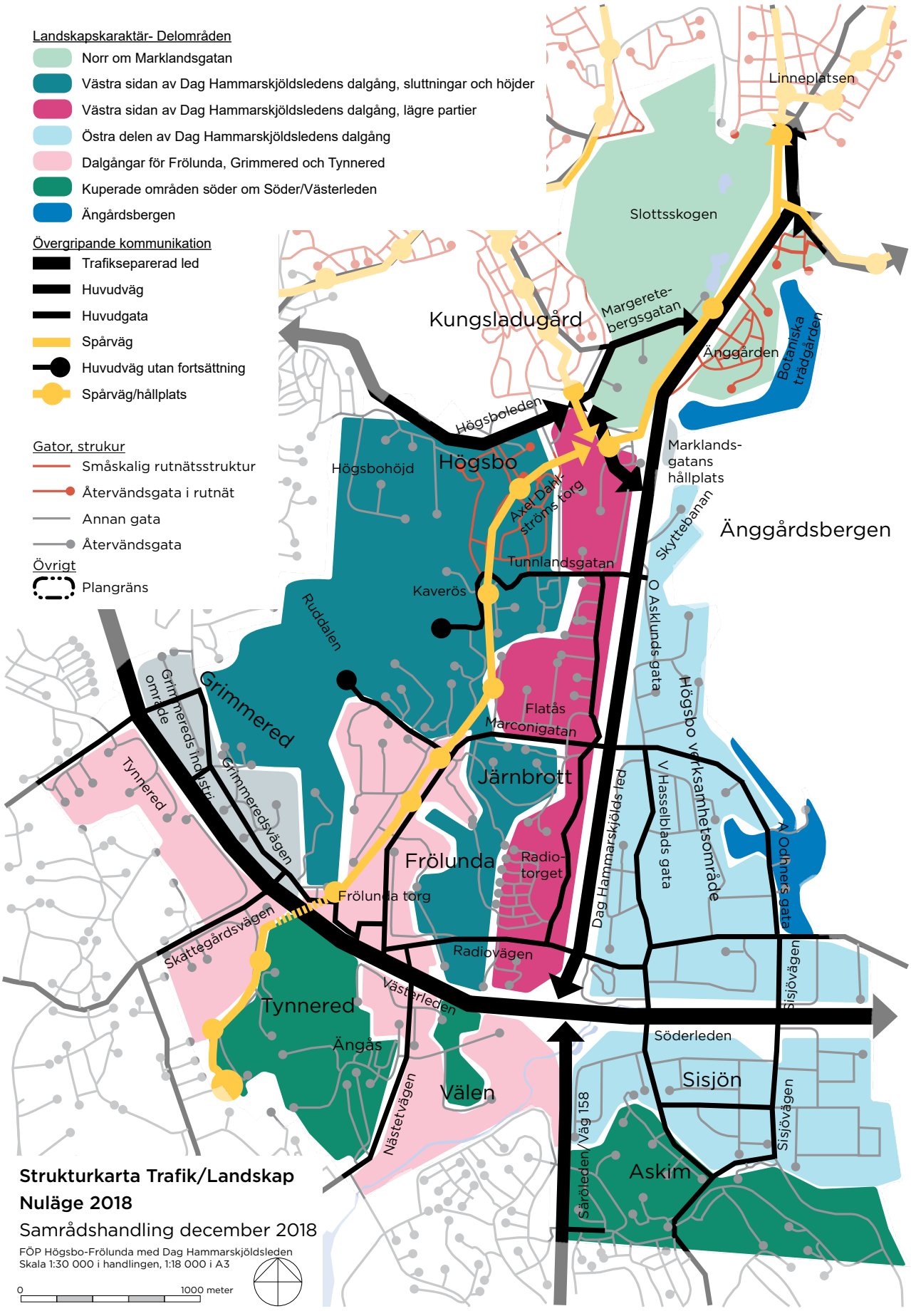
2. Västra sidan av Dag Hammarskjöldsledens dalgång, sluttningar och höjdpartier

En grundläggande kvalité för dessa områden är närheten till grönska och rekreationsmöjligheter. Ruddalen och naturområdet runt Ruddalen utgör en central del av de norra delarna av området för de boende i den omkringliggande bebyggelsen. Motsvarande funktion fyller naturområdena runt Gnistgatan för bebyggelsen runt kullen vid Järnbrott.

Bebyggelse och vägar är av nödvändighet anpassade efter terrängförhållandena på platsen, på många ställen har detta gjorts med omsorg och bebyggelsen uppfattas som väl inpassad. Att finna nya lägen där kompletterande bebyggelse kan tillföras är svårt. Då många av de ytor som skulle kunna vara aktuella redan är bebyggda, de områden som finns kvar är branta eller används för kommunikationsändamål.



2. Västra sidan av Dag Hammarskjöldsledens dalgång, sluttningar och höjdpartier


Landskapskaraktär- Delområden
Norr om Marklandsgatan
Västra sidan av Dag Hammarskjöldsledens dalgång, sluttningar och höjder
Västra sidan av Dag Hammarskjöldsledens dalgång, lägre partier
Östra delen av Dag Hammarskjöldsledens dalgång
Dalgångar för Frölunda, Grimmered och Tynnered
Kuperade områden söder om Söder/Västerleden
Ängårdsbergen
Övergripande kommunikation
Trafikseparerad led
Huvudväg
Huvudgata
Spårväg
Huvudväg utan fortsättning
Spårväg/hållplats
Gator, strukur
Småskalig rutnätsstruktur
Återvändsgata i rutnät
Annan gata
Återvändsgata
Övrigt
Plangräns
Linneplatsen
Slottsskogen
Kungsladugård
Margerete-bergsgatan
Änggården
Botaniska trädgården
Högsboleden
Högsbohöjd
Högsbo
Marklands-gatans hållplats
Axel Dahl-ströms torg
Skyttebanan
Änggårdsbergen
Tunnlandsgatan
Kaverös
Ruddalen
O Asklunds gata
Grimmered
Grimmereds industriområde
Flatås
Marconigatan
Högsbo verksamhetsområde
Tynnered
Grimmeredsvägen
Järnbrott
V Hasselblads gata
Dag Hammarskjölds led
Frölunda
Radio-torget
Frölunda torg
Ö Odhners gata
Skattegårdsvägen
Radiovägen
Sisjövägen
Västerleden
Tynnered
Söderleden
Ängås
Sisjön
Välen
Nästetvägen
Väg 158
Särleden
Askim
Strukturkarta Trafik/Landskap
Nuläge 2018
Samrådshandling december 2018
FÖP Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden
Skala 1:30 000 i handlingen, 1:18 000 i A3
0
1000 meter

Några områden har tagits i anspråk för kompletterande bebyggelse, exempelvis har Högsbogatan på sträckan mellan Högsboleden och spårvägen kompletterats med sex flerbostadspunkthus i suterrängläge.

Det finns ett utvecklat system av cykel- och gångvägar i området men dessa har ofta en relativt brant lutning och är därmed inte tillgängliga för alla.

Skolor, förskolor, handel och annan service är ofta placerade vid infarten till renodlade bostadsområden. Ibland ligger servicefunktionerna rumsligt avskilda från omgivande bostadsområden, med mellanliggande naturområden.

Axel Dahlströms torg utgör ett lokalt centrum, torget ligger utmed spårvägen.

Området ligger inom rimligt cykel- och även gångavstånd (upp till 5 km) i förhållande till mer servicetäta delar av staden som Linnégatan, Mariaplan och Frölunda centrum.

Det starkaste genomgående nord-sydliga stråket som berör området är spårvägslinjen. Riksdalersgatan/Tunnlandsgatan/Orkestergatan är ett annat nord-sydligt stråk genom den norra delen av området.



Stadsbild från Musikvägen.



Stadsbild från Klarinettgatan.

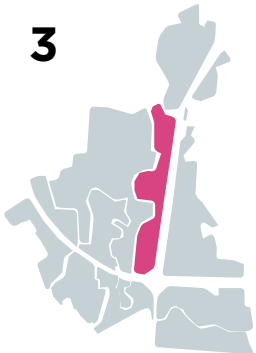
Inriktning

- Endast mindre kompletteringar är möjligt inom detta område, terrängförhållandena och den befintliga vägstrukturen och bebyggelsestrukturen innebär stora begränsningar i vad som är möjligt att göra.
- Varsamhet är nödvändigt att ha med sig när kompletteringar görs för bibehålla de grundläggande positiva kvalitéerna (exempelvis ostört boende och närhet till närrekreationsområden).
- Entréerna till Ruddalen kan utvecklas för att göra området mer tillgängligt för hela staden.
- Flera platser är svårtillgängliga och rumsligt avskilda från övriga delar av staden. Dessa skulle kunna nyttjas av boende runt om i staden om de gjordes mer lättillgängliga.
- Riksdalersgatan/Tunnlandsgatan/Orkestergatan skulle kunna fungera som en gata som är befolkad alla dygnets timmar genom att bebyggelse förläggs utmed dessa gator.

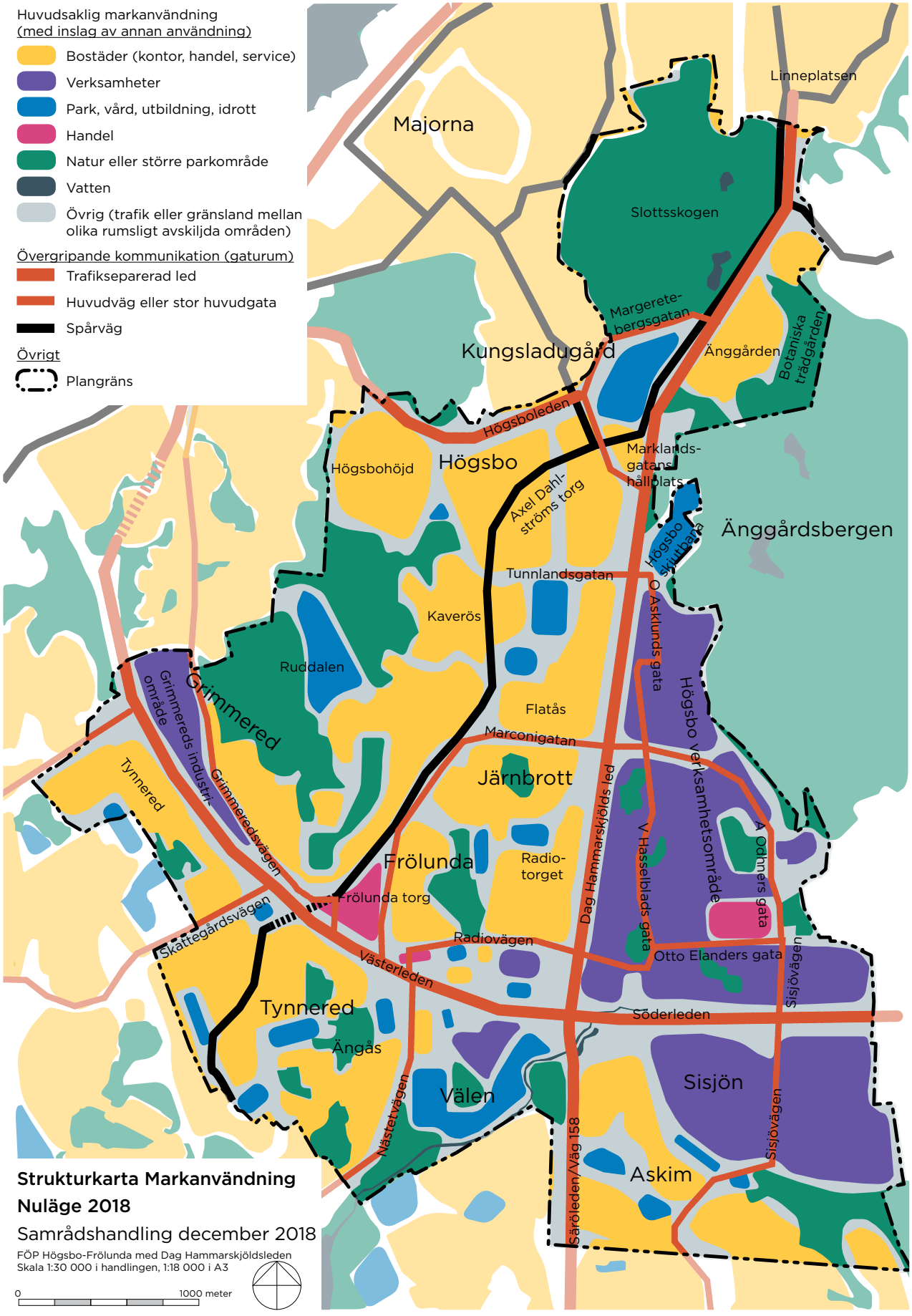
3. Västra sidan av Dag Hammarskjöldsledens dalgång, lägre belägna delar

Denna del av planområdet, mellan Dag Hammarskjöldsleden och höjder och sluttningar i väster, kännetecknas av stora enhetligt utformade bostadsområden som ligger på relativt plana partier av dalgångens botten och på dess västra sida. Områdena skiljer sig åt, i norr utgörs bebyggelsen av höga lamellhus, i de centrala delarna är bebyggelsen huvudsakligen sammanbyggda flerbostadshus med tydliga innergårdar. Söderut och runt Järnbrott varierar bebyggelsen, det finns flerbostadshus i kvarter och lamellform samt radhus- och villaområden.

Dag Hammarskjöldsleden utgör en tydlig barriär mot öster. Ledens trafik stör dock inte de boende i området i någon större omfattning då parkeringsytor, en cykelväg och gräsbevuxna buffertytor ligger mellan bostadsbebyggelsen och leden.



3. Västra sidan av Dag Hammarskjöldsledens dalgång, lägre belägna delar


Huvudsaklig markanvändning
(med inslag av annan användning)
Bostäder (kontor, handel, service)
Verksamheter
Park, vård, utbildning, idrott
Handel
Natur eller större parkområde
Vatten
Övrig (trafik eller gränsland mellan olika rumsligt avskiljda områden)
Övergripande kommunikation (gaturum)
Trafikseparerad led
Huvudväg eller stor huvudgata
Spårväg
Övrigt
Plangräns
Majorna
Linneplatsen
Slottsskogen
Margrete-bergsgatan
Kungsladugård
Änggården
Botaniska trädgården
Högsboleden
Högsbohöjd
Högsbo
Marklands-gatans hållplats
Axel Dahl-ströms torg
Änggårdsbergen
Högsbo skjutbana
Tunnlandsgatan
O Asklunds gata
Kaverös
Ruddalen
Grimmered
Grimmereds område
Grimmereds industri-
Grimmeredsvägen
Tynnered
Flatås
Marconigatan
Järnbrott
Högsbo verksamhetsområde
Dag Hammarskjölds led
V Hasselblads gata
A Odhners gata
Frölunda
Radio-torget
Frölunda torg
Skattegårdsvägen
Radiovägen
Otto Elanders gata
Sisjövägen
Västerleden
Tynnered
Söderleden
Ängås
Sisjön
Välen
Nästetvägen
Sisjövägen
Askim
Särövägen/Väg 158
Strukturkarta Markanvändning
Nuläge 2018
Samrådshandling december 2018
FÖP Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden
Skala 1:30 000 i handlingen, 1:18 000 i A3
0
1000 meter

Handel och service var ursprungligen placerade inom bostadsområdena med stickgator som matar in i dessa, undantaget två torgbildningar. Runt de två torgen Radiotorget och Flatås torg finns ett visst handels- och serviceutbud. Detta finns även i bottenvåningarna på de flerbostadshus som ligger strax väster om Marklandsgatans hållplats. En senare komplettering med en dagligvarubutik finns vid Marconigatans anslutning till Dag Hammarskjöldsleden.

Flera av de ursprungliga grön- och närrekreationsområdena inom området har tagits i anspråk för senare kompletteringsbebyggelse av främst bostäder. Följden har blivit att park- närrekrationsområden har minskat i omfång. Kompletteringarna har gjorts utan att den övergripande trafikstrukturen har ändrats.

Tydliga kvalitéer i området är att genomgående har stor hänsyn tagits i planeringen för säkerställa att bostäderna ska ha ljus och luft omkring sig. Där bebyggelsen är uppförd som kvarter kännetecknas dessa av att de har generösa innergårdar.

Trafiklösningen i området är till stora delar trafikseparerad så att det är möjligt att röra sig till fots- och cykel på ett tryggt sätt främst inom varje mindre delområde. Kopplingarna mellan de olika bostadsområdena är till delar också tydliga och trygga men orienterbarheten (särskilt gällande hierarkin mellan olika gatutyper) kan vara bristfällig. Det trafikseparerade systemets baksida är att vägar och gator kan upplevas otrygga nattetid, då det är begränsat med folk i rörelse eller i närheten.

Ytan mellan leden och Marklandsgatan/Distansgatan/Antenngatan används för olika ändamål längs med sträckan, impedimentytor i norr, parkeringsytor, i anslutning till Flatås och koloniträdgårdar i söder.

Inriktning

- Då delar av befintliga parkytor och närrekreationsytor har tagits i anspråk för omvandling fyller de kvarvarande allmänna grönytorna en viktig funktion för befolkningen i området och bör finnas kvar.
- Störst potential för omvandling eller komplettering av bebyggelsen finns längs med leden, främst genom att trafik- och parkeringsytor tas i anspråk för annat ändamål. Trafikytorna kan tas i anspråk på grund av att de är överdimensionerade för den nuvarande trafiken (delsträckor finns där trafiken sjunkit med 10 000-25 000 fordon eller 30-50% per dygn från 1970-talet). Ska parkeringsytor tas i anspråk förutsätter det att parkeringen för både nya och befintliga bostäder och verksamheter löses på ett annat sätt.
- Nuvarande bebyggelses förhållande till Dag Hammarskjöldsleden skiftar. Den remsa som är potentiell för omvandling har olika bredd och bakomliggande typer av bebyggelse. Detta borde inverka på förutsättningarna för hur en boulevard ska kunna utformas.
- Radiotorget och Marklandsgatans hållplats ligger nära Dag Hammarskjöldsleden. Omvandlas denna till boulevard bör dessa bägge platser vara av särskilt intresse att studera ur ett handels- och serviceperspektiv, då det redan finns service och handel etablerat. Detsamma gäller området runt Marconigatans anslutning till Dag Hammarskjöldsleden.



Stadsbild från Marklandsgatan.


Stadsbild från Distansgatan mot söder.


Gångstråk förbi Skytteskolan och Marklandsgatans lekplats.



4. Östra delen av Dag Hammarskjölds-ledens dalgång.



Stadsbild från korsningen J A Wettergrens gata, Olof Asklunds gata och Gruvgatan i riktning norrut utmed J A Wettergrens gata.



Gatubild från Gruvgatan i riktning österut med Änggårdsbergen som fond.

4. Östra delen av Dag Hammarskjöldsledens dalgång

Högsbo och Sisjöns verksamhetsområden har den största potentialen vad gäller utveckling och omvandling inom planområdet. Samtidigt är de bägge områdena väl fungerade verksamhetsområden med mer än hälften av planområdets arbetsplatser. Verksamhetsområden ligger väl placerade utmed större trafikleder och nås lätt av godstransporter. För de som arbetar i området och som kommer från övriga delar av staden är det enklaste sättet att ta sig till denna del av staden med bil, området saknar tät kollektivtrafik.

Det finns redan antagna plandokument (program för Nordöstra Högsbo och FÖP Fässbergsdalen) som anger att en omvandling av de bägge områdena ska ske på sikt med inriktning mot blandstad. En sådan omvandling är därmed redan möjlig men förenklas om en övergripande struktur för de bägge områdena finns angiven. Om Dag Hammarskjöldsleden omvandlas till en boulevard ändras många av de förutsättningar som den nu rådande planeringsinriktningen bygger på, dessa områden ingår därför i planområdet.

Idag pågår detaljplanering för en långsam utveckling av områdena som innebär att verksamhetsområden omvandlas till i huvudsak bostadsområden. Omvandlingen är problematisk då det inte finns någon planerad kollektivtrafikförsörjning till området vilket gör att många nyinflyttade riskerar bli bilberoende för sina vardags- och fritidsresor. Bostäderna riskerar också att placeras sida vid sida med verksamheter som kan verka störande för boende. Störningarna kan vara exempelvis tung trafik, buller och lukt.

Eftersom en omvandling av detta område förutsätter att vissa byggnader rivs finns det en frihet i hur de nya kvarteren ska anläggas och se ut. Det finns två tydliga stråk att bygga vidare på (Olof Asklund/Victor Hasselblads gata och A Odhners gata/Sisjövägen. De bägge stråken kan användas för att fördela tung trafik respektive lokal trafik för boende och kompletterar varandra.

Det finns inom detta område flera obebyggda ytor i form av skogbeväxta kullar. De utgör i princip de enda naturytor som finns inom området. Området i sig gränsar till Änggårdsbergen, men de entréer som finns till bergen är inte synliggjorda i stadsmiljön.

Inriktning

- En ny övergripande struktur behövs för både Högsbo och Sisjöns verksamhetsområde med anledning av planerna på att leden omvandlas till boulevard.
- Park- och närrekrationsområden inom detta område ska förhålla sig till och inkludera de naturområden som finns kvar.
- Högsbo verksamhetsområde kommer prioriteras vad gäller föreslagna åtgärder i samrådet på grund av dess omedelbara anslutning till Dag Hammarskjöldsleden.
- Sträckan Grimmeredsvägen-Lergöksgatan-Radiovägen-Otto Elanders gata kan få en stor framtida betydelse som kommunikationsstråk när antalet boende i området ökar. En särskild studie kring sträckans framtida funktion bör göras.

5. Dalgångar för Frölunda, Grimmered, Tynnered och Välen

Frölunda, Grimmered och Tynnered har alla liknande topografiska förutsättningar men har var för sig egna karaktärer och bebyggelse. Gemensamt för alla tre stadsdelarna att de är planerade efter 1960-talets tankar om att funktionerna inom områdena är separerade från varandra, att trafiken är separerad efter trafikslag och att det finns stora samlande parkeringsplatser. Välen skiljer ut sig från övriga delar genom att området har kontakt med en havsvik och att bebyggelsen i detta område är glest utspridd med många olika funktioner (idrott och närrekreation, ett mindre verksamhetsområde, radhusområde och äldreboende).

Frölundadelen består av Frölunda torg med den omgivande varierande bostadsbebyggelsen bestående av höga punkthus och lamellhus (exempelvis ”Lösgommarna”, och ”Kommandobryggorna”) och stora bostadsområden (”Käppen” och bebyggelsen utmed Fiolgatan) med lägre bebyggelse. För området pågår ett programarbete där det främst är omvandlingen av områden i direkt anslutning till Marconigatan, delar av Grimmeredsvägen och Radiovägen där det föreslås förändringar. I huvudsak arbetas inom programmet utefter principen att gaturum ska omvandlas till stadsrum. Då så är möjligt föreslås också omvandling av centrala parkeringsytor eller ytor mellan punkthusbebyggelsen.

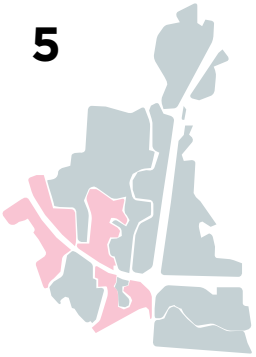
Grimmereds verksamhetsområde avgränsas av Västerleden och Grimmeredsvägen. De bebyggda områden som ligger utmed Västerleden är lämpade för huvudsakligen verksamheter på grund att de störningar och risker som trafiken längs med Västerleden medför. Längs med Grimmeredsvägen finns exempel på att staden önskar omvandla gatumiljön genom att placera bostäder nära vägrummet. På så vis görs miljön tryggare och det ges möjligheter att vägen upplevs som en stadsmiljö.

I Tynnered pågår också arbete med omvandling av ytorna längs med huvudtråket in i området, Briljantgatan, Rubingatan och Opaltorget. Liksom för Frölunda och Grimmered är möjligheten till omvandling av den övergripande stadsstrukturen begränsade, det är främst ytorna längs med de större gatorna och parkeringsytor som kan komma i fråga under förutsättning att inga större rivningar och bostadshus- och bostadsområden ska göras.

Välenområdet med sin nära koppling till havet är inte lämpligt för större stadsomvandling men mindre kompletteringar kan utredas. Stor hänsyn behöver då tas till områdets stora naturvärden.

Inriktning

- Möjligheter att pröva annan markanvändning än dagens finns huvudsakligen utmed huvudvägarna i områdena, men även på exempelvis parkeringsplatser (förutsatt att behovet av parkering löses på annat vis om de ytorna tas i anspråk)
- Sträckan Grimmeredsvägen-Lergöksgatan-Radiovägen-Otto Elanders gata kan få en stor framtida betydelse som kommunikationsstråk när antalet boende i området ökar. En särskild studie kring sträckans framtida funktion bör göras.
- Mindre kompletteringar av bebyggelsen i Välenområdet kan prövas, men områdets natur- och närrekreationskaraktär ska kvarstå.



5. Dalgångarna för Frölunda, Grimmered, Tynnered och Välen.



Stadsbild från Fiolgatan med typiska markparkeringar.



Gatubild från Marconigatan söderut mot Frölunda centrum.



6. Kuperade områden söder om Söder och Västerleden.



Brant gång- och cykelväg som leder från Reningsverksgatan norrut mot bron över Söderleden och Västra Frölunda kyrka.



Gatubild från Kobbegårdsvägen mot söder och delar av område 6. I vänstra delen av bilden, mot öster skymtar delar av Sisjöområdets industribebyggelse som tillhör område 4.

6. Kuperade områden söder om Söder- och Västerleden

Möjligheten till utveckling eller förändring av dessa områden är starkt begränsade på grund av de topografiska förutsättningarna. Det största bebyggda området är Ängås i Tynnered. Lägen för förtätning kan finnas utmed de större trafikstråken, men i övrigt är bebyggelsestrukturen svår att komplettera på annat sätt än genom mindre tillägg. Någon övergripande förändring av trafikföringen i området är inte möjlig. Den viktigaste förbättringen som kan göras är att utveckla områdena i anslutning till de broar som leder över Söderleden och Västerleden. Leden är en barriär som kommer finnas kvar inom denna plans tidshorisont och större åtgärder i närområdet riskerar att påverka trafikleden. Bättre utformade tvärkopplingar (trygghet och tillgänglighet) över leden är en bra åtgärd för att stärka integrationen mellan stadsdelarna och förbättra tillgängligheten till service och handel vid Frölunda torg.

De kuperade delarna i anslutning till Välenområdet är även de svåra att komplettera eller utveckla med bebyggelse i någon större omfattning. Området är ändå av intresse på samma sätt som Ängås då det finns kopplingar över Söderleden och Västerleden. På samma vis som ovan finns goda möjligheter att genom lämpliga åtgärder skapa bättre fungerande stråk över Söder- och Västerleden.

Bostadsområden söder om Sisjöns verksamhetsområde kan kompletteras utefter topografins förutsättningar. Någon större förändring gällande trafikföringen i detta område är inte möjlig att genomföra med annat än att stora ingrepp görs i den nuvarande bebyggelsen.

Utgångspunkter för denna plan:

Inriktning

- Åtgärder för att minska Söderledens och Västerledens barriäreffekt bör studeras, genom exempelvis fler och tydligare passager över och under Västerleden vid Frölunda torg.
- Trygghets- och tillgänglighetsskapande åtgärder bör föreslås i och runt de områden som omger befintliga över- och underfarter kring Söder- och Västerleden.

BESKRIVNING AV INGÅENDE ALTERNATIV

Prioriterade strategier och mål för Dag Hammarskjöldstaden

I detta avsnitt beskrivs nollalternativet och de tre förändringsalternativen närmare. De tre förändringsalternativen utgår från en omvandling av Dag Hammarskjöldsleden till boulevard med en tillhörande omvandling av omgivande områden. Resultatet av denna omvandling benämns Dag Hammarskjöldstaden.

För att kunna uppnå hela kommunens målbild vad gäller hur mark- och vattenytor ska användas ska följande tre strategier tillämpas, detta gäller också för arbetet med denna fördjupning av översiktsplanen:

- En nära stad
- En sammanhållen stad
- En robust stad

Strategierna passar väl in med målformuleringen för projektet Dag Hammarskjöldstaden:

Sammanfattande inledning

I samrådsskedet prövas synen på hur en stadsutveckling för planområdet kan se ut genom att tre förändringsalternativ presenteras. Dessutom redovisas ett nollalternativ. Alternativen redovisar var och ett på ett övergripande sätt hur mark- och vattenanvändningen inom området kan se ut på längre sikt.

Redovisningen av alternativen sker med text och karta där de övergripande idéerna för markanvändning, grönstruktur och trafikstruktur redovisas. Vidare redovisas hur såväl förändringsalternativen som nollalternativet förhåller sig till översiktsplanens prioriterade strategier.

Efter samrådsskedet kommer en bearbetning göras där idéer från de olika alternativen kan kombineras. Grunden för bearbetningen kommer att vara de synpunkter som inkommit under samrådet samt det vidare arbetet med att ta fram övriga planeringsdokument som görs inom ramen för projektet Dag Hammarskjöldstaden. Dessa dokument innefattar bland annat en åtgärdsvalsstudie som främst riktar in sig på att studera stadsutveckling och mobilitetsfrågor kopplat till ledens omvandling till en boulevard samt en genomförandeplan.

Nollalternativet och de tre förändringsalternativen är:

0- Nollalternativ

Utvecklingen i planområdet sker enligt redan antagna planer och program och pågående planeringsarbete. Dag Hammarskjöldsleden förblir en trafikled med nuvarande utformning. Den övergripande trafikföringen i området sker på samma vis som idag vad gäller bil- och spårvagnstrafik.

A- Linjestaden

Leden omvandlas till en boulevard med likartad utformning längs hela sträckan mellan Linnégatan och Järnbrottsmotet. Spårväg finns utmed hela stråket placerad mitt i boulevarden. Bebyggelse kantar boulevarden mellan Marklandsgatans hållplats och Radiomotet. Bebyggelsen är förlagd i en tydlig kvartersstruktur med samma kvartersmått som återfinns i innerstadens 1800-talsbebyggelse.

B- Parallella stråk

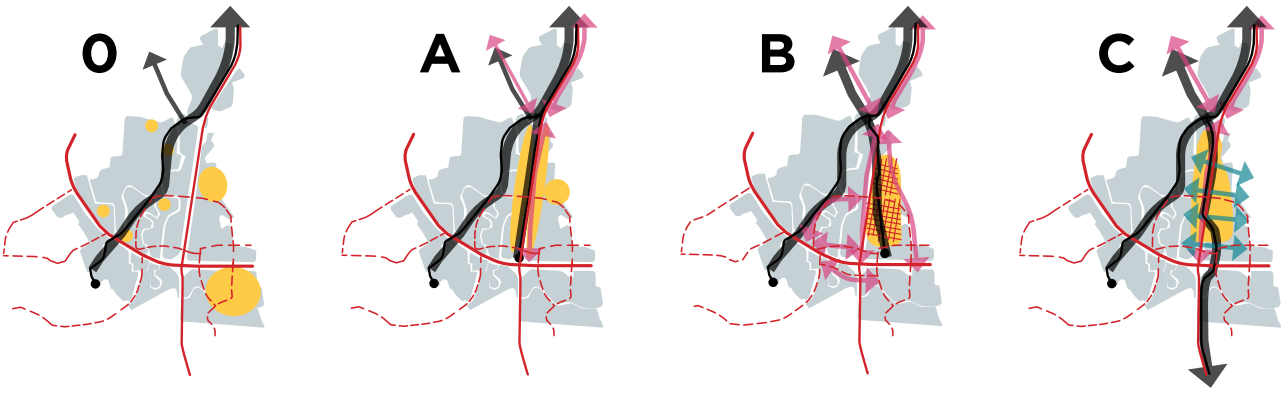
Området öster om leden omvandlas med en övergripande trafikföring söder om Marklandsgatans hållplats som återspeglar hur den västra sidan är uppbyggd, det vill säga att spårbunden trafik och vägburen trafik skiljs åt. Den östra sidan längs med boulevarden och längs med spårvägen omvandlas till en kvartersstad med huvudsakligen bostäder. Den spårbundna trafiken förläggs centralt mellan Änggårdsbergen och boulevarden. Vägburen trafik delas upp i två nord-sydliga stråk. Dels i leden, som omvandlas till boulevard, och dels i en genomgående huvudgata i öster.

C- Kopplande gator

Leden omvandlas till en boulevard. Boulevardens utformning och innehåll varierar utefter omgivande bebyggelse och topografi. Mot norr omges boulevarden av parkmiljöer och redan befintlig bostadsbebyggelse. I mellanpartiet byggs en ny kvarterstad upp som breder ut sig främst mot öster men kopplas samman med den västliga sidan i genomgående östvästliga stråk. I söder delas boulevarden upp till olika målpunkter beroende på trafikslag. Nya spår förläggs längs med boulevarden mellan Marklandsgatans hållplats och Radiotorget. Mellan Radiotorget och Söderleden viker spåret av från boulevarden österut.

Mål för Dag Hammarskjöldstaden:

Dag Hammarskjöldstaden är en grön och tät blandstad som består av sammanbundna stadsdelar utan upplevda barriärer.
Dag Hammarskjöldstadens identitet grundas i existerande områdens karaktär och ny bebyggelse formas efter dalgångens förutsättning



- Ingen omvandling sker av leden
- Åtskilda områden med bostäder
- Enligt pågående planering
- Trolig utveckling om FÖP:en inte genomförs
- Sisjön omvandlas

- Leden omvandlas till boulevard
- Koncentrerad och hög exploatering längs med boulevarden
- Spår till Järnbrott
- Enskilda områden inom Högsbo verksamhetsområde omvandlas

- Leden omvandlas till boulevard
- Bebyggelse i tät sammanhängande kvartersstad
- Spårväg och biltrafik separeras
- Spår genom den nya kvartersstaden
- Vägtrafik öster och väster om den nya kvartersbebyggelsen

- Leden omvandlas till boulevard
- Olika utformning på boulevarden och ny bebyggelse utefter omgivningens förutsättningar
- Stråk som knyter samman öst-väst över boulevarden
- Spår över Västerleden och spår längs med delar av boulevarden

Ovan: Nollalternativet och de tre förändringsalternativen

Gemensamt för de tre förändringsalternativen A, B och C

Överbrygga Högsboleden

Tre utpekade vägar och gator som knyter samman Högsbo-Flatås och Marklandsgatan hållplats utformas för ett få ett mer stadslikt gaturum där så är möjligt. På så vis är det möjligt att röra sig längs bebodda gator och kvarter mellan Kungsladugård och Högsbo, och det minskar upplevelsen av Högsboleden som barriär.

Grönstruktur

Förslaget för områdets grönstruktur bygger främst på att de parker och naturområden som finns i området bevaras och deras kvalitéer och samband förbättras. På vissa platser kompletteras befintliga grönytor med ytterligare parkmark. Målsättningen är att grönområden ska göras tillgängliga och attraktiva för fler användare. Samband och stråk mellan målpunkter och områden pekas ut och förtydligas med åtgärder i gatumiljön.

Södra delen av planområdet, åtgärder för att överbrygga Söderleden och Västerleden

Grundläggande utgångspunkt för planarbetet är att Söderleden och Västerleden även i fortsättningen kommer att vara en kraftig barriär. Dock bör det i det fortsatta arbetet ges riktlinjer för hur upplevelsen av barriären kan minskas mellan områdena söder och norr om Söder- och Västerleden. Förändringar i detaljutformningen av områdena runt de 13 under- och överfarter som ingår i planområdet kommer vara utgångspunkt för det fortsatta planarbetet. Även större åtgärder som möjligheten till metrobusstation och mer omfattande åtgärder för att överbrygga Västerleden i anslutning till Frölunda torg kommer att utredas

ytterligare. Även i anslutning till metrobusstation vid Järnbrott eller Sisjön kan någon form av överbryggning studeras.

Öster om leden, omvandling till boulevard och blandstad

Öster om Dag Hammarskjöldsleden sker en omvandling av Högsbo industriområde där delar av området omvandlas till att användas för i huvudsak bostadsändamål med inslag av handel, service och kontor. En del av denna omvandling består i att Dag Hammarskjöldsleden omvandlas till en boulevard. Delar av området kommer fortfarande användas för industri- och verksamhetsändamål, dessa områden är belägna i bullerutsatta lägen längs med Söderleden och Västerleden.

Väster om leden, kompletteringar av befintlig bebyggelse

Väster om leden sker en omvandling av staden genom att ny bebyggelse uppförs på exempelvis outnyttjade ytor eller parkeringsplatser. I stort följs redan antagna program och detaljplaner eller pågående arbete med program och detaljplaner.

Gemensamma och fortsatta utmaningar

I och med att denna samrådshandling i första hand föreslår alternativa utformningar av övergripande stadsbyggnadsprinciper för området kommer många mer detaljerade frågor rörande utvecklingen och mark- och vattenanvändningen kunna besvaras först i det fortsatta arbetet. Inför utställning och antagande av denna fördjupning av översiktsplanen ska en komplettering av handlingen ske. De planeringsfrågor och områden, som i detta skede bedöms behöver utredas vidare och där en högre detaljeringsnivå kan bli nödvändig är angivna nedan:

- Detaljutformningen av exempelvis Annedalsmotet och andra viktiga trafikplatser (*kommer studeras i det fortsatta arbetet med den åtgärdsvalsstudie för omvandlingen av Dag Hammarskjöldsleden till en boulevard*).
- Principsektioner för boulevarden och anslutande bebyggelse för olika delsträckor (*kommer också studeras i åtgärdsvalsstudien*).
- Parkering inom området, behov och förslag till principer för tillkommande bostäder och verksamheter.
- läge vid Frölunda och hur en överbryggning av Västerleden kan se ut (*kan studeras närmast vidare i program för Frölunda*)
- Studera FÖP:ens påverkan på program Frölundas måluppfyllelser (*kan studeras närmast vidare i program för Frölunda och i det fortsatta arbetet med FÖP:en*)
- Sisjöområdet, den huvudstruktur som tas fram för planeringen runt boulevarden kan komma att påverka planerna som finns i FÖP Fässbergsdalen gällande utvecklingen av Sisjöns verksamhetsområde.
- En studie av gång- och cykeltrafiken i området utefter den huvudstruktur som föreslås.
- Södra centrumlänkens placering och eventuella genomförande kommer att få inverkan på trafikföringen inom planområdet.
- Vilka kollektivtrafiklösningar som kommer föreslås längs med väg 158.
- Funktionella dagvattenlösningar som kan kombineras med utbyggnadsanspråk.
- Kopplingar mot Mölndals kommun och i kommungränsen (*studeras i den kommuntäckande ÖP, men kommer tas upp i denna FÖP*)

DETALJERAD BESKRIVNING AV GEMENSAMMA ÅTGÄRDER I SAMTLIGA ALTERNATIV

Följande stadsbyggnadsidéer reflekteras i samtliga förändringsalternativ med mindre variationer. Idéerna bygger på enskilda scenarier vars innehåll bedömts som värdeskapande för planområdet. Det kan också röra sig om scenarier som reflekterar en utveckling som är pågående och nära förestående där staden via pågående planering redan har börjat omforma staden.

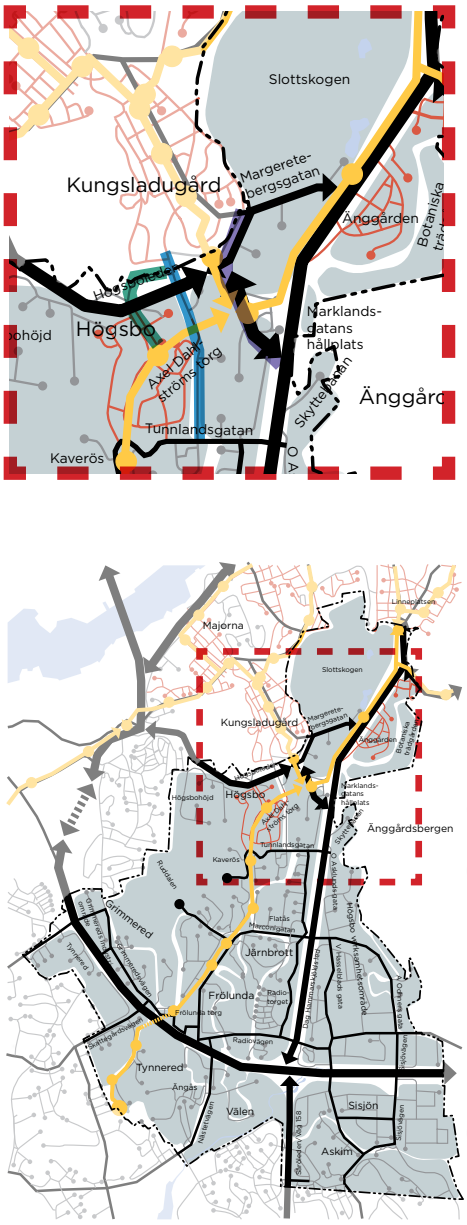
Överbrygga Högsboleden

För att få en sammanhängande stadsstruktur mellan Högsbo och Kungsladugård föreslås stadsomvandling utmed Guldmyntsgatan, Högsbogatan-Kapplandsgatan och Högsboleden-Slottsskogsgatan. Det innebär att dessa gator kommer få en förändrad karaktär avseende gaturummet. Exempel på förändringar är nya byggnader med entréer mot gatorna eller nya parkytor utmed gatorna.

Den nord-sydliga kopplingen mellan Kungsladugård och Högsbo som utgörs av Högsboleden-Slottsskogsgatan bör utformas så att den får samma karaktär som Margretebergsgatans sträckning mellan Slottsskogen och Slottsskogsområdet. För att förenkla nord-sydliga trafikflöden och samband bör planskildheten för biltrafik vid Frölundaborg tas bort. Detta gör att en enhetlig och tydlig stadsmiljö skapas runt Slottsskogsvallsområdet. Området längs Margretebergsgatan och Högsboleden, på sträckan mellan Frölundaborgsmotet och Marklandsgatan, anpassas på så vis efter den trafikminskning som skett sedan denna del av Högsboleden byggdes.

Högsbogatan har på sträckan mellan de planskilda korsningarna med Högsboleden och spårvägen kompletterats med sentida bostadsbebyggelse från 1990-talet och framåt. Denna utveckling bör få fortsätta med ytterligare kompletterande bostadsbebyggelse söder om spårvagnens planskilda korsning. De parkeringsytor som finns utmed Kapplandsgatans västra sida tas i anspråk för bostadsbebyggelse för att på så vis möjliggöra en tätare, tryggare och mer stadslik miljö mellan Kungsladugård och Tunnlandsgatan.

En detaljplan för bostäder är framtagen för ett område väster om Guldmyntsgatan. Denna gata kommer på relativt kort sikt kantas av bostäder. För att möjliggöra att hela Guldmyntsgatan upplevs som en stadsmiljö bör det studeras om det är möjligt att komplettera området närmast leden på dess norra sida med park- eller bostadsmiljöer, i naturområdena runt Svaleboskogen. Frågan har studerats i ett avbrutet programarbete runt 2009. Det arbetet var främst inriktat på bostäder (som ansågs olämpliga), som en följd av detta så är det främst parkområden som bör studeras för detta läge i det fortsatta översiktsplanearbetet.



De tre föreslagna kopplingarna: Högsboleden-Slottsskogsgatan (lila), Högsbogatan-Kapplandsgatan (blå), Guldmyntsgatan (grön).

Grönstruktur

Vid en utveckling av området ges möjlighet att skapa en ny grönstruktur med bra bostadsgårdar, bostadsnära parker och stadsdelsparker. Den övergripande principen är att förädla det som redan finns och komplettera med nya värden där det saknas. Principen bygger på att de grönytor som finns i området bevaras samtidigt som sambanden mellan dem stärks.

Avstånd till parker och naturområden har stor betydelse för tillgänglighet och användning. Avstånden bör inte överstiga 300 meter från bostad, arbetsplats och skolor (Enligt ”Grönstrategi för en tät och grön stad”). För framförallt barn och äldre som främst rör sig nära sin bostad har de bostadsnära parkerna och naturområdena stor betydelse. De nära parkerna kompletteras med större stads-

delsparker som ska ligga inom en kilometer från bostaden. Dessa krav uppfylls idag inom i stort sett hela området väster om leden.

En grundläggande bristanalys visar att det största sammanhängande bristområdet är industri- och verksamhetsområdet öster om leden. Det fåtal personer som bor där idag saknar tillgång till bostadsnära park eller natur inom 300 meter från sin bostad. Vid omvandlingen av östra sidan av dalgången är tanken att befintliga skogbevuxna bergknallar bildar ryggraden i grönstrukturen. Områdena utvecklas genom att de kompletteras med lättillgängliga parker i nära anslutning till dessa höjder. Dessa så kallade ”förparker” kan ha olika innehåll och kvalitéer men alla ska fungera för vila och som mötesplatser. Med denna tanke som grund kan det ges en standard där det finns minst 10 m² park/boende öster om leden.

Befintliga parker, torg och andra målpunkter och områden får i förslaget ett tydligare sammanhang genom att de knyts ihop i ett rutnät av promenadstråk. Dessa bildar stommen för vardagspromenader och närrekreation för boende i området.

Slottsskogen-Sandsjöbackakilen stärks genom en föreslagen koppling mellan Botaniska trädgården och Slottsskogen. Tillgängligheten till Änggårdsbergen stärks genom en översyn av entréerna och de förparker och stråk genom stadsdelen som leder fram till naturområdet. En västlig kil som omfattar Välenområdet-Järnbrottsskogen-Ruddalen-Västra kyrkogården knyts ihop med rekreationsstråk mellan naturområdena. Även Ruddalen stärks genom förparker och stråk genom stadsdelen som leder fram till naturområdet.

I södra delen av planområdet finns en stor potential vid Välenområdet. Området kan utvecklas till ett parkområde med unika kvalitéer kopplade till det havsnära läget. Parken har potential att ge många av de omkringliggande stadsdelarna enkla möjligheter att nå havet.

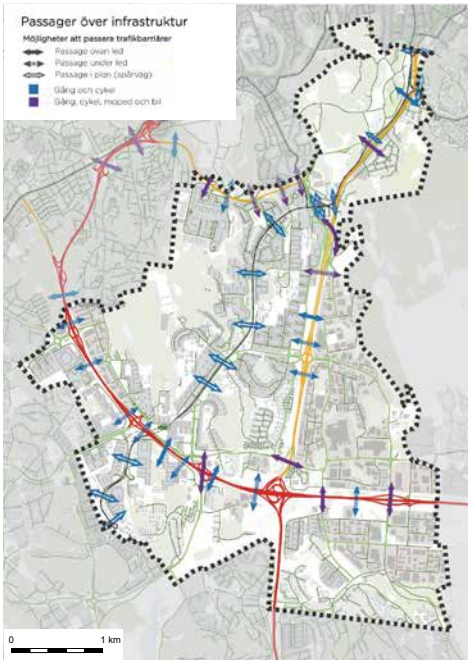
Överbrygga Söderleden och Västerleden

Längs de sammanlagt 5 kilometer av Söderleden och Västerleden som ligger inom planområdet finns 13 förbindelser för oskyddade trafikanter över och under lederna. De är fördelade enligt nedan:

- Två broar och tre tunnlar på sträckan mellan Grimmeredsmotet och Frölundamotet, inbördes avstånd varierar mellan 500 meter och 100 meter.
- Tre broar och två tunnlar finns mellan Frölundamotet och Radiomotet, inbördes avstånd varierar mellan 100 och 500 meter.
- Två broar och en tunnel finns mellan den östra planområdesgränsen (tillika kommungränsen) och Radiomotet. Inbördes avstånd mellan dessa förbindelser är ungefär 300 meter.

Söderleden och Västerleden fyller en viktig transportfunktion både på nationell, regional och lokal nivå. Någon förändrad markanvändning av området som berörs av leden bedöms inte vara rimlig inom denna plans planeringsperiod. Det utrymme som leden kräver för sin funktion kommer kvarstå.

Det innebär att en grundläggande utgångspunkt för planarbetet kommer vara att den barriär som Söder- och Västerleden utgör för boende i området kommer finnas kvar. Dock bör det i det vidare arbetet ges riktlinjer för hur barriäreffekten kan minskas mellan områdena söder och norr om leden. Förändringar i detaljutformningen av hur områdena runt de 13 under- och övergångarna ska utformas och användas kommer vara utgångspunkt för det fortsatta planarbetet. Trygghets- och tillgänglighetsskapande åtgärder bör föreslås i och runt de områden som omger befintliga över- och underfarter kring Söderleden och Västerleden.



Passager över och under spårväg och leder i planområdet (se även kapitel 4). Kartan är framtagen av Ramböll.

Åtgärder som är möjliga men som inte är detaljstuderade i detta skede av planarbetet är exempelvis punktinsatser rörande vilken slags växtlighet och vilken slags bebyggelse som finns i anslutning till över- och underfarterna. Större åtgärder skulle kunna vara en sociodukt och placeringen av en Metrobusstation.

En särskild punkt att arbeta med är kopplingen mellan Tynnered och området kring Frölunda torg. Detta pekas särskilt ut i alla tre förändringsalternativen.

Frölunda

Det pågående programarbetet för Frölunda föreslår en stadsomvandling längs Marconigatan, Radiovägen och till delar Lergöksgatan. Omvandlingen innebär att bebyggelse förläggs utmed dessa vägar och gator med mål att ge området en mer stadslik karaktär. Viss komplettering av bostadsbebyggelsen föreslås också på de grönområden och parkeringsplatser som ligger i anslutning till befintliga bostadshus.

Pågående detaljplanering sker parallellt med det pågående programarbetet för Frölunda. Utgångspunkt för alla alternativ är att en viss utveckling kommer ske av Frölundaområdet men graden av utveckling varierar i de olika alternativen.

Sisjöområdet

Hur marken ska användas i Sisjöns verksamhetsområde bedöms vara beroende av utvecklingen kring boulevarden. En detaljerad studie av vad som föreslås för detta område sker först efter samrådet när en huvudstruktur är satt för hela planområdet.

Kvarvarande verksamheter mot Söder- och Västerleden

De delar av planområdet som vetter mot Söderleden och Västerleden och som är bullerstörda eller där det finns problem med risker för farligt gods eller luftmiljön lämpar sig inte för boende och kommer fortsatt användas främst för industri- och verksamhetsändamål.

Kompletteringar av befintlig bebyggelse i nordväst

Väster om leden sker en omvandling av staden genom att ny bebyggelse uppförs på parkeringsplatser eller tidigare park- och naturmark enligt de 30-40-tal detaljplaner som är under framtagande eller som ännu inte har hunnit genomföras.

Trafik och mobilitetsåtgärder

Stadens trafikstrategi

Enligt stadens trafikstrategi ska en överflyttning av resande ske, vilket innebär att andelen kollektivtrafikresenärer, cykel- och gångtrafikanter ska öka relativt dagens situation. Den viljestyrda planeringen kräver dock att kraftfulla åtgärder. genomförs. Ambitionsnivån som trafikstrategin sätter upp är hög.

Koll 2035

I Koll 2035 beskrivs att den del av Frölundabanan (Linnéplatsen-Frölunda torg enligt tillhörande texter) som ska bli stadsbana behöver möta vissa kriterier för att ha en hög standard (främst kravet på egen banvall), men att den har ett inbördes hållplatsavstånd som ligger på en lägre standard. Dagens hållplatslägen längs med Frölundabanan är integrerade med omgivande bostäder och verksamheter och är därmed svåra att flytta eller dra in utan att omfattande åtgärder i redan uppbyggd miljö måste göras. I denna plan bibehålls den, enligt Koll

Översiktsplanens prioriterade strategier: Nära stad

1. Utveckla stadens tyngdpunkter- Flerkärnig struktur med centrumfunktioner i olika stadsdelar

2. Skapa flera gröna, tillgängliga offentliga rum- Parker och naturområden nära bostaden för alla åldrar

3. Förtäta för att höja kvaliteter och hushålla med resurser- Större befolkning ger underlag för handel, service och kollektivtrafik

4. Blanda för en god balans mellan olika funktioner- Stad med blandat innehåll inom stadsdelen , kvarteret eller byggnaden

5. Tillåt stor variation av uttryck- Tillåt stadens utformning att variera

2035, lägre standarden vad avser dessa hållplatslägen. (Även i programmet för Frölunda utreds frågan om Marconigatans utformning kopplat till stadsbana i Frölundastråket).

Spårväg

I samtliga alternativ ingår att en ny spårväg byggs ut, som ska stå för huvuddelen av transportarbetet vad gäller kollektivtrafik för den östra sidan av dalgången. Enligt Koll 2035 är valet av spårväg med stadsbanestandard beroende av hur många personer som beräknas bosätta sig i planområdet totalt. Om antalet boende i området inte bedöms utgöra underlag nog för en sådan lösning förutsätts det område som behöver avsättas för spårväg istället användas för busstrafik.

Metrobuss

Samtliga alternativ utgår från att ett metrobussystem byggs ut med stationer vid Frölunda Torg och i anslutning till den nya spårvägens hållplats i Söderledens närhet.

De gemensamma åtgärdernas måluppfyllelse av de prioriterade strategierna

Nära stad

De gator och vägar där en omvandling föreslås för att överbrygga den upplevelsemässiga barriär som Högsboleden utgör leder alla förbi Axel Dahlströms torg eller Marklandsgatans hållplats. Om de gator som omvandlas får en miljö som gör att fler människor använder dem så kommer detta få positiva effekter vad rör förutsättningarna för att kunna få ett förbättrat kundunderlag på bägge dessa platser.

Den föreslagna grönstrukturen utgår från de förutsättningar som finns och fokuserar framförallt på att öka tillgängligheten och orienterbarheten samt att få fler grupper att nyttja parker- och naturområden. Detta ligger väl i linje med den prioriterade strategin om att skapa flera gröna och tillgängliga offentliga rum.

Sammanhållen stad

Förslaget att omvandla vägar och gator som korsar Högsboleden till att vara mer stadslika till sin karaktär och bedöms öka såväl orienterbarheten och genheten i staden. Med fler byggnader som är bebodda finns förutsättningar att skapa trygga och säkra stråk som kan användas dygnets alla timmar.

Det gemensamma förslag som finns gällande grönstrukturen ökar tillgängligheten för hela staden vad gäller de målpunkter som stadsdelen kan erbjuda.

Om miljöerna runt de 13 över- och underfarter som finns inom planområdet gällande Söder- och Västerleden görs tryggare och mer användbara över dygnets alla timmar bedöms detta bidra till ett väl fungerande nätverk av gångvägar.

Robust stad

Den omvandling som föreslås för gatu- och vägstrukturen som korsar Högsboleden leder troligen till en mindre flexibilitet vad gäller framtida markanvändningen och trafikeringen av de berörda områdena. En omvandling av de naturområden och parkeringsytor runt dessa tre stråk riskerar att irreversibelt ta bort potentiella ytor där dagvatteninfiltration skulle kunna ske. De ytor som tas bort behöver troligen kompenseras för. Detta kan ske genom att andra åtgärder vidtas för att kunna infiltrera och fördröja dagvattnet i området.

Sammanhållen stad

1. Skapa ett väl fungerande nätverk av gator och gångvägar- Överbrygg barriärer och skapa genhet och orienterbarhet

2. Bind ihop staden med snabb och pålitlig kollektivtrafik- Snabbt nät mellan stadens tyngd- och målpunkter

3. Planera för ett varierat utbud av bostäder. Variation av upplåtelseformer, bostadstyper och prisbild

4. Bevara och skapa nya intressanta målpunkter. Tillgång till gemensamma offentliga rum för alla sociala grupper

Robust stad

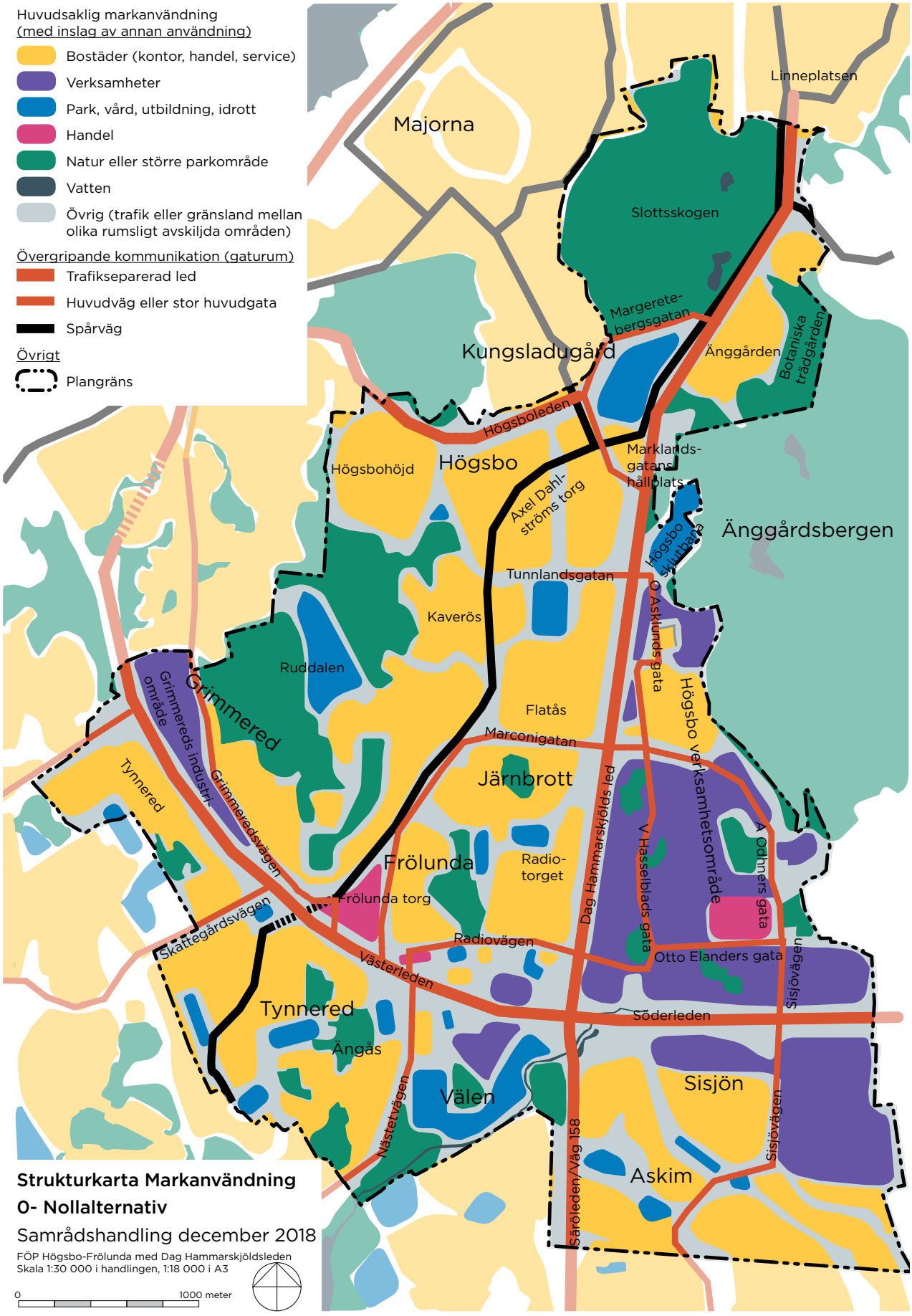
1. Planera för flexibilitet- Möjlighet att anpassa till ändrade förutsättningar över tid

2. Hantera klimatförändringarna- Ge plats för vatten i staden och minska transportsystemens klimatpåverkan

3. Bevara och utveckla ekosystemtjänster- Grönytor gör nytta

4. Planera för ett mångsidigt och diversifierat näringsliv- Göteborg är ett regioncentra med många arbetsplatser och många branscher

5. Delaktighet och öppenhet ska prägla planeringsprocesserna- ta till vara det lokala kunnandet och utgå från platsens karaktär


Huvudsaklig markanvändning
(med inslag av annan användning)
Bostäder (kontor, handel, service)
Verksamheter
Park, vård, utbildning, idrott
Handel
Natur eller större parkområde
Vatten
Övrig (trafik eller gränsland mellan olika rumsligt avskiljda områden)
Övergripande kommunikation (gaturum)
Trafikseparerad led
Huvudväg eller stor huvudgata
Spårväg
Övrigt
Plangräns
Majorna
Linneplatsen
Slottsskogen
Margretebergsgatan
Kungsladugård
Änggården
Botaniska trädgården
Högsboleden
Högsbohöjd
Högsbo
Markslagsgatans hållplats
Axel Dahlströms torg
Änggårdsbergen
Högsbo skjutbana
Tunnlandsgatan
O Asklunds gata
Kaverös
Ruddalen
Grimmered
Grimmereds område
Grimmereds industri
Grimmeredsvägen
Flatås
Marconigatan
Högsbo verksamhetsområde
Tynnered
Järnbrott
Dag Hammarskjölds led
V Hasselblads gata
A Odhners gata
Frölunda
Radio-torget
Frölunda torg
Skattegårdsvägen
Radiovägen
Otto Elanders gata
Västerleden
Sisjövägen
Tynnered
Söderleden
Ängås
Sisjön
Välen
Nästetvägen
Sisjövägen
Askim
Säröleden/Väg 158
Strukturkarta Markanvändning
0- Nollalternativ
Samrådshandling december 2018
FÖP Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden
Skala 1:30 000 i handlingen, 1:18 000 i A3
0
1000 meter

0- NOLLALTERNATIV

Markanvändning

Mark- och vattenanvändningen utgår i nollalternativet från att Dag Hammarskjöldsleden bibehåller sin nuvarande utformning.

Fortsatt utveckling inom planområdet sker utefter aktuella och nu gällande planeringsdokument. De program som är mer än tio år gamla som ännu inte genomförts har genom pågående planering blivit inaktuella eller bedöms som inte längre genomförbara.

Nollalternativet utgår från idéerna i *fördjupningen av översiktsplanen för Fässbergsdalen, programmet för nordöstra Högsbo* och idéer från det pågående *programarbetet för Frölunda*. Potentiellt kan sammantaget cirka 10 000 bostäder tillkomma inom området genom bygglov, pågående och antagna detaljplaner som utarbetas med stöd av gällande Översiktsplan, program för Nordöstra Högsbo och FÖP Fässbergsdalen. Nollalternativet kommer vara mer återhållsamt i sin bedömning då gällande översiktsplan och program inte tillräckligt vägledande för flera detaljplaner som pågår idag, och planer som planerar att starta, då de saknar stöd för nödvändiga övergripande och långsiktiga beslut.

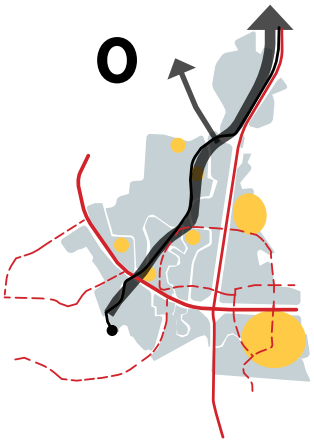
I *fördjupningen av översiktsplanen för Fässbergsdalen* betonas att dagens markanvändning i stor utsträckning regleras genom äldre detaljplaner med industriändamål. Väster om Sisjöns verksamhetsområde finns flerbostadsområden i Kobbegården och Pilegården och i söder ligger villaområden. Området håller på att omvandlas från ett verksamhets- och industriområde (vilket de äldre detaljplanerna tillåter) till mer varierad markanvändning med ett allt större inslag av service och handel. I kommande detaljplaner föreslås enligt FÖP Fässbergsdalen att en blandad bebyggelse ska tillåtas. Generellt föreslås att det inom industrifastigheter ska tillåtas etablering av kontor, hantverk och andra verksamheter. I strategiska lägen med närhet till kollektivtrafik tillåts detaljhandel och, i lämpliga lägen, bostäder. Målet, enligt FÖP Fässbergsdalen, för omvandlingen av Sisjöområdet och delar av Högsboområdet är en stad med blandat innehåll där det ska finnas en hög andel verksamheter.

I *programmet för nordöstra Högsbo* föreslås i princip att alla de bebyggda områdena inom området ska kunna nyttjas för bostadsbebyggelse. Programmet föreslår stadsomvandling vid Renovas återvinningscentral och Högsbo skjutbana förutsatt att de respektive verksamheterna flyttar. Vidare föreslås omvandling längs med leden under förutsättning att den omvandlas till en boulevard. Utbyggnaden av bostäder blir färre om en omvandling av leden inte sker. Inget av detta antas ske i detta alternativ.

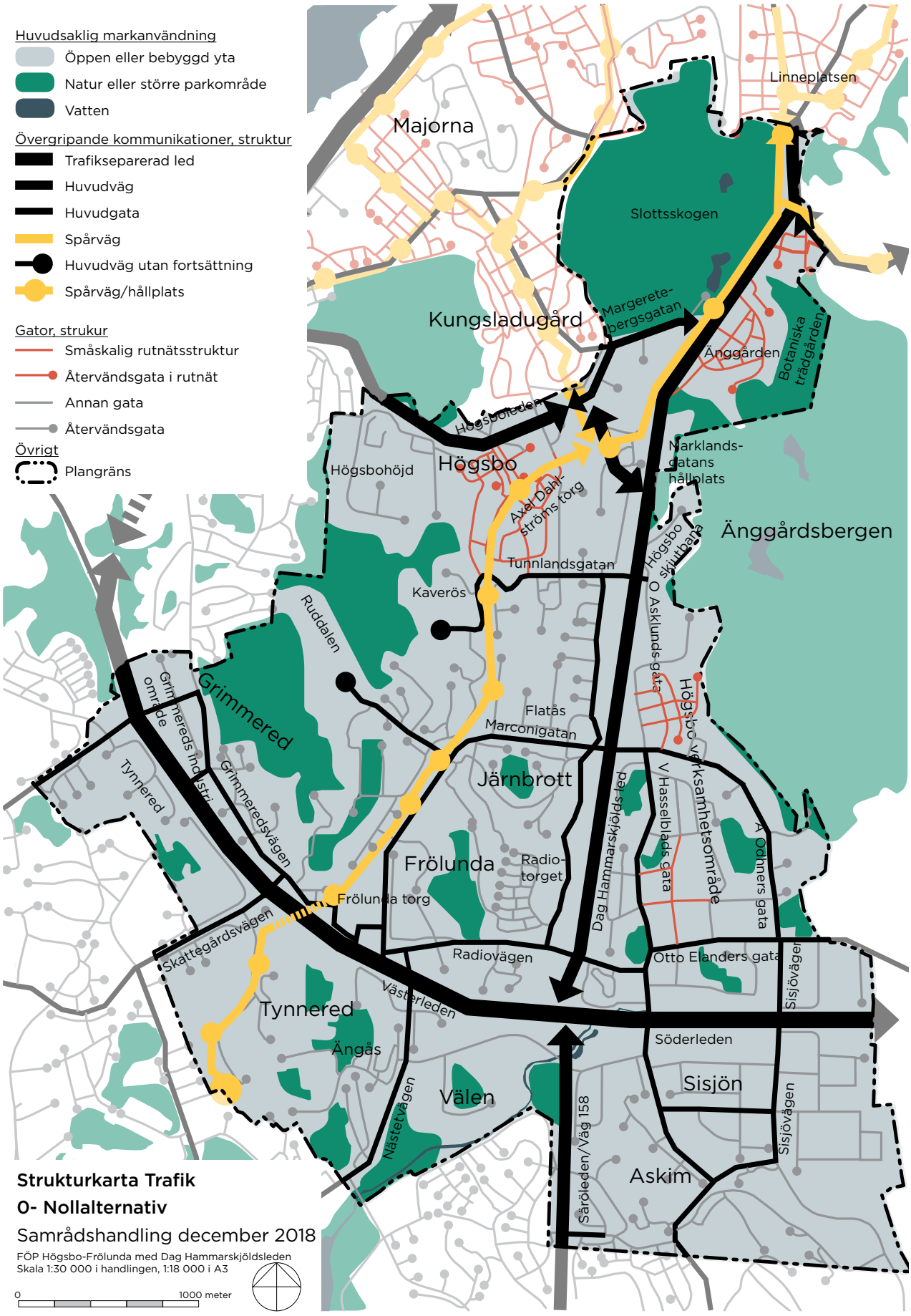
De idag pågående detaljplanerna har startats med stöd i nu gällande översiktsplan och flera utgår från tankar som finns med i det pågående *programarbetet för Frölunda*. Programmets tankar har dock inte kunnat fullföljas. Vare sig programmet eller detaljplanerna kommer sannolikt inte kunna genomföras fullt ut utan stöd i en fördjupning av översiktsplanen för Högsbo-Frölunda.

Som grund för nollalternativet i den östra delen antas att utvecklingen i området sker enligt de inriktningar som ges under avsnittet *Östra delen av Dag Hammarskjöldsledens dalgång*, men att inte alla ytor inom områdena omvandlas till fullo. De projekt som anses kan komma att genomföras utgår från var planering redan sker i området, det vill säga utvecklingen gällande bostadsomvandling i området runt Olof Asklunds gata .

Sisjöns verksamhetsområde omvandlas till delar i enlighet med vad FÖP Fässbergsdalen föreslår.



Nollalternativet


Huvudsaklig markanvändning
Öppen eller bebyggd yta
Natur eller större parkområde
Vatten
Övergripande kommunikationer, struktur
Trafikseparerad led
Huvudväg
Huvudgata
Spårväg
Huvudväg utan fortsättning
Spårväg/hållplats
Gator, strukur
Småskalig rutnätsstruktur
Återvändsgata i rutnät
Annan gata
Återvändsgata
Övrigt
Plangräns
Majorna
Linneplatsen
Slottsskogen
Kungsladugård
Margrete-bergsgatan
Änggården
Botaniska trädgården
Högsboleden
Högsbohöjd
Högsbo
Marklands-gatans hållplats
Axel Dahl-ströms torg
Änggårdsbergen
Högsbo skjutbana
Tunnlandsgatan
Kaverös
O Asklunds gata
Ruddalen
Grimmered
Grimmereds industriområde
Flatås
Marconigatan
Högsbo verksamhetsområde
Tynnered
Grimmeredsvägen
Järnbrott
V Hasselblads gata
Dag Hammarskjölds led
A Odhners gata
Frölunda
Radio-torget
Frölunda torg
Skattegårdsvägen
Radiovägen
Otto Elanders gata
Sisjövägen
Västerleden
Tynnered
Ängås
Söderleden
Sisjön
Nästetvägen
Välen
Säröleden/Väg 158
Askim
Strukturkarta Trafik
0- Nollalternativ
Samrådshandling december 2018
FÖP Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden
Skala 1:30 000 i handlingen, 1:18 000 i A3
0
1000 meter

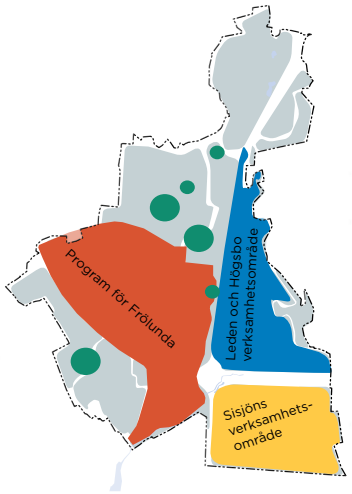
Några av de detaljplaner som för närvarande arbetas med i Frölunda ligger till grund för den bedömda utvecklingen i den sydvästra delen av planområdet.

I nordväst antas bebyggelsen kompletteras i enlighet med pågående planarbete. Sammanlagt ger en utbyggnad enligt beskrivet nollalternativ en ökad befolkning i planområdet från cirka 43 500 boende till cirka 51 500 boende.

Omvandlingsområden	Boende 2018	Boende 2035 enligt alternativ 0	Arbetsplatser 2018	Arbetsplatser 2035 enligt alternativ 0
Väster om leden undantaget program för Frölunda	0	5500	0	200
Utveckling inom Program för Frölunda*	17500	21700	6700	7000
Leden och Högsbo verksamhetsområde	0	2600	8900	8500
Sisjöns verksamhetsområde	0	2500	4900	3500
Totalt i planområdet	**43500****	**58300**	**22500****	**21200**

* Grimmered, Frölunda, Kaverös, Järnbrott, Välenområdet och Ruddalen

** Se kap 1 Utgångspunkter



Indelning som grovt visar vilka områden tabellen till höger refererar till.

Grönstruktur

I FÖP Fässbergsdalen föreslås utvecklingen av grönstrukturen koncentreras längs tre stråk samt genom reglering av kvartersmarken. Två stråk ligger inom planområdet, Infrastråket och Stora åstråket.

Infrastråket är ett visuellt upplevelsestråk för de som färdas på Söderleden och Västerleden. Utrymmet längs leden innehåller skydd för störningar, vattendammar, reservat för kollektivtrafik och olika ledningsdragningar. Stora Åstråket ligger längs med Stora ån. Det är i första hand ett rekreationsstråk för cykelturer, promenader, fiske och kanske också kanot och ridning. I ett antal punkter föreslås dammar för rening. Där det är möjligt skapas översilningsytor. Stora Åstråket föreslås få en mer urban karaktär i de västra delarna av FÖP Fässbergsdalens planområde där det ansluter till nuvarande centrala delarna av Sisjöns verksamhetsområde.

Planprogrammet för nordöstra Högsbo föreslår att befintlig grönstruktur i huvudsak bevaras. Dessutom föreslås att kopplingen mellan de bebyggda områdena och Änggårdsbergen förstärks med hjälp av gröna tillägg såsom platsbildningar med planteringar, ordnade parker och trädrader längs stråk och gator. Flertalet platser pekas ut där entré till Änggårdsbergen ska kunna ske. Entréer föreslås att bli mer tydliga. Tillgängligheten och den visuella kopplingen till Änggårdsbergen förbättras med ett gångstråk i sluttningen nedanför och väster om Gruvgatan. Ett nord-sydligt grönstråk utmed och nedanför Änggårdsbergen föreslås också.

Trafikstruktur

I stort föreslås ingen övergripande förändring i trafikföringen inom planområdet i de planeringsdokument som finns framtagna förutom i FÖP Fässbergsdalen.

I denna fördjupning av översiktsplanen föreslås åtgärder i områdena längs med Söder- och Västerleden, till exempel en ny förbindelse mellan väg 158 och Nästevägen över Välenområdet. Vidare föreslås nya parallella stråk längs med Söderleden och Västerleden och mellan Näsetvägen och väg 158. Stråken behöver tillkomma för att möjliggöra en avlastning av Söderleden och Västerleden och Radiovägen-Otto Elanders gata. En breddning av Otto Elanders gata och Sisjövägen föreslås också. Stråket mellan Näsetvägen och väg 158 förläggs söder om Radiomotet och går igenom de industri- och grönområden som ligger vid Välen. Föreslagna åtgärder ska motverka eventuell köbildning på Söderleden.

Föreslagen utveckling på lång sikt enligt FÖP Fässbergsdalen:

Om- och nybyggnad av trafikplatser:

På Söderleden och Västerleden:

- Ombyggnad av nuvarande Sisjömotet
- Sisjömot etapp II i kommungränsen

På Säröleden, väg 158:

- Nytt Askimsmot

På Dag Hammarskjöldsleden:

- Komplettering av Radiomotet med av- och påfartsramper söderut

Följande nya och ombyggda sträckor föreslås bli huvudgator

- Nya parallellgator utmed Söderleden mellan Kobbegårdsvägen och i Sisjömotet
- Ny vägförbindelse mellan Kobbegårdsvägen och Näsetvägen med ny anslutning till Säröleden
- Askims Stationsväg i ny sträckning
- Ny huvudgata mellan Stora Åvägen och Otto Elanders gata/Jolenvägen i kombination med ny trafikplats – ”Sisjömotet etapp II”
- Ny väg söder om Söderleden som förbinder Stora Åvägen med Fässbergsmotet och Aminogatan
- Koppling över Söderleden mellan Aminogatan och Åbyvägen i kombination med ny trafikplats kallat ”Travbanemotet”
- Nya vägar för anslutning till Västra Balltorp.

Nollalternativet och de prioriterade strategierna:

Nära stad



Nära stad

Stadens utpekade tyngdpunkter, Frölunda Torg, Axel Dahlströms torg och Marklandsgatan, utvecklas genom komplettering av viss bebyggelse runt respektive tyngdpunkt. Utvecklingen i Frölunda får svårigheter att uppnå målen i det pågående arbetet med program för Frölunda.

Tillgång och närhet till park och natur i kommande detaljplanearbete försvåras i ett nollalternativ.

Det finns en risk att den stadsutveckling och förtätning som sker i staden inte samverkar men i och med att utvecklingen som tillåts kan ske på många ställen samtidigt.

Det finns ingen balanserad placering av stadens funktioner, en utbyggnad av bostadsområden med dålig koppling till övriga staden innebär att service måste

tillgodoses inom områdena, eller att de boende behöver ta sig till andra områden för att få tillgång till service.

En blandning av verksamhetsområden och bostäder innebär risk för sämre boendemiljöer, bland annat på grund av svårigheter att blanda tung lastbilstrafik för verksamheter med boende och förskolor.

Sammanhållen stad

Nollalternativet innebär att upplevda barriärer kvarstår inom Högsbo-Frölunda. Dag Hammarskjöldsleden kommer fortsatt att vara en barriär och Högsbo-Frölunda kommer förbli dåligt integrerad med resten av staden. Den tänkta stadsutvecklingen i Frölunda som innebär delvis att överbrygga barriärer kommer få svårighet att genomföras.

Avsaknad av ett tillräckligt stort och jämnt fördelat befolkningsunderlag i östra delen av dalgången påverkar tillgången till snabb och effektiv kollektivtrafik. De projekt som antas genomföras för bostadsbebyggelse kommer kännetecknas av en hög exploatering i enskilda kvarter. För östra delen av dalgången finns det en risk att utvecklingen ger en mindre variation av bostadsutbud.

Det finns idag ett uppdämt behov av investeringar i bland annat befintlig infrastruktur, kollektivtrafik och kommunal service. Genom en fortsatt utbyggnad utan övergripande planering finns en stor risk att kommunen går miste om värdestergringar samtidigt som man går miste om möjligheter till en genomtänkt övergripande struktur, där privata fastighetsägare kan medverka i utbyggnaden.

En omvandling av östra sidan enligt nollalternativet förhåller sig inte på ett övergripande sätt gentemot de målpunkter och mötesplatser som finns i det omkringliggande området.



Sammanhållen stad

Robust stad

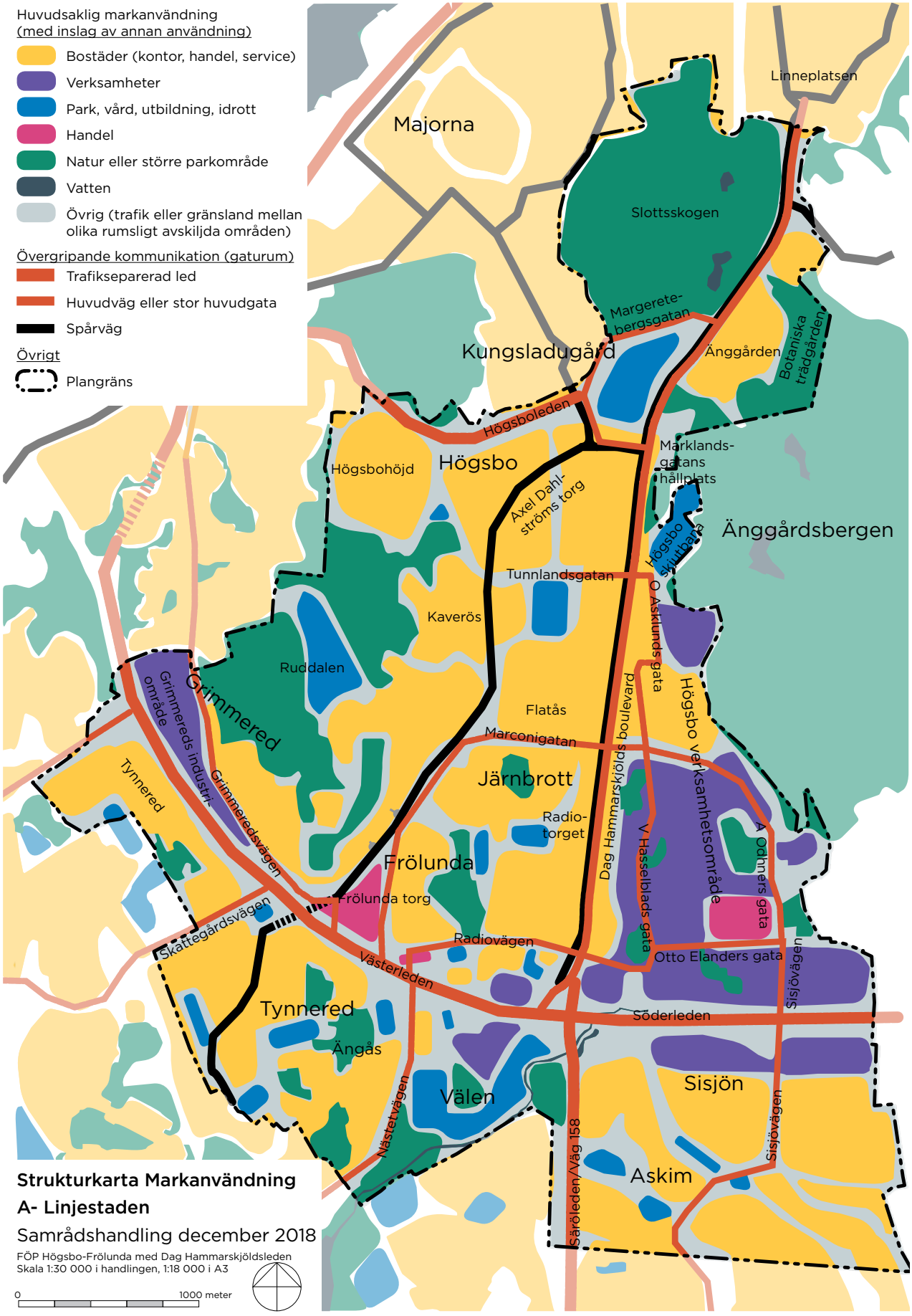
Utvecklingen i nollalternativet bedöms ske utefter redan pågående och antagna plandokument. Den nu gällande översiktsplanen och programmen ger utrymme för ett flexibelt nyttjande av marken. Inga nya förutsättningar ges vad gäller möjligheten att reducera transportarbete och få möjligheter att välja olika trafikslag för framtida boende i östra delen av dalgången.

Potential finns att områden utvecklas utefter vilka ekosystemtjänster som finns.

I den östra delen av planområdet ses det som troligt att stora delar av industri- och verksamhetsområden kommer att finnas kvar. Det är positivt för verksamheternas långsiktig planering då man vet att man kommer kunna få vara kvar inom området.



Robust stad


Huvudsaklig markanvändning
(med inslag av annan användning)
Bostäder (kontor, handel, service)
Verksamheter
Park, vård, utbildning, idrott
Handel
Natur eller större parkområde
Vatten
Övrig (trafik eller gränsland mellan olika rumsligt avskiljda områden)
Övergripande kommunikation (gaturum)
Trafikseparerad led
Huvudväg eller stor huvudgata
Spårväg
Övrigt
Plangräns
Majorna
Linneplatsen
Slottsskogen
Margrete-bergsgatan
Kungsladugård
Änggården
Botaniska trädgården
Högsboleden
Högsbohöjd
Högsbo
Marklands-gatans hållplats
Axel Dahl-ströms torg
Änggårdsbergen
Högsbo skjutbana
Tunnlandsgatan
O Asklunds gata
Kaverös
Ruddalen
Grimmered
Grimmereds område
Grimmereds industri
Grimmeredsvägen
Flatås
Marconigatan
Högsbo verksamhetsområde
Tynnered
Järnbrott
Radio-torget
Dag Hammarskjölds boulevard
V Hasselblads gata
A Odhners gata
Frölunda
Frölunda torg
Skattegårdsvägen
Radiovägen
Otto Elanders gata
Västerleden
Sisjövägen
Tynnered
Söderleden
Ängås
Sisjön
Välen
Nästetvägen
Sisjövägen
Askim
Säröleden/Väg 158
Strukturkarta Markanvändning
A- Linjestaden
Samrådshandling december 2018
FÖP Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden
Skala 1:30 000 i handlingen, 1:18 000 i A3
0
1000 meter

A- LINJESTADEN

Markanvändning

Detta förändringsalternativ tar sin utgångspunkt i förstudien, ”Dag Hammarskjölds boulevard- Från trafikbarriär till stadsgata” och de underlagsrapporter som tillhör denna, som togs fram av stadsbyggnadskontoret 2013-2017. Alternativet skiljer sig dock åt från förstudien på flera punkter.

I förstudien beskrivs en tät exploatering som är koncentrerad längs den omvandlade Dag Hammarskjöldsleden, och då främst på de ytor som finns inom det nuvarande trafikrummet. Det är enbart närområdet runt boulevarden som studerats. Förslaget i förstudien är illustrerat med en drygt 50 meter bred typsektion som grund, omgiven av kvartersbebyggelse och med spårväg placerad centralt i gaturummet.

Detta alternativ bygger på att en sådan boulevard anläggs på sträckan mellan Marklandsgatans hållplats och Radiomotet. På sträckan mellan Linnéplatsen och Marklandsgatan utformas boulevarden på samma sätt som den södra delen av sträckan men den omges av Slottsskogen och Änggårdens befintliga villabebyggelse istället för tät kvartersstruktur.

Områden bortanför boulevarden behöver delvis tas i anspråk för service (exempelvis skolgårdar och idrottsplaner).

Med förstudiens förslag som grund bygger detta förändringsalternativ på att en småskalig rutnätsstruktur etableras på i huvudsak ledens västra sida och delvis på den östra sidan. Kvarterens storlek anges i förstudien att vara mellan 30 gånger 40 meter upp till 50 gånger 75 meter.

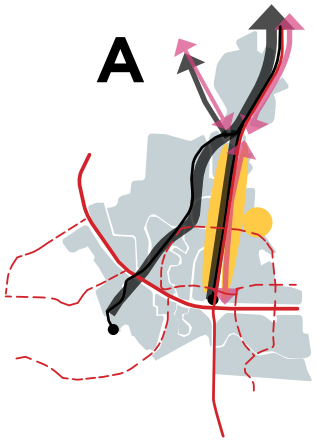
På ledens östra sida förutsätts befintliga verksamheter vara kvar, men den pågående detaljplanen för Olof Asklunds gata genomförs.

Det är främst de impediment, parkeringsytor och grönytor där kommunen har markinnehav utefter Dag Hammarskjölds led som omvandlas. Bebyggelsen föreslås få olika höjder inom varje kvarter, ett typkvarter kan variera mellan fyra och nio våningar. Intill större korsningspunkter föreslås bebyggelse i upp till 17 våningar. Området ges i förstudieförslaget ett genomsnittligt våningsantal om 7-8 våningar. Med denna exploateringsgrad och samma fördelning av ytor för verksamheter som används i förstudien skulle det i detta alternativ tillkomma cirka 10 000 bostäder (cirka 900 000 kvm) och cirka 400 000 kvadratmeter handel, service och andra verksamheter. Med ett snitt på 1,9 boende per bostad ges det plats för cirka 19 000 boende i de cirka 10 000 lägenheter som förläggs i byggnader i nära anslutning till boulevarden.

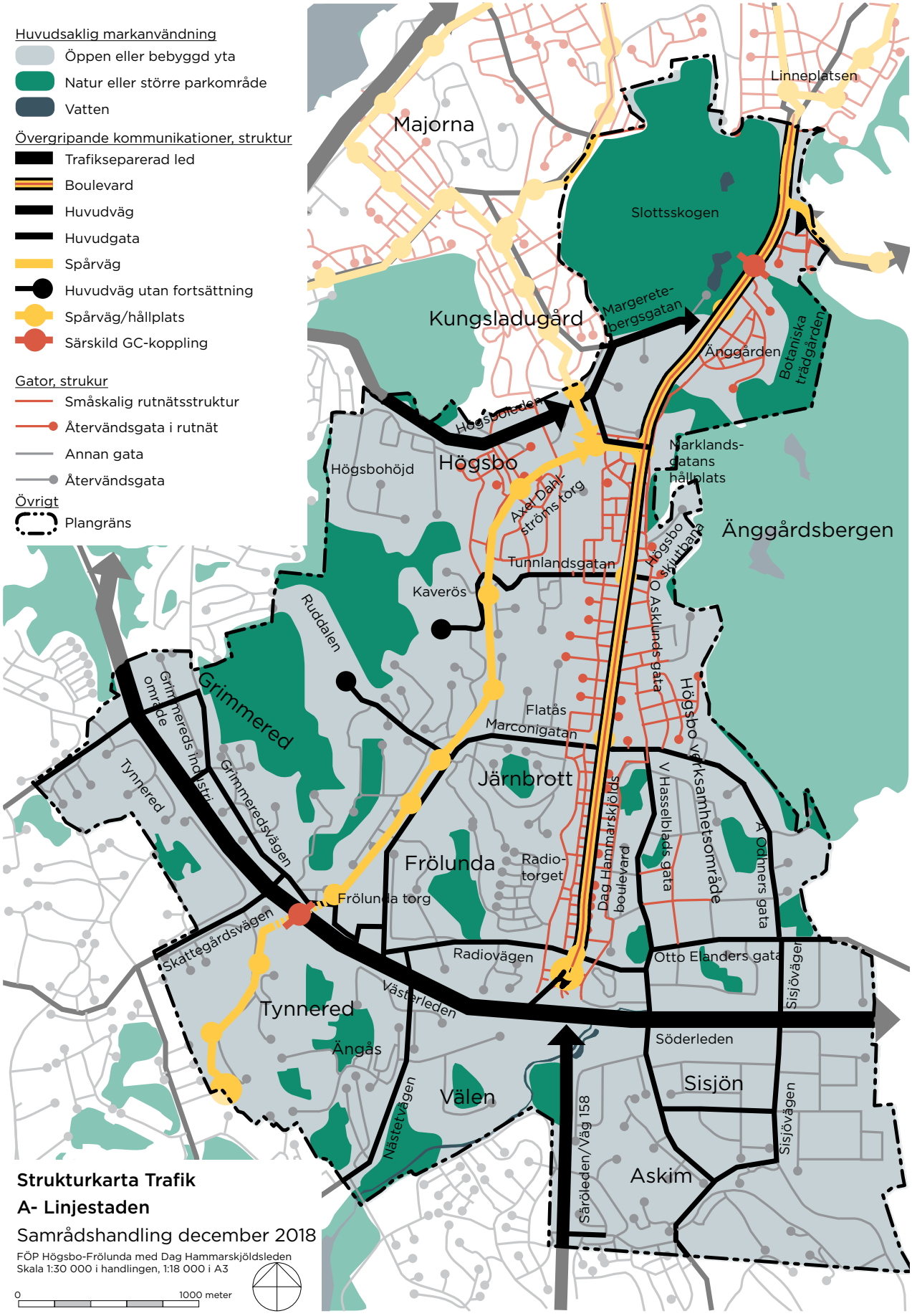
Öster om leden ger omvandlingsprojektet kring Olof Asklunds gata, som bedöms genomföras i detta alternativ ett tillskott av ytterligare 2500 invånare.

Väster om leden sker i detta alternativ en utveckling i enlighet med några av de detaljplaner som arbetas med för Frölundaområdet och program för Högsbohöjd. Sammanlagt ger dessa områden ett tillskott på, för Frölunda cirka 4500 invånare och för resterande del av västra sidan cirka 4600 boende.

Sammanlagt ger en utbyggnad en ökad befolkning i planområdet norr om Söderleden från cirka 43500 till cirka 71400 boende. Från nollalternativet räknat blir det ett tillskott på 16 000 boende.



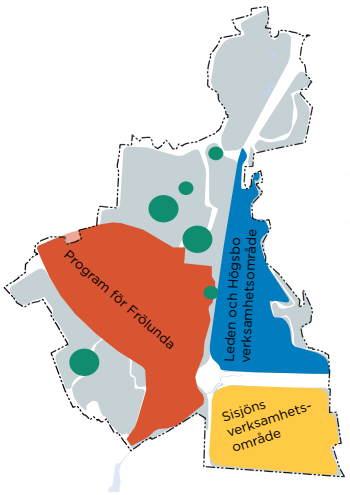
A- Linjestaden


Huvudsaklig markanvändning
Öppen eller bebyggd yta
Natur eller större parkområde
Vatten
Övergripande kommunikationer, struktur
Trafikseparerad led
Boulevard
Huvudväg
Huvudgata
Spårväg
Huvudväg utan fortsättning
Spårväg/hållplats
Särskild GC-koppling
Gator, strukur
Småskalig rutnätsstruktur
Återvändsgata i rutnät
Annan gata
Återvändsgata
Övrigt
Plangräns
Majorna
Linneplatsen
Slottsskogen
Kungsladugård
Margrete-bergsgatan
Änggården
Botaniska trädgården
Högsboleden
Högsbohöjd
Högsbo
Marklands-gatans hållplats
Axel Dahl-ströms torg
Änggårdsbergen
Högsbo skjutbana
Tunnlandsgatan
Kaverös
Ruddalen
O Asklunds gata
Grimmered
Grimmereds industriområde
Flatås
Marconigatan
Högsbo verksamhetsområde
Tynnered
Grimmeredsvägen
Järnbrott
V Hasselblads gata
Frölunda
Radio-torget
Dag Hammarskjölds boulevard
A Odhners gata
Frölunda torg
Skattegårdsvägen
Radiovägen
Otto Elanders gata
Sisjövägen
Västerleden
Tynnered
Ängås
Söderleden
Sisjön
Välen
Nästetvägen
Sisjövägen
Säröleden/Väg 158
Askim
Strukturkarta Trafik
A- Linjestaden
Samrådshandling december 2018
FÖP Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden
Skala 1:30 000 i handlingen, 1:18 000 i A3
0
1000 meter

Omvandlings-områden	Boende 2018	Boende 2035 enligt alternativ A	Arbetsplat-ser 2018	Arbetsplat-ser 2035 enligt alter-nativ A
Detaljplaner inom Bostad 2021	0	5500	0	200
Program för Frölunda*	17500	21700	6700	8000
Boulevarden och Högsbo verksam-hetsområde	0	14800	8900	7000
Sisjöns verksam-hetsområde	0	4000	4900	1500
Totalt i planområdet	**43500****	**72000**	**22500****	**18700**
Skillnad mot alternativ 0	**-**	**+13700**	**-**	**-2500**

* Grimmered, Frölunda, Kaverös, Järnbrott, Välenområdet och Ruddalen

** Se kap 1 Utgångspunkter



Indelning som grovt visar vilka områden tabellen till höger refererar till.

Grönstruktur

I detta alternativ föreslås, förutom det som anges under de gemensamma åtgärderna, nio parkområden (baserat på förstudiens förslag) med en sammanlagd yta om cirka 7,2 hektar jämnt fördelade längs med den blivande boulevarden. Dessa parkområden innebär att alla bostadskvarter ligger inom cirka 300 meter från en anlagd park.

Detta innebär att de parkområden som föreslås kommer nyttjas av en stor mängd boende i området. Tillgången till grönyta blir cirka 3,6 m^2/person.

I detta alternativ finns problem med att genomföra de gemensamma föreslagna åtgärderna gällande grönstrukturen för planområdet på ett bra sätt. För att nå Änggårdsbergen direkt från den omvandlade stadsstrukturen behöver besökaren ta sig igenom verksamhetsområden där ingen omvandling skett.

Trafikstruktur

I detta förändringsalternativ får boulevarden en enhetlig utformning längs hela sträckan mellan Linnéplatsen och Radiomotet. Boulevarden utgörs av en spårväg i gatuplan med dubbla körfält (för att även ge plats åt exempelvis bussfil, kantstensparkeringar och cykelparkeringar) på var sida om spårvagnen. På båda sidor inryms dessutom gång- och cykelbanor av hög standard. Eventuell regional spårbunden trafik i form av pendeltåg utefter sträckan lokaliseras i tunnel med ett stationsläge i Järnbrott.

Stickgator i öst-västlig riktning förbinder alla kvarter med boulevarden. Stickgatorna ansluter till boulevarden men korsar den inte, detta med hänsyn till att det skulle försvåra genomgående nord-sydliga trafikflöden. Stickgatorna ansluts istället med enkelriktade korsningar som enbart tillåter högersväng från eller till boulevarden.

Korsningar där biltrafik tillåts korsa boulevarden i öst-västlig riktning föreslås vara de befintliga korsningarna vid Linnéplatsen, Annedalsmotet, Margretebergsmotet, Tunnlandsgatan, Marconimotet och Radiomotet. Det ges även en extra möjlighet att via vänstersvängfält byta färdriktning på avsnittet mellan Marklandsgatan och Tunnlandsgatan och på avsnittet mellan Tunnlandsgatan

och Marconimotet. Där bilflödet bryts av korsande biltrafik krävs två genomgående körfält och sannolikt också ljussignal. I dessa avsnitt är det möjligt att byta färdriktning var 500:e meter, på övriga sträckor var 700 – 1000 meter.

För gång- och cykeltrafikanter finns i detta alternativ övergångsställen i anslutning till korsnings- och vändpunkterna för bil.

Alternativet innebär en boulevard med plats för alla trafikslag. Utformningen garanterar enligt förstudiens utredningsmaterial god och säker framkomlighet för genomfartstrafik såväl som för lokal trafik utmed gatan men med restidsfördröjningar för vägburen trafik. Utredningsmaterialets slutsatser förutsätter dock att viktiga korsningspunkter löses och att en betydande överflyttning sker av trafikanter från bilburen trafik till cykel och kollektivtrafik vilket i sin tur kräver åtgärder som ligger utanför planområdet.

Dagens planskilda korsningar är i detta alternativ ersatta av korsningar med trafik i ett plan. Den lösningen innebär att det krävs stora cirkulationsplatser eller fullt utvecklade signalkorsningar. I de tvärgående öst-västliga stråken föreslås cirkulationsplatser (med samma mått som dagens mot) med dubbla körfält och spårväg rakt genom cirkulationen. Prioritet för spårvagn regleras med ljussignal. För att säkerställa framkomligheten för biltrafiken kan det också behövas körfält som följer spårvägen genom cirkulationen. I detta fall måste cirkulationen kompletteras med signalanläggningar för korsande trafik.

Målet enligt förstudien är att gaturummet, trots sin bredd och sina få korsande öst-västliga stråk, ska förmedla en känsla av samhörighet mellan boulevardens två sidor. En genomgående trädallé längs hela boulevardens sträckning användes som sammanbindande stadsgestaltningselement i förstudien.

Alternativ A och de prioriterade strategierna:

Nära stad

Ett ökat resandeunderlag för kollektivtrafiken vid Marklandsgatans hållplats gör att tyngdpunkten utvecklas. Utveckling av nya tyngdpunkter, belägna i boulevardens korsningspunkter kommer att skapas.



Nära stad

Samhällsservice är integrerat i kvartersstrukturen runt boulevarden och ligger därför nära huvuddelen av tillkommande bostäder. Ytkrävande verksamheter som förskolor/skolor behöva förläggas utanför boulevardens omedelbara närhet.

Alternativet har strategiskt placerade parkområden men det finns en risk i och med den höga befolkningstätheten att grönytorna blir hårt belastade då många boende ska dela på en begränsad yta parkmark. De gemensamma åtgärderna som föreslås kring stråk som binder samman grönstrukturen blir svårare att genomföra då ingen större omvandling öster om boulevarden.

Den föreslagna förtätningen kommer vara så hög att det finns risk för att grundläggande boendekvalitéer gällande dagsljus inte kan säkerställas inom ramen för de relativt höga byggnadshöjderna och små kvartersstorlekarna.

Beroende av hur väl den nya kvartersbebyggelsen kan samnyttja nuvarande lednings- och avloppsnät, kan alternativet ses som ett effektivt nyttjande av stadens resurser. Detta är inte utrett i alternativet och kommer behöva studeras vidare.

En balanserad placering av stadens funktioner är delvis möjlig att uppnå med alternativet. Om ytkrävande funktioner ska lokaliseras på ytor som inte ägs av kommunen kan detta föra med sig stora kostnader för inlösen av mark.



Perspektivbild från förstudien som visar en möjlig utformning av Dag Hammarskjölds boulevard enligt alternativ A - Linjestaden. Bilden framtagen av AL Studio.

Alternativet ger ett litet utrymme för variation efter platsens förutsättningar.

Sammanhållen stad

I princip alla öst-västliga gator ansluter till boulevarden vilket ger god orienterbarhet och genhet men få av dessa har korsningsmöjlighet för bilister och gång- och cykeltrafikanter. Med ett fåtal korsnings- och vändmöjligheter bidrar till att upplevda barriärer finns kvar.

Tillgängligheten till snabb kollektivtrafik kommer vara beroende av avståndet till spårvägshållplatserna i boulevarden och vara beroende av antalet ställen där boulevarden går att korsa.

En i stort sett enhetlig utformning av kvartersstrukturen innebär att det sätts ramar för hur stor variation av bostadsutbudet som är möjligt att skapa. Stor del av den föreslagna utvecklingen sker på kommunal mark vilket ger staden stora möjligheter att påverka den framtida variationen.

Befintliga och nya målpunkter och mötesplatser kommer utvecklas längs boulevarden.



Sammanhållen stad

Robust stad

Alternativet ger ett flexibelt marknyttjande som främst lämpar sig för bostadsändamål men till viss del också kontor och handel. Områdena öster om boulevarden är möjliga att omvandla på sikt efter det behov som finns.

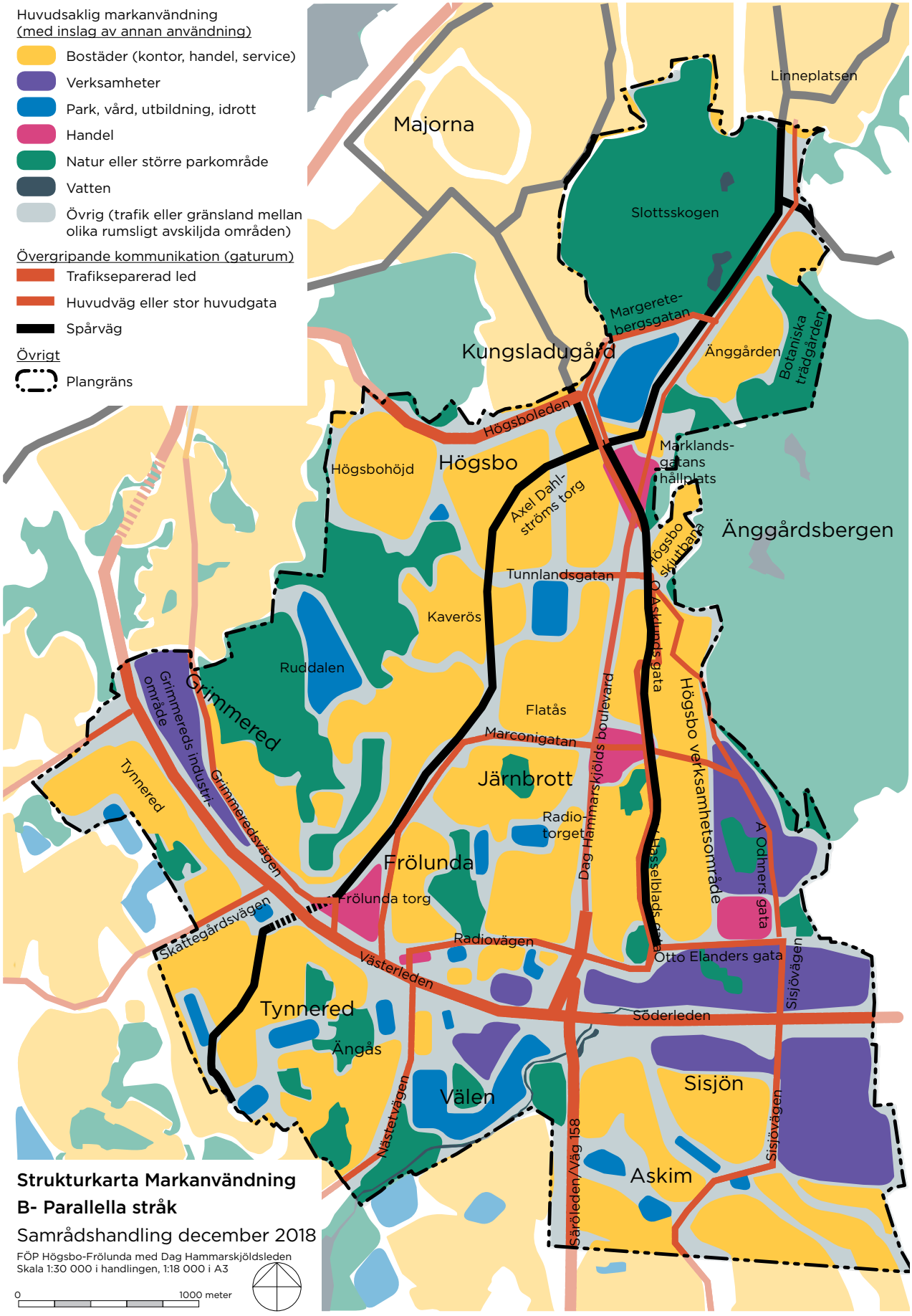
Åtgärder som kan leda till att transportarbetet reduceras är kopplade till den nya spårvägen. De få korsningarna över boulevarden innebär att flera transporter kommer att gå längs med boulevarden på delar av sträckan.

Det finns inte någon genomtänkt strategi för hur ekosystemtjänster kan utvecklas eller bevaras inom planområdet.

En spårväg i boulevarden ger goda förutsättningar för att stödja ett mångsidigt näringsliv. Boende kan ta del av och utgör en grund för att stadens centrum (regionkärnan) ska utvecklas. En blandning av verksamhetsområden och bostäder kan innebära konflikter mellan goda boendemiljöer och förutsättningar för tung transport. Genom att en ny stadsstruktur byggs upp med utgångspunkt i boulevarden så utgår inte alternativet från platsens nuvarande karaktär.



Robust stad


Huvudsaklig markanvändning
(med inslag av annan användning)
Bostäder (kontor, handel, service)
Verksamheter
Park, vård, utbildning, idrott
Handel
Natur eller större parkområde
Vatten
Övrig (trafik eller gränsland mellan olika rumsligt avskiljda områden)
Övergripande kommunikation (gaturum)
Trafikseparerad led
Huvudväg eller stor huvudgata
Spårväg
Övrigt
Plangräns
Majorna
Linneplatsen
Slottsskogen
Margrete-bergsgatan
Kungsladugård
Änggården
Botaniska trädgården
Högsboleden
Högsbohöjd
Högsbo
Marklands-gatans hållplats
Axel Dahl-ströms torg
Högsbo skjutbana
Änggårdsbergen
Tunnlandsgatan
O Asklunds gata
Kaverös
Ruddalen
Grimmered
Grimmereds område
Grimmereds industri
Grimmeredsvägen
Tynnered
Flatås
Marconigatan
Järnbrott
Dag Hammarskjölds boulevard
Högsbo verksamhetsområde
Radio-torget
Frölunda
Hasselblads gata
A Odhners gata
Frölunda torg
Skattegårdsvägen
Radiovägen
Otto Elanders gata
Västerleden
Sisjövägen
Tynnered
Söderleden
Ängås
Sisjön
Välen
Nästetvägen
Sisjövägen
Askim
Säröleden/Väg 158
Strukturkarta Markanvändning
B- Parallella stråk
Samrådshandling december 2018
FÖP Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden
Skala 1:30 000 i handlingen, 1:18 000 i A3
0
1000 meter

B- PARALLELLA STRÅK

Markanvändning

Förändringsalternativ B är utformad så att kommunal mark frigörs och att ny sammanhängande bebyggelse ska kunna skapas. I detta alternativ delar inte boulevarden den nya bebyggelsen utan ligger väster om den. Den föreslagna boulevarden förläggs väster om nuvarande led.

Spårbunden trafik förläggs inte i boulevarden utan mitt i det sammanhängande nya bebyggelseområdet som skapas på den östra sidan av dalgången. Området förväntas få ett stort inslag av bostäder. Bebyggelsen placeras i ett övergripande rutnätsmönster som ska tillåta åtminstone sex våningar. Detta innebär en minsta kvartersstorlek om cirka 60 meter om de nya kvarteren ska bestå av bostadsbebyggelse med acceptabla ljusförhållanden på innergårdarna.

Ytor för ny bebyggelse kan tillskapas främst öster om leden, söder om Marklandsgatan. Det är möjligt att uppföra bebyggelse med ett öst-västligt djup om två sammanhängande kvarter.

Detta alternativ förutsätter en förskjutning av boulevarden åt väster jämfört med dagens led. De nya kvarter som föreslås öster om leden behöver då inte anpassas för att passa in det äldre stadsbyggnadsmönstret från 1960-talet. Förskjuts boulevarden åt väster finns det även möjligheter att samnyttja grönytor som tillhör boulevarden med den gasledning som går i nord-sydlig riktning genom dalgången.

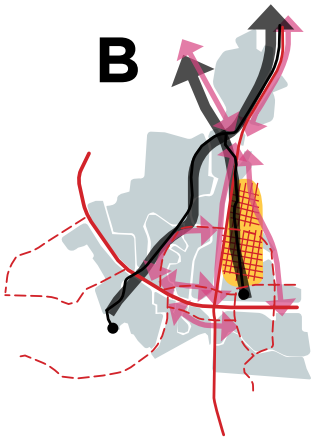
Öster om boulevarden och på bägge sidor om det nya spårvagnsspåret föreslås i detta alternativ en blandstad med bostäder, service och kontor. En övergripande rutnätsstruktur etableras på den östra sidan om boulevarden, som kvarteren passas in i. För att säkerställa att området som helhet också innehåller arbetsplatser används marken mot öster och Ånggårdsbergen fortsatt för industri och verksamheter.

Lämpliga lägen för handel och service är bäst där olika trafikslag möts, vilket i detta alternativ främst sker vid Marklandsgatans hållplats.

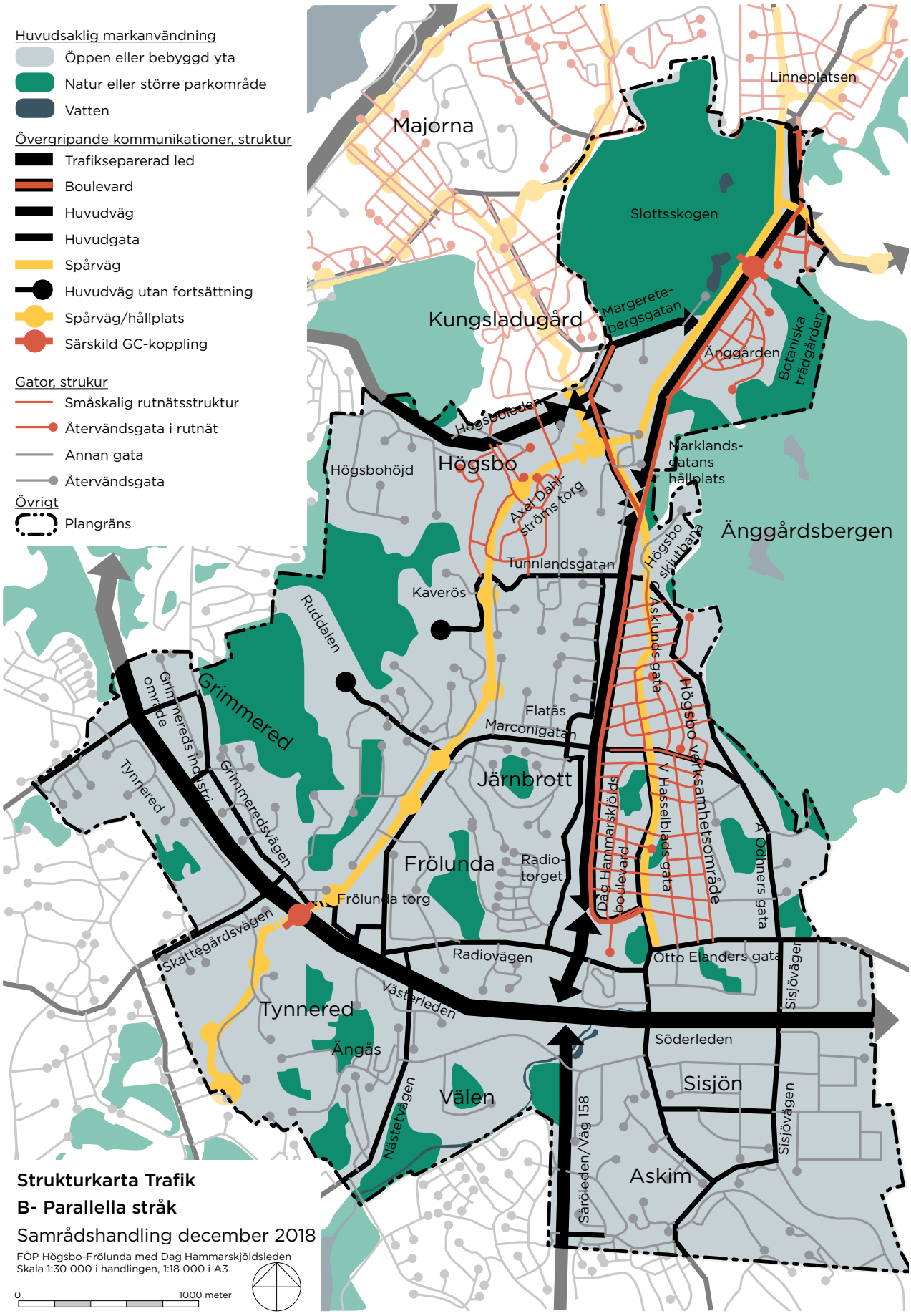
I detta alternativ föreslås en jämn exploateringsgrad över hela det berörda området öster om leden som bygger på ovan nämnda kvartersstorlek och höjd. Det ger att öster om leden kan det uppföras cirka 60 – 70 kvarter med varierande innehåll, fördelade på cirka 110 hektar yta. Används alla kvarter för bostadsbebyggelse kan de inrymma cirka 12 500 boende. Med hänsyn taget till att en delar av bebyggelsen öster om leden kommer användas för verksamheter, service och handel är en cirka 10000 invånare en bättre uppskattning.

Väster om leden sker i detta alternativ en utveckling enligt det pågående arbetet med program för Frölunda och program för Högsbohöjd. Sammanlagt ger dessa områden ett tillskott på, för Frölunda cirka 8000 invånare och för resterande del av västra sidan cirka 3000 boende.

Norr om Söder- och Västerleden kommer områdets befolkning enligt detta förändringsalternativ att öka från 30 000 invånare till som mest 51 000 invånare.



B- Parallella stråk



Strukturkarta Trafik

B- Parallella stråk

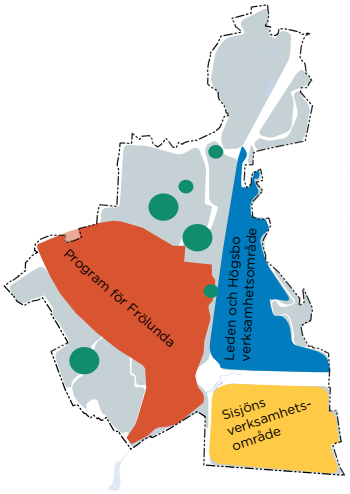
Samrådshandling december 2018

FÖP Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden
Skala 1:30 000 i handlingen, 1:18 000 i A3

Omvandlings-områden	Boende 2018	Boende 2035 enligt alternativ B	Arbetsplatser 2018	Arbetsplatser 2035 enligt alternativ B
Detaljplaner inom Bostad 2021	0	5500	0	200
Program för Frölunda*	17500	25600	6700	8000
Boulevarden och Högsbo verksamhetsområde	0	10000	8900	5000
Sisjöns verksamhetsområde	0	2500	4900	2500
Totalt i planområdet	**43500****	**69900**	**22500****	**17700**
Skillnad mot nollalternativ	**-**	**+11300**	**-**	**-3500**

* Grimmered, Frölunda, Kaverös, Järnbrott, Välenområdet och Ruddalen

** Se kap 1 Utgångspunkter



Indelning som grovt visar vilka områden tabellen till höger refererar till.

Grönstruktur

Alternativskiljande för denna övergripande struktur är att boulevarden med tillhörande grönytor kommer förläggas i det befintliga grönstråket utmed Dag Hammarskjöldsledens västra sida och delar av detta kommer försvinna. I detta alternativ förutsätts boulevarden utformas så att en sammanhängande grön yta (som gående och cyklister kan nyttja) istället läggs mellan boulevarden och lokalgatan väster om den nya kvartersbebyggelsen (se karta nästa sida).

I övrigt genomförs de gemensamma föreslagna åtgärderna gällande grönstrukturen för planområdet.

Trafikstruktur

Leden omvandlas till en boulevard med enbart gång- och cykelstråk och vägburen trafik. Färre trafikslag innebär större frihet i vilken bredd som behöver tas i bruk för trafiken i boulevarden.

Ett område utnyttjas för spårbunden kollektivtrafik mellan boulevarden och östra sidan av dalgången, upptagningsområdet är främst den nya omvandlade bebyggelsen. I detta alternativ förläggs området för spårbunden trafik längs det nuvarande huvudsakliga inre stråket, det vill säga längs J A Wettergrens, gata Olof Asklunds gata och Victor Hasselblads gata. Eftersom den spårbundna trafiken leds genom blandstadsområden med huvudsakligt innehåll av bostäder får spårvagnstrafiken i detta alternativ en standard under acceptabel nivå för stadsbana avseende framkomlighet (enligt kriterierna hastighet och få korsningsanspråk i plan) för att inte störa med buller och bidra till en upplevd barriär.

En uppdelning av den vägbundna trafiken sker även den utefter de två övergripande principerna om trafikdelning och minimerande av trafikytor, som återspeglas i detta förändringsalternativ. Vägburen trafik fördelas ut längs hela dalgången i två nord-sydliga stråk:

- mitt i dalgången i den nya boulevarden och
- i öst längs A Odhners gata som föreslås förlängas utmed Ånggårdsbergen i nära anslutning till Fältspatsgatan sträckning.

Raka tvärgående öst-västliga kopplingar mellan östra och västra sidans bebyggelse är inte prioriterat i detta alternativ, trafik som ska tvärs dalgången färdas en kommer gå i nord-sydlig riktning längs med boulevarden.



Nära stad



Sammanhållen stad



Robust stad

Alternativ B måluppfyllelse av prioriterade strategier:

Nära stad

Detta alternativ bidrar till att utveckla Marklandsgatan som tyngdpunkt. Den föreslagna rutnätstrukturen ger goda möjligheter att etablera samhällsservice nära bostäder. och tillgodose en närhet till stadsparker och mindre rekreationsområden.

Det finns en balanserad förtätning där det är möjligt att få plats med alla stadens funktioner och bygga med grundläggande boendekvalitéer inom de områden som omvandlas. Kvartersstrukturen lämpar sig väl för att förlägga olika slags markanvändning i nära anslutning till varandra.

Möjligheter finns till variation inom kvarterets bestämda form och då östra Högsbo består av relativt plana områden kan bebyggelsemönster vara möjligt att anlägga med god anpassning till terrängen. Möjligheter till variation av uttryck kommer vara goda med detta förändringsalternativ. Bebyggelsen från 1950- och 1960-talet som dominerar Frölunda kompletteras med en modern version av den täta kvarterstaden.

Sammanhållen stad

Alternativet minskar upplevda barriärer och principen om orienterbarhet och genhet följs förutsatt att de nord-sydliga stråken inte blir barriärbildande. Sammankopplingen mellan östra Högsbo och Frölunda är svag.

Det finns goda möjligheter till att skapa en tillgänglighet till kollektivtrafik för boende i området. Ett snabbt spårvagnsstråk genom den föreslagna kvartersstrukturen kommer dock upplevas som barriärskapande.

Inom den kvartersstruktur som alternativet anger för den östra sidan ges möjligheter till en variation av bostadsutbudet i men endast i flerbostadshus. Staden har via markinnehav viss rådighet över de framtida bostädernas variation

Befintliga målpunkter och mötesplatser bevaras och nya skapas. Men det innebära att dessa nya målpunkter endast nyttjas av boende i östra Högsbo då kopplingen mellan öster och väster inte stärks.

Robust stad

Principen om enhetliga kvarter ger goda möjligheter till flexibilitet vad gäller kvarterens innehåll. Ytkrävande verksamheter eller rekreationsanläggningar kommer dock behöva ta flera kvarter i anspråk men ger en variation i bebyggelsemönstret.

Det finns ger goda möjligheter att reducera transporter med bil. Men kollektivtrafiken inom östra området innebär problem framförallt för boende som vill resa utanför stadsdelen, mellan centrum och stadsdelarna söder om Söder- och Västerleden. Ett väl utbyggt metrobussystem skulle motverka dessa problem.

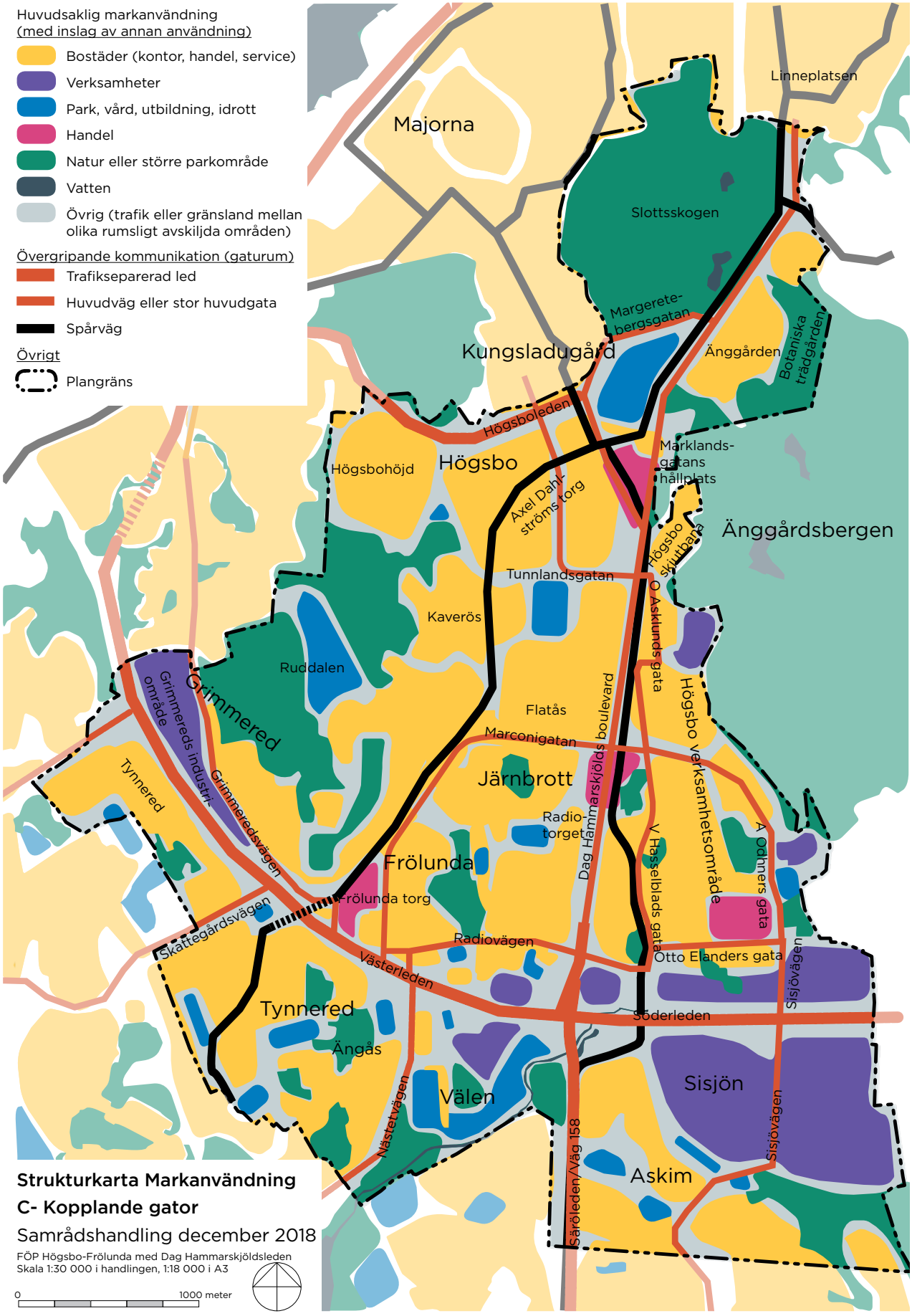
Grönytorna kan med stor sannolikhet nyttjas för flera ändamål (exempelvis förskolor kan förläggas nära park- och naturområdena).

Alternativet ger goda förutsättningar för ett mångsidigt näringsliv med hög blandning bostäder och blandat innehåll. De verksamhetsområden som är topografiskt avskilda eller på annat sätt placerade så att de inte stör boende i området, kan även fortsättningsvis vara kvar.

Alternativet gör att två helt olika stadskaraktärer skapas på den östra och västra sidan vilket ger goda möjligheter att röra sig i en varierande och levande stad.



En av idéerna som prövas i alternativ B- Parallella stråk är att omvandla delar av Högsbo verksamhetsområde till en rutnätskvartersstad med en skala som liknar Linnéstadens kvarter. Bilden ovan visar Linnéplatsen och Slottsskogen och är tagen mot söder. Verksamhetsområdet skymtar i övre vänstra hörnet.


Huvudsaklig markanvändning
(med inslag av annan användning)
Bostäder (kontor, handel, service)
Verksamheter
Park, vård, utbildning, idrott
Handel
Natur eller större parkområde
Vatten
Övrig (trafik eller gränsland mellan olika rumsligt avskiljda områden)
Övergripande kommunikation (gaturum)
Trafikseparerad led
Huvudväg eller stor huvudgata
Spårväg
Övrigt
Plangräns
Majorna
Linneplatsen
Slottsskogen
Margrete-bergsgatan
Kungsladugård
Änggården
Botaniska trädgården
Högsboleden
Högsbohöjd
Högsbo
Marklands-gatans hållplats
Axel Dahl-ströms torg
Änggårdsbergen
Högsbo skjutbana
Tunnlandsgatan
O Asklunds gata
Kaverös
Ruddalen
Grimmered
Grimmereds område
Grimmereds industri
Grimmeredsvägen
Tynnered
Flatås
Marconigatan
Högsbo verksamhetsområde
Järnbrott
Dag Hammarskjölds boulevard
Radio-torget
V Hasselblads gata
A Odhners gata
Frölunda
Frölunda torg
Skattegårdsvägen
Radiovägen
Otto Elanders gata
Västerleden
Sisjövägen
Tynnered
Ängås
Söderleden
Sisjön
Välen
Nästetvägen
Sisjövägen
Askim
Säröleden/Väg 158
Strukturkarta Markanvändning
C- Kopplande gator
Samrådshandling december 2018
FÖP Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden
Skala 1:30 000 i handlingen, 1:18 000 i A3
0
1000 meter

C- KOPPLANDE GATOR

Markanvändning

Detta förändringsalternativ bygger på att dela in Dag Hammarskjöldsleden i delsträckor, och utifrån varje delsträckas förutsättningar utforma boulevarden och den omkringliggande staden. Omvandlingen syftar till att gradvis röra sig från en stad som består av stadsdelar omgivna av barriärer till en stad där stadsdelarna istället är placerade sida vid sida avgränsade sinsemellan av boulevarden, gator eller grönområden.

Omvandlingen kan ta sin början i olika delsträckor, från Linnéplatsen i norr, Marklandsgatan i väster eller Radiomotet i söder.

Föreslagen markanvändning inom området är följande. På den västra sidan av dalgången på slänterna och höjderna kan kompletteringar av bebyggelsen ske enligt redan gällande program och detaljplaner. Dessa visar främst en komplettering av bostäder på impediment, parkeringsplatser eller i utkanter av park- och naturområden. Samma komplettering föreslås på de ytor som ligger intill ledens västra sida.

Utifrån den västra sidan väljs gator ut som ska bilda stommen i en övergripande rutnätsstruktur som ska återspeglas på den östra sidan av dalgången. De gator som på detta sätt byggs vidare ska ha ett så stort djup som möjligt mot väster, så att raka och direkta kopplingar skapas mellan dalgångens bägge sidor. Detta bebyggelsemönster är möjligt att etablera från Marklandsgatan ner till Radiogatan/Radiomotet. De gator som kan få en sträckning över leden är Tunnlandsgatan (befintlig), Verktumsgatan (västlig utgångspunkt är Högsbo sjukhusområde), Synhållsgatan (västlig utgångspunkt i Flatås torg), Distansgatan, Gustav Melins gata, samt en ny gata med västlig utgångspunkt i Radiotorgets södra hörn.

På dalgångens östra sida ges möjlighet att etablera en rutnätsstad som passas in den storskaliga rutnätsstrukturen som de nya öst-västliga förbindelserna ger. De föreslagna tvärkopplingarna har ett inbördes nord-sydligt avstånd på 200–300 meter. Inom detta mått ges möjlighet att få plats med två till fyra kvarter som då förläggs utmed boulevarden. Beroende på varje enskild delsträcka förläggs kvarteren på bägge sidor om, eller endast på den östra sidan av boulevarden. Detta innebär att i de norra delarna, där hänsyn tas till Änggårdsbergen och kulturmiljöerna vid Slottsskogen och Änggårdsbergen, kantas boulevarden av bergbranter, parkmiljöer och stadsvillaområden. Söder om Marklandsgatans hållplats finns goda möjligheter att skapa en boulevard som kantas av bebyggelse på bägge sidor.

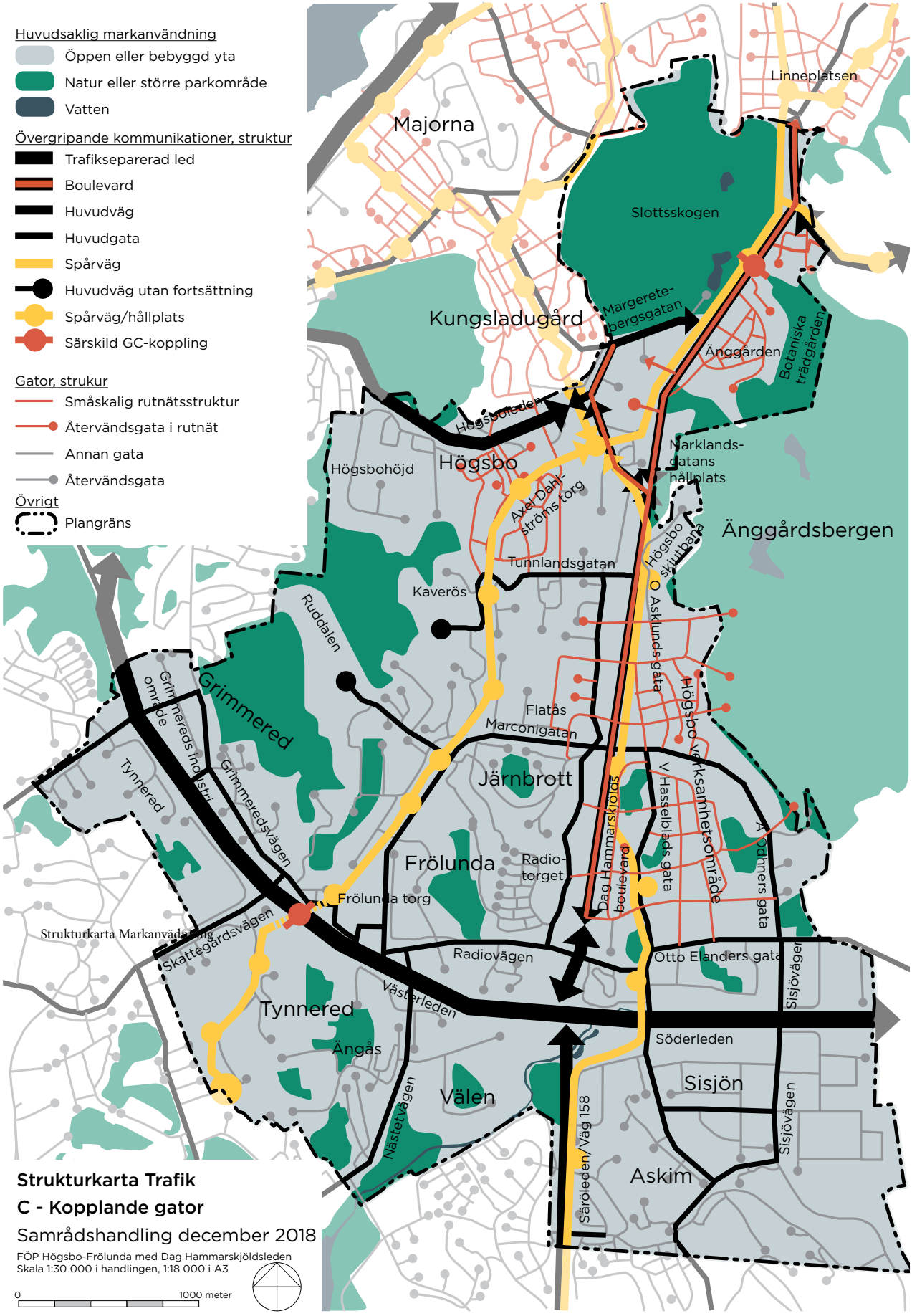
Bebyggelseområden når en naturlig gräns i öster vid Änggårdsbergen och nedanför de högre liggande verksamhetsområdena vid exempelvis Gruvgatan eller de vid de östra delarna av A Odhners gata.

Potentialen för att utveckla handel och service är störst vid Marklandsgatans hållplats och i nya kvarter längs med boulevarden mellan Radiotorget och korsningen Marconigatan/A Odhners gata.

Totalt innebär en omvandling enligt detta förslag att 100–110 hektar verksamhetsområden omvandlas till blandstad med huvudsakligt innehåll av bostäder. Beroende på vilken täthet som väljs för de nya planerade områdena kan planområdet rymma cirka 65 000 invånare.



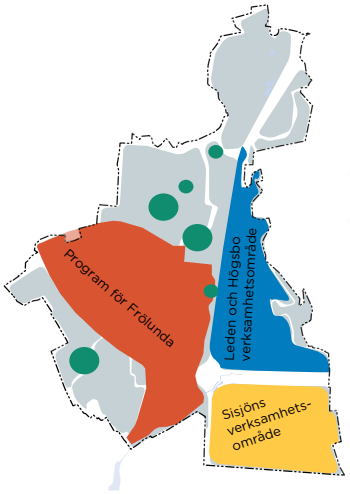
C- Kopplande gator


Huvudsaklig markanvändning
Öppen eller bebyggd yta
Natur eller större parkområde
Vatten
Övergripande kommunikationer, struktur
Trafikseparerad led
Boulevard
Huvudväg
Huvudgata
Spårväg
Huvudväg utan fortsättning
Spårväg/hållplats
Särskild GC-koppling
Gator, strukur
Småskalig rutnätsstruktur
Återvändsgata i rutnät
Annan gata
Återvändsgata
Övrigt
Plangräns
Majorna
Linneplatsen
Slottsskogen
Kungsladugård
Margrete-bergsgatan
Änggården
Botaniska trädgården
Högsboleden
Högsbohöjd
Högsbo
Marklands-gatans hållplats
Axel Dahl-ströms torg
Änggårdsbergen
Högsbo skjutbana
Tunnlandsgatan
Kaverös
Ruddalen
O Asklunds gata
Grimmered
Grimmereds industriområde
Flatås
Marconigatan
Högsbo verksamhetsområde
Tynnered
Grimmeredsvägen
Järnbrott
V Hasselblads gata
Frölunda
Radio-torget
Dag Hammarskjölds boulevard
Arodhners gata
Frölunda torg
Strukturkarta Markanvändning
Skattegårdsvägen
Radiovägen
Otto Elanders gata
Sisjövägen
Västerleden
Tynnered
Söderleden
Ängås
Sisjön
Välen
Nästetvägen
Särleden/Väg 158
Askim
Strukturkarta Trafik
C - Kopplande gator
Samrådshandling december 2018
FÖP Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden
Skala 1:30 000 i handlingen, 1:18 000 i A3
0
1000 meter

Omvandlings-områden	Boende 2018	Boende 2035 enligt alternativ C	Arbetsplatser 2018	Arbetsplatser 2035 enligt alternativ C
Detaljplaner inom Bostad 2021	0	5500	0	200
Program för Frölunda*	17500	28000	6700	8000
Boulevarden och Högsbo verksamhetsområde	0	20000	8900	1500
Sisjöns verksamhetsområde	0	0	4900	4900
Totalt i planområdet	**43500****	**79500**	**22500****	**16600**
Skillnad mot nollalternativ	**-**	**+21200**	**-**	**-4600**

* Grimmered, Frölunda, Kaverös, Järnbrott, Välenområdet och Ruddalen

** Se kap 1 Utgångspunkter



Indelning som grovt visar vilka områden tabellen till höger refererar till.

Grönstruktur

På den östra sidan anpassas stadens storskaliga rutnätsstruktur utifrån de gröna höjdpartier som finns där idag. Dessa kompletteras med parker och grönytor i nära eller direkt anslutning till höjderna enligt det som föreslås i alla förändringsalternativ. På så vis tillgängliggörs kullarna för flera olika grupper av besökare som gradvis kan upptäcka varje grönområde och ta det i bruk.

I övrigt genomförs de gemensamma åtgärderna gällande grönstrukturen för planområdet. Det innebär att det är möjligt att nå Änggårdsbergen direkt från den omvandlade stadsstrukturen, då flera av dessa områden finns placerade utmed bergens västra sida.

Trafikstruktur

Mellan Linnéplatsen och Marklandsgatans hållplats etableras en boulevard som innehåller gång-, cykel- och biltrafik. Denna del av boulevarden kantas av Änggårdsbebyggelsen, Slottsskogen, området runt Slottsskogsvallen, Botaniska trädgården och Änggårdsbergen. Spårvägen norr om Marklandsgatan är kvar i dagens läge.

Mellan Marklandsgatans hållplats och Radiotorget etableras en boulevard som innehåller samtliga trafikslag. Längs denna del av boulevarden föreslås öst-västliga gator som korsar boulevarden. Kvartersbebyggelse kantar boulevarden. Söder om Radiotorget bryts boulevarden upp, ett stråk innehållande gång-, cykel- (och biltrafik fram till Radiomotet) leder mellan Radiotorget och handelsområdet vid Lona Knapes gata. Spårbunden trafik följer detta stråk men viker sedan av och leds till Victor Hasselblads gata. En gata som effektivt hanterar bilburen trafik föreslås mellan Radiomotet och Radiotorget.

Kollektivtrafikförsörjningen sker med stadsbana. Stadsbana kan ha olika standard och läge i gatusnittet beroende på varje delsträckas förutsättningar.

Sträckan mellan Radiotorget och Marklandsgatans hållplats bör studeras särskilt för att minska de barriäreffekter som hög hastighet och planskildheter medför, exempelvis kan denna sträcka ha en något lägre standard vad gäller hastighet och avgränsande element eller planskiljas i sin helhet.



En bärande idé i alternativ C- Kopplande gator är att koppla samman de östra och västra delarna på bästa sätt. På detta uppslag visas Dag Hammarskjöldsleden sedd från öster. På denna sida ses Järnbrott, Radiovägen och kvarteret Hammaren, och på motsatt sida ses Flatåsmotet och Tunnlandsgatan. Ledens mittdel med Marconmotet finns på sidan 11. Bilderna är från år 2018.

Mellan Marklandsgatans hållplats och Linnéplatsen förslås spårvagnen gå kvar i sitt nuvarande läge, på egen banvall. Nya tvärkopplingar över banvallen behövs för att kunna nå Slottsskogsvallen från boulevarden och för att skapa en sammanhängande parkmiljö med Slottsskogen och Botaniska trädgården. Dessa kopplingar utförs lämpligast i markplan.

I detta alternativ viker stadsbanan av åt öster strax söder om Radiotorget för att nå en stationspunkt i närheten av en Metrobusstation som i närheten av Söderleden och Victor Hasselblads gata. Stationsläget kommer vara i höjd med Frölunda Smedjegata eller Axel Adlers gata. Genom att förskjuta stadsbanan åt öster möjliggörs ett större upptagningsområde åt öster.

Boulevardens utformning kommer att bidra till att skapa en god vistelsemiljö, samnyttja grönytor med översvämningsstråk, samnyttja grönytor med gång- och cykelvägar samt att boulevarden också ska förmå hantera det trafikflöde som finns mellan Radiomotet och Linnéplatsen.

Tung trafik till de verksamhetsområden som föreslås ligga kvar har goda möjligheter att nå sina målpunkter via A Odhners gata.

Nord-sydliga gång- och cykelstråk etableras öster om leden i samma övergripande rutnätsstruktur som redan finns i området, det vill säga längs med Victor Hasselblads gata och Lona Knapes gata/Hulda Lindgrens gata. Cykelväg finns redan längs med A Odhners gata.



Alternativ C och de prioriterade strategierna:

Nära stad

Alternativet innebär en utveckling av stadens tyngdpunkter där Frölunda Torg, Marklandsgatan samt Axel Dahlströms torg kompletteras med mer bostadsunderlag. Det finns också förutsättningar för en ny tyngdpunkt att formeras i området kring de södra delarna av Högsbo industriområde och Sisjön, samt runt Radiotorget.

Alternativet ger goda förutsättningar att etablera samhällsservice nära bostäder få samhällsservice tidigt på plats i omvandlingsprocessen.

Genom att spara och komplettera de naturpartier tillsammans med förbättrade entréer och samband får boende i området ökad tillgänglighet till park och natur.

Förslaget möjliggör ett mer effektivt nyttjande av gator och vägnät.

Dalgångens förutsättningar är styrande för vilken slags bebyggelse som är möjlig att uppföra och grad av variation för utformning.



Nära stad

Sammanhållen stad

Alternativet innebär att de upplevda barriärerna tas bort i planområdet. Etablerandet av en övergripande rutnätsstruktur i främst östra Högsbo ger en orienterbarhet och genhet. I områdets mer kuperade delar kommer fortsatt karaktäriseras av snirkliga vägar.



Sammanhållen stad

En ny stadsbana kombinerad med en övergripande gatustruktur där det är möjligt att korsa boulevarden med 200-300 meters avstånd mellan korsningarna säkerställer att bägge sidorna av dalgången har möjlighet att få tillgång till en snabb kollektivtrafik.

Alternativet ger förutsättningar för en variation av bostadsutbudet. Omvandlingen sker i huvudsak på privatägd mark där kommunal rådighet över utvecklingen/variationen saknas.

Befintliga målpunkter och mötesplatser utvecklas vidare och trafikflödena anpassas till hastigheter som ger boende och besökare inom området möjligheter att stanna till vid exempelvis Marklandsgatans hållplats.

En robust stad

Alternativet genomförs i flera mindre etapper vilket innebär en flexibilitet i hur marknyttjandet kan förändras över tid. Det är även möjligt att förändra innehållet i varje etapp. Eventuellt kan problematik med dyra tillfälliga lösningar uppstå.



Robust stad

Den ökade befolkningsunderlaget kan utvecklas i fas med utvecklingen av en väl fungerande kollektivtrafik vilket bidrar till att det totala transportarbetet med bil i staden reduceras.

Park- och naturområden ligger utspridda och grönytorna kan med stor sannolikhet nyttjas för flera ändamål (exempelvis förskolor kan förläggas nära park- och naturområdena).

Ett mångsidigt näringsliv behålls och utvecklas inom de östra delarna genom att några områden har en fortsatt användning för industri och kontor och en utveckling av handel och service runt utpekade tyngdpunkter sker.

Den östra delen inom planområdet får en ny identitet och viktiga karaktärsskapande element föreslås få ett mer tydligt avtryck i staden. Exempel på identitetsskapande element är Ruddalen, Ånggårdsbergen, Radiotorget och Marklandsgatan.

SAMMANFATTANDE TEMATISK REDOVISNING AV FÖRÄNDRINGSALTERNATIVEN

Efter samrådet kommer idéer tas från de tre förändringsalternativen, dessa kommer sedan kommer bearbetas vidare och bli ett planförslag. De föreslagna förändringarna i infrastruktur och markanvändning berör den östra sidan av dalgången i störst grad. På den västra sidan av dalgången är det inte möjligt att göra större förändringar (förutom längs med de större gatorna i området) utan att göra stor inverkan på befintlig bostadsbebyggelse. Den del av planområdet som berörs söder om Söderleden och Västerleden är inte detaljstuderat i samrådsskedet:

De tre förändringsalternativen skiljer sig åt på följande vis sorterat efter olika områden:

Markanvändning

A- Linjestaden

Huvuddelen av den nya bebyggelsen förläggs utmed boulevarden i en tät stadsstruktur med hög exploatering och små kvarter. Boulevarden blir centralt placerad med de nya kvarteren utmed densamma. Samma huvudsakliga stadsmönster föreslås utmed hela sträckan mellan Marklandsgatans hållplats och Radiomotet.

Öster om boulevarden omvandlas bebyggelsen vid Olof Asklunds gata, på sträckan mellan A Odhners gata och Gruvgatan.

Sisjöområdet omvandlas utefter innehållet i den antagna fördjupningen av översiktsplanen för Fässbergsdalen, området omkring Frölunda torg förtätas till viss del.

Den höga exploateringen innebär betydande problem med mörka innergårdar och med att ge boende längs med boulevarden tillgång till park- och naturmiljöer och troligen även att inrymma skolor och förskolor med god utemiljö.

B- Parallella stråk

Huvuddelen av ny den nya bebyggelsen förläggs i den östra delen av dalgången i en sammanhängande likartad kvartersstruktur med en byggnadshöjd med maximalt sex våningar. Boulevarden kommer att ligga väster om denna bebyggelse.

Sisjöområdet omvandlas utefter innehållet i den antagna fördjupningen av översiktsplanen för Fässbergsdalen, området omkring Frölunda torg förtätas till viss del.

Det finns goda möjligheter att nyttja den östra sidan av dalgången för att anlägga en ny kvartersuppbyggd stadsdel. Den nya sammanhållna kvartersbebyggelsen får ingen naturlig koppling gentemot den befintliga bebyggelsen på dalgångens västra sida.

C- Kopplande gator

Större delen av den östra sidan av dalgången omvandlas till stadsstruktur. Kvartersstruktur, skala och innehåll är varierande utefter de förutsättningar som finns. De delar av dalgången som ligger på högre höjder omvandlas inte utan behåller sitt huvudsakliga verksamhetsinnehåll.

Sisjöområdet omvandlas inte, verksamheter och service ses som värdefulla att ha i närområdet, området omkring Frölunda torg förtätas till stor del.

Grönstruktur

A- Linjestaden

Behovet av parker utmed boulevarden bedöms vara störst utmed boulevarden, sju parker föreslås utmed boulevarden.

Övriga stråk och nyttjande av befintliga naturområden är möjliga att genomföra men tillgängligheten och attraktiviteten av stråken kommer på den östra sidan (inklusive entréerna in till Änggårdsbergen) påverkas av att park- och naturområdena ligger inbäddade i verksamhetsområden. Dessa parker och naturområden kommer dessutom ligga långt ifrån huvuddelen av bostadsbeståndet som finns placerat längs med boulevarden. De sju föreslagna parkerna som ligger i anslutning till bostäderna kommer troligen bli mycket hårt utnyttjade.

B- Parallella stråk

Park- och naturområden ligger inom en sammanhängande kvartersstruktur. I den nordöstra delen av dalgången kommer bostäder ligga i nära anslutning till entréer som leder in i Änggårdsbergen. I den sydöstra delen av området kommer boende behöva röra sig genom verksamhetsområden och över den föreslagna nord-sydliga östra huvudgatan för att nå Änggårdsbergen.

C- Kopplande gator

Park- och naturområden ligger utspridda utefter huvudvägar och naturliga stråk. och de ligger jämnt fördelade i den omvandlade stadsbebyggelsen. Det finns i detta alternativ flera olika möjligheter att nå Änggårdsbergen direkt från den omvandlade stadsstrukturen, då flera av de omvandlade områdena finns placerade utmed bergens östra sida.

Trafikstruktur spårväg

A- Linjestaden

Boulevardens utformning är likartad på hela sträckan mellan Linnéplatsen till Radiomotet och innebär att spårvagnsspåren flyttas på sträckan mellan Linnéplatsen och Marklandsgatans hållplats. Den valda slutstationens läge innebär att det troligen är svårt att passera vidare söderut förbi Söder- och Västerleden eftersom det finns en mängd på- och avfarter som berörs.

B- Parallella stråk

Spårvägen följer nuvarande sträckning mellan Linnéplatsen och Marklandsgatans hållplats. Nya spårvagnsspår förläggs centralt i den föreslagna nya kvartersstrukturen på sträckan mellan Marklandsgatans hållplats och en slutstation i nära anslutning till bron över Söderleden i sträckningen Victor Hasselblads gata.

Spårvägens läge centralt i en rutnätsstruktur innebär troligen en god tillgänglighet för boende, besökare och verksamma. Ska spårvägen klara stadsbanekrav riskeras att en barriär uppstår, därav följer att det är troligt att spårvägen får en låg standard vad gäller att klara kvalitetsmålen för stadsbana. Restiderna mot centrum blir troligen så långa att denna sträcka inte kan användas som ett alternativ där spåret förlängs söderut med syfte ge boende söder om leden möjlighet att resa direkt med spårväg in mot centrum utan byte.

C- Kopplande gator

Boulevarden skiljer sig åt i utformning längs sträckan. Spårvägen följer nuvarande sträckning mellan Linnéplatsen och Marklandsgatans hållplats. Boulevarden mellan Marklandsgatans hållplats och Radiotorget har en spårväg utmed sig. Spårvägen viker av mot öster i höjd med Radiotorget och har ett bestämt stationsläge i nära anslutning till bron över Söderleden i sträckningen Victor Hasselblads gata.

Det är möjligt att förlänga spårvägen över Söderleden. Har spårvägen inom planområdet en god standard sett ur ett stadsbaneperspektiv kan stadsbanan fortsätta utmed väg 158 med acceptabla restider för boende söder om planområdet.

De korsningsanspråk som finns var 200-300 meter för bil, gång- och cykeltrafik innebär att planskilda korsningar (om inte spårvägen förläggs i tunnel) behöver anläggas för att den spårbundna trafiken ska kunna vara en stadsbana med hög standard. Alternativt sänks standarden för nyckelpartier av boulevarden.

Kollektivtrafikstruktur söderut

A- Linjestaden

Pendeltågstrafik studeras, för en linje som också går längs med väg 158. Den grävs ned eller förläggs i tunnel inom planområdet med stationslägen i Järnbrott eller Frölunda och vid Sahlgrenska. Det är också möjligt att vid Radiomotet byta från buss, metrobuss eller att ställa bilen. För resande med metrobuss in till centrum bör alternativet att fortsätta med metrobussen på Söder- och Västerleden in till centrum vara jämbördigt eller mer attraktivt än att byta till spårvagn vid Radiomotet eller Frölunda.

B- Parallella stråk

Ingen järnväg föreslås. Resenärer från angränsande kommuner söderut kan färdas med busstrafik via väg 158 eller via Söder- och Västerleden mot centrum. För resenärer som ska nå målpunkter inom planområdet kan byte ske i anslutning till den nya spårvägens slutstation, spårvägen har dock låg hastighet, så attdet tar längre tid än att färdas med Metrobuss längs Söderleden och Västerleden.

C- Kopplande gator

Spårvägen har kort restid och så få stopp att den går att förlänga söderut längs med väg 158. För resenärer boende inom kommunen är den ett möjligt val för att ta sig in till centrum. Restiden är troligen för lång för att spårvägen ska utgöra ett attraktivt alternativ för boende i Kungsbacka kommun, det vill säga den är inte lämplig att förlänga över kommungränsen.

Boulevardens utformning och trafikstruktur - vägtrafik

A- Linjestaden

Nord-sydlig trafik går längs med boulevarden som sträcker sig mellan Linnéplatsen och fram till Järnbrottsmotet. Boulevardens utformning med två filer och till stora delar endast enkelriktade högersvängar tillåtna säkerställer en god framkomlighet i denna riktning. I öst-västlig riktning är det möjligt att korsa boulevarden med bil på samma punkter som idag, vid de större huvudgatornas korsningar. I anslutning till dessa punkter är det också möjligt att korsa för gång-

och cykeltrafik. Nyttotrafik för verksamhetsområden som inte ligger i direkt anslutning till Söder- och Västerleden kommer delvis gå på boulevarden.

Rörelsemässigt kommer detta innebära att boulevarden fortsatt kommer utgöra en barriär. Upplevelsemässigt minskas denna effekt något av att boulevarden omsluts av likartad bebyggelse på bägge sidor.

Väg 158 och Näsetvägen över Välenområdet knyts inte samman i detta alternativ.

B- Parallella stråk

Nord-sydlig trafik går i två stråk på sträckan mellan Söderleden och Marklandsgatans hållplats. Dels längs med boulevarden och dels längs med dalgångens östra sida. Boulevarden sträcker sig mellan Linnéplatsen och Radiomotet för biltrafik och mellan Linnéplatsen och Victor Hasselblads gata för fotgängare och cyklister. Nyttotrafik till kvarvarande verksamheter som inte ligger i direkt anslutning till Söder- och Västerleden och genomfartstrafik nyttjar huvudsakligen den östra vägen. Boulevarden ligger förskjuten väster om nuvarande leds sträckning.

Söderleden och Västerleden avlastas genom att en ny väg sammanbinder väg 158 med Välenområdet.

Vägtrafik i öst-västlig riktning kan korsa boulevarden på samma ställen som idag. Fotgängare och cyklisters möjligheter att korsa boulevarden sprids ut jämnt längs med hela sträckan utefter den östra sidans kvartersindelning.

Väg 158 och Näsetvägen över Välenområdet knyts inte samman i detta alternativ.

C- Kopplande gator

Nord-sydlig trafik går längs med boulevarden. Boulevarden sträcker sig mellan Linnéplatsen och Radiomotet för biltrafik och mellan Linnéplatsen och korsningen A Odhners väg/Sisjövägen/Otto Elanders gata för fotgängare och cyklister. Stora delar av den östra sidan om dalgången har omvandlats från verksamhetsområde till ett område med blandat innehåll med stort inslag av bostäder i detta alternativ. Endast ett litet inslag sammanhållen yta för verksamheter finns kvar. Den kvarvarande nyttotrafik som behövs nyttjar boulevarden och andra större gator.

Trafik i öst-västlig riktning som ska korsa boulevarden är samlad för gång-cykel och bil. Korsningspunkter med boulevarden är jämnt utspridda var 200-300 meter och de respektive öst-västliga gatorna har sin utgångspunkt i gatustrukturen på den västra sidan.

Sammanknytning av 158:an och Näsetvägen över Välenområdet genomförs inte i detta alternativ.

Trafikstruktur Söderleden och Västerleden

Omvandlingen av Dag Hammarskjöldsleden till boulevard är den stora förändringen av befintlig infrastruktur i området. Det som krävs för att hantera ökade resbehov från en växande befolkning och behov av att resa med andra färdmedel än bil utöver detta, är en än större förändring som kräver omfattande investeringar i området.

I och med ett skifte från prioritering av den regionala biltillgängligheten som strukturen nu finns i området kommer tillgänglighet byggas på i första hand kol-

lektivtrafik. Detta i enlighet med bland annat trafikstrategin krävs det en helt ny typ av trafiksystem för kollektiv- och biltrafik i området. Alternativen hanterar detta på olika sätt.

Skiftet i prioritering innebär dock för samtliga alternativ en överflyttning av trafik till framför allt Västerleden, men även Söderleden. Överflyttningen sker på grund av ökade restider i det tidigare stråket för Dag Hammarskjöldsleden. Hur stor denna överflyttning blir skiljer sig åt mellan alternativen. Hur stor den kan komma att bli ska studeras i det fortsatta arbetet.

Samtliga alternativ innebär en förändring av den västra och östra sidan av leden. På den västra sidan sker mycket av byggandet på ytor för markparkering och det kommer ha stor påverkan på dagens resmönster. Förändrad prisbild och minskad tillgång till parkering kommer öka förväntan på kapacitetsstark kollektivtrafik. På den östra sidan är den stora förändringen att markanvändningen skiftar från verksamheter och handel till tyngdpunkt på bostäder. Det skiftet kan totalt sett, för den östra sidan, innebära färre bilresor och ett mycket stort tillkommande behov av kollektivtrafikresor

Överflyttningen kan bli av en sådan omfattning att målsättningen att inte påverka riksintresset Söderleden och Västerleden (som formulerats mellan stat och kommun i ÅVS Södra Mellanstaden), riskeras att inte nås. Den fulla överflyttningseffekten nås dock troligen först på lång sikt (förändringsalternativen tar sikte på 2035 men utvecklingen kan ta betydligt längre tid)

Samtliga alternativ innebär etableringen av en mindre ny stad, med cirka 8 000-30 000 invånare. Detta sker på en relativt liten yta, i förhållande till antalet invånare, vilket kräver effektiva transportmedel både sett till kapacitet och till ytanspråk.

Nollalternativet innebär en inflyttning av 8000 nya invånare men inga nya planerade satsningar på infrastruktur utöver metrobuss. Detta är kanske det mest utmanande alternativet då utmaningen blir att möta ökningen av resbehov med kollektivtrafik inom i princip befintlig infrastruktur.

Idag arbetar cirka 8900 personer i östra Högsbo (området inramat av Dag Hammarskjöldsleden och Söderleden). Det är inte troligt med ett annat pendlingsmönster än dagens (med en stor utpendling). Sannolikt innebär planeringen i samtliga förändringsalternativ en ökning av utpendlingen för arbete från området och en minskning av inpendling för arbete.

Handel

A- Linjestaden

Den höga exploateringen och tätheten ger möjligheter för att få handel i bottenplan på de kvarter som vetter ut mot och ligger längs med boulevarden. Det är inte sannolikt att detta sker i alla de kvarter som kantar boulevarden, det skulle innebära tre kilometer med affärer i bottenplan och någon sådan efterfrågan på affärslokaler finns inte. Troligen sker sådan etablering med utgångspunkt i de större korsningspunkterna.

B- Parallella stråk

Trolig utveckling är att södra delen av kvartersstaden nyttjar handelsområdet 421. Förtätningen i den nordöstra delen av planområdet kan ge tillräckligt med drivkraft för att handel och service ska vara attraktivt att etablera nära de större korsningarna där både östra och västra dalsidans bostadsbebyggelse kan utgöra

underlag för handeln i fråga. Två områden pekas särskilt ut, korsningen med Marconigatan/A Odhners väg och boulevarden samt området i anslutning till Marklandsgatans hållplats.

C- Kopplande gator

Trolig utveckling är att södra delen av kvartersstaden nyttjar handelsområdet 421. Förtätningen i den nordöstra delen av planområdet kan ge tillräckligt med drivkraft för att handel och service ska vara attraktivt att etablera nära de större korsningarna där både östra och västra dalsidans bostadsbebyggelse kan utgöra underlag för handeln i fråga. Två områden pekas särskilt ut, området längs med boulevarden som ligger mellan Radiotorget och korsningen Marconigatan/A Odhners väg samt området i anslutning till Marklandsgatans hållplats.

Verksamheter

A- Linjestaden

Stora delar av Högsbo verksamhetsområde kommer inte att omvandlas utan fortsatt utgöras av arbetsplatser och för områden för kommunala behov. Sisjöns verksamhetsområde omvandlas i enlighet med FÖP Fässbergsdalen.

B- Parallella stråk

Den sydöstra delen av dalgången omvandlas inte utan behåller sitt handels och verksamhetsinnehåll. Delar av Sisjöns verksamhetsområde omvandlas till att innehålla bostäder men huvuddelen bibehåller sitt verksamhetsinnehåll.

C- Kopplande gator

Stora delar av bebyggelsen på den östra sidan omvandlas. Två mindre områden i öster behåller sitt huvudsakliga verksamhetsinnehåll men får troligen genom den förändrade stadsbilden förändringar i vilka verksamhetsutövare som finner områdena attraktiva. För att inte alla verksamhetsytor ska försvinna från närområdet förändras ställningstaganden kring markanvändningen i Sisjöns verksamhetsområde, verksamheterna bedöms vara värdefulla att behålla i området.

Skolor, förskolor och allmän service

A- Linjestaden

Exploateringen i detta förslag är omfattande och behovet av främst utemiljöer för förskolor, skolor, sporthallar och uteplaner blir såpass stort att det inte kan inrymmas inom de områden som direkt berörs av omvandlingen. Dessa funktioner behöver finnas i närområdet. Detta innebär att delar av närliggande områden behöver tas i anspråk, troligen sådana områden som kommunen saknar rådighet över.

B- Parallella stråk

I detta alternativ förläggs skolor och förskolor och andra anläggningar inom de föreslagna rutnätsstrukturen. Den föreslagna kvartersstorleken medger att innergårdarna i de berörda kvarteren där skolor och förskolor anläggs kan användas. Den föreslagna strukturen med kvarter innebär att de park- och naturområden som föreslås ligga inbäddade mellan kvarteren kan samutnyttjas med skolor och förskolor.

C- Kopplande gator

Den föreslagna strukturen med kvarter innebär att de park- och naturområden som föreslås ligga inbäddade mellan kvarteren kan samutnyttjas med skolor och förskolor.

Avfall

A- Linjestaden

Omlastningsstation, återvinningsstation och sorteringsanläggningen blir kvar och ges utrymme att utvecklas i östra delen av planområdet.

B- Parallella stråk

Omlastningsstation, återvinningsstation och sorteringsanläggningen blir kvar och ges utrymme att utvecklas i östra delen av planområdet.

C- Kopplande gator

Omlastningsstation, återvinningsstation och sorteringsanläggning flyttas till Sisjön, söder om Söderleden.

Utbyggnadsordning

A- Linjestaden

En utbyggnad av regional kollektivtrafik som är beroende av järnväg är kostsam och systemet behöver byggas ut i sin helhet för att fungera. Det är ett komplext projekt som kommer kräva omfattande investeringar och samordning och utbyggnaden behöver därför ske sammanhängande. Då det inte finns några inriktningsbeslut för järnväg i dagsläget, och framtagandet av sådana involverar parter och organisationer utanför Göteborgs stad, finns en stor osäkerhet kring hur, om och när det kan vara aktuellt att genomföra. Om järnvägen blir en förutsättning för utvecklingen kan därför denna fråga få effekter på hela utbyggnaden av området. Boulevarden med tät kvartersstruktur kan omvandlas ett steg i taget, dock krävs att gatan är omvandlad innan bebyggelse kan tillkomma. För att spårvägen ska fungera krävs att en utbyggnad av denna görs i en ordning med start från Linnéplatsen i norr. Fram till att spårvägen är på plats kan de olika utvecklingsområdena försörjas med busstrafik på boulevarden, dock behöver denna trafiks kapacitet säkerställas så att en god tillgänglighet till området skapas.

B- Parallella stråk

I detta alternativ läggs boulevarden något längre västerut än befintlig led för att frigöra sammanhängande ytor. Detta behöver ske i en första etapp innan någon vidare utveckling är möjlig. När flytten väl är gjord finns det en stor frihet i hur resterande delar av staden på den östra sidan av dalgången omvandlas. Spårvägen, söder om Marklandsgatan, kan byggas ut etappvis, men bör vara på plats i ett tidigt skede av utvecklingen. Innan spårvagnen är utbyggd är det möjligt att kollektivtrafikförsörja området via boulevarden och den föreslagna nya nord-sydliga huvudgatan i öster. För att undvika stora tillfälliga åtgärder bör spårvagnsutbyggnaden inte delas upp för små etapper.

C- Kopplande gator

En utbyggnad baserad på etappindelning är möjlig. Då boulevarden ligger kvar i befintligt läge kan denna omformas i valda partier utan att helheten påverkas. En utveckling bör dock börja från antingen norr eller söder och därefter ske successivt längs med sträckan. Även spårväg, söder om Marklandsgatan, kan anläggas i etapper och tills att den fungerar kan de olika områdena kollektivtrafikförsörjas med busstrafik. För att undvika stora tillfälliga åtgärder bör spårvagnsutbyggnaden inte delas upp för små etapper. I de lägen där spårvägens sträckning följer boulevarden bör gatan och spårvägens utbyggnad följas åt.

Markägarskap

A- Linjestaden

Större delen av den mark som omvandlas ligger på mark som kommunen har rådighet över vilket ger staden stort inflytande i detta alternativs utveckling. En del kommunala markytor, framförallt parkeringsytor, är idag upplåtna med tomträtt eller arrende, en förutsättning för utveckling är att dessa sägs upp. I den mån den förslagna täta strukturen tillåter det kan kommunal service placeras på mark över vilken kommunen har rådighet, annars kan inlösen av mark behöva ske för att lösa samhällsservicen.

B- Parallella stråk

I detta alternativ frigörs kommunala markytor genom den föreslagna flytten av boulevarden. Det ger kommunen rådighet över främst de västra delarna av den sammanhängande kvartersstrukturen och därav god möjlighet att påverka utvecklingen inom dessa delar. En del kommunala markytor, framförallt parkeringsytor, är idag upplåtna med tomträtt eller arrende, en förutsättning för utveckling samt flytt av boulevarden är att dessa sägs upp. Genom att de kommunala markytorna ingår i samma rutnätsstruktur som övrig utveckling finns goda möjligheter att placera kommunal service med bra tillgänglighet på mark över vilken kommun har rådighet.

C- Kopplande gator

Större delen av den mark som omvandlas ligger på privat ägd mark. I direkt anslutning till boulevarden, på dagens impedimentytor, finns mark över vilken staden har rådighet. Delar av dessa markytor, framförallt parkeringsytor, är idag upplåtna med tomträtt eller arrende, en förutsättning för utveckling är att dessa sägs upp. I den mån det är platsmässigt möjligt kan delar av det kommunala markinnehavet användas för tillskapandet av kommunal service. Dock är detta inte möjligt, i någon större utsträckning, i de östra delarna av området, då kommunen endast har ett begränsat markinnehav här.

DEL 2



DEL 2

4. TEMATISKA INRIKTNINGAR

I detta kapitel beskriver förutsättningarna och inriktningar för planen uppdelat efter olika tematiskt indelade ämnesområden. Två ämnesområden, grönstruktur samt trafik och infrastruktur, har studerats djupare inför samrådet.

De andra tematiska ämnesområdena är mer översiktligt beskrivna och i det vidare arbetet kommer flera av dessa behöva studeras vidare. De tematiska ämnesområdena är:

- Bebyggelse, gestaltning och kulturmiljö
- Pågående planering
- Grönstruktur
- Klimat
- Bostäder och samhällsservice
- Näringsliv
- Trafik och infrastruktur
- Miljö och hälsa
- Geoteknik
- Teknisk försörjning
- Genomförande, ekonomi och finansiering
- Riksintressen
- Mellankommunala frågor

BEBYGGELSE, GESTALTNING OCH KULTURMILJÖ

Landskapsbild och stadsbild

För många formas bilden av stadsdelen av det man ser då man passerar på Västerleden, Söderleden eller på Dag Hammarskjöldsleden. Denna bild domineras av storskalig bebyggelse - bostäder, verksamheter och handel - och lika storskalig infrastruktur. För den som söker sig in stadsdelen (väster om Dag Hammarskjöldsleden) är upplevelsen på de flesta håll att stadsdelen är grön.

Landskapsbild

Området ligger i ett sprickdalslandskap karaktäriserat av dalgångar huvudsakligen i nord-sydlig riktning. Högsbo och Frölunda avgränsas topografiskt i väster av de relativt flacka höjderna upp mot platån vid Ruddalen och i öster av de mer dramatiska Ånggårdsbergen. De skogbeklädda bergsområdena har höga naturvärden och används i stor utsträckning för friluftsliv och närrekreation. Rumsliga, funktionella, historiska och ekologiska sammanhang följer varandra väl i Göteborgs landskap och är knutna till sprickdalarna. Därav följer kommunikationsstråk och vägar dessa större dalgångar. Mitt i dalgången genom Högsbo och Frölunda går Dag Hammarskjöldsleden och tidigare även Säröbanan, som lades ner 1965. I söder utgör Söder- och Västerleden en barriär

En annan viktig struktur i landskapet är de gröna kilar med skogsområden som löper in mot Göteborg mellan dalgångarna. De har betydelse för både ekologiska samband och för rekreation. Ånggårdsbergen ingår som en del i Slottsskogen-Sandsjöbackakilen.

Landskapet är påtagligt närvarande, både i dalen och de branta delarna. De flacka partierna som förr utgjorde odlingsmark är bebyggda och naturen är ersatt med parker. På höjderna är hällmarken tätt bevuxen med blandskog. Öppna vattendrag har kulverterats och synligt vatten saknas.

Högsbohöjd ligger på en bergsplatå. Kaverös och delar av Högsbotorp är backiga områden. Flatås och de östra delarna av Högsbotorp ligger i den nästan helt flacka dalen. Högsbo verksamhetsområde ligger på den svaga sluttningen upp mot Ånggårdsbergen. Några mindre höjder finns sparade mellan bebyggelsen. I kanten av Ånggårdsbergen ligger Högsbo pegmatitbrott som var i drift mellan 1945 och 1949.

I Frölunda breder bebyggelsen ut sig på slätterna mellan tre bergspartier och klättrar en bit uppför bergens söder- och västersluttningar. Bebyggelsen i Järnbrott ligger till största delen i ett helt flackt område, liksom Frölunda torg, västra delen av Tofta med Positivparken och östra delen av Ruddalen med Lösgommarna. I sydöstra delen av Tofta domineras stadsbilden av Kommandobryggorna på Gnistbergetts västersluttning.

Knappt två kilometer söder om Västerleden ligger närmsta havsvik, Välenviken.

Stadsbild

De grannskapsområden som byggdes ut under 1940-1950-talen präglas i hög grad av trafikseparering och slutna gårdsrum med kontakt till gemensamma parkytor gav en halvprivat karaktär. Större stadsdelsområden planerades som en helhet där behoven av friytor av olika typ tillgodosågs inom enheten. Bostadshusens koppling till landskap och natur utvecklades och utemiljön kunde vara asfalterad och ha bevarade naturpartier som kullar med träddungar. Storvuxna och rumsskapande träd har en stor betydelse för upplevelsen.

Med bilismens genomslag under sextiotalet följde en allt högre grad av funktionsuppdelning. Under 1960- talet började man satsa på parker och naturområden för rekreation, friluftsliv och naturintresse. Änggårdsbergen är exempel på ett naturområde som gjordes mer tillgänglig för invånarna under denna period. Tidigare årtiondens terränganpassning vid placering av bostäder upphörde och mer ekonomiskt rationella metoder för byggande tog vid, som plansprängning och utfyllnader. Bostadsgårdarna från denna tid, liksom grönområdena, kännetecknas av att vara storskaliga och öppna med en tydlig funktionsuppdelning. En viss del av byggkostnaden var avsatt för utemiljöns utsmyckningar och konst. Så kallade parklekar med tillhörande personal startade i nya områden och skulle enligt statliga normer för bostadsmiljöer ligga på gångavstånd och ha plats för exempelvis bollek, sandlek och bygglek. Parklekar fanns bland annat vid Spinnettparken och Positivparken. Flera av de stora bostadsområdena i Högsbo och Frölunda tillkom under denna tid, under det så kallade miljonprogrammet.

Både Högsbo och Frölunda upplevs idag som gröna områden, något som bekräftats av den sociala konsekvensanalysen. I Högsbo är kvartersmarken parklik med både lek- och mötesplatser. I Frölunda uppnås känslan av grönt kanske framförallt genom Ruddalen och Järnbrottsskogen som är skogsklädda höjder mitt bland bostadshusen. Tillgången till allmänna parker på offentlig mark har minskat de senaste åren.

Nedan följer en beskrivning av de olika stadsdelarna:

1. Norr om Marklandsgatan

Änggården: Änggården ligger öster om Dag Hammarskjöldsleden som utgör en barriär mot Slottsskogen i nordväst. I öster och söder ramas stadsdelen in av Änggårdsbergen. I nordost klättrar bebyggelsen uppför de branta sluttningarna mot Sahlgrenska sjukhuset. På grund av infrastruktur och topografi upplevs stadsdelen som avskuren från omgivande stadsdelar. Mitt i Änggården ligger Botaniska trädgården. Bebyggelsen i norra Änggården uppfördes vid sekelskiftet 1900. Radhusen i södra Änggården tillkom på 1920-talet. Under 1950- och 1960-talen uppfördes villor vid foten av Änggårdsbergen. Innan dagens stadsdel växte fram var Änggården sedan 1600-talet en gård med marker som innefattade den nuvarande stadsdelen och områden i närliggande berg. Lilla Änggården är en sommarbostad med anor från 1700-talet. Huset ligger i en parkmiljö söder om Göteborgs botaniska trädgård, på gränsen till Änggårdsbergen. Ett område med kolonilotter som började anläggas under 1910-talet ligger söder om gården.



1. Norr om Marklandsgatan

Slottsskogen: Slottsskogen är en 137 hektar stor park och stadsdel strax sydväst om Dag Hammarskjöldsleden. 1868 kom Slottsskogen i stadens ägo och 1876 öppnades den delvis som park för allmänheten. I Slottsskogen finns bland annat Göteborgs Naturhistoriska museum, Slottsskogens djurpark med Barnens zoo, lekplatsen Plikta, Slottsskogsobservatoriet och restauranger. Slottsskogen beskrivs vidare i kapitlet *Utemiljöns användning och funktion* under *Stadsparker*.

2. Västra sidan av Dag Hammarskjöldsledens dalgång, sluttningar och höjdpartier

Området kring Marklandsgatan: Säröbanan anlades vid förra sekelskiftet för att nå nya villasamhällen och badplatser i Askim och Särö. Längs Säröbanans sträckning går idag en cykelväg. Villor i olika stilar finns kvar i området men här finns även ett arenaområde med Slottsskogsvallen och Frölundaborg. Järnvägshållplatsen har ersatts av kollektivtrafikknutpunkten Marklandsgatan. Höga skivhus återfinns längs Dag Hammarskjöldsleden med en grön insida med skola och förskola i bilfri miljö. Området är flackt. Bostadshusen saknar i vissa fall

bostadsgårdar. Tre nya flerbostadshus med avvikande formspråk har tillkommit i hörnet Tunnlandsgatan och Lilla Tunnlandsgatan det senaste årtiondet i det som tidigare utgjorde en stadsdelspark i området. Vid Spannlandsgatan och Skäpplandsgatan finns höga skivhus i terränganpassning med fina utemiljöer.

Högsbotorp och Kaverös: Högsbotorp utgörs av grannskapen kring Axel Dahlströms torg som är centrum i området. Husen byggdes här liksom i Kaverös längs gator som följer naturens former eller som friliggande och terränganpassade lamell- och punkthus i parkmiljö. I Kaverös finns grönskande bostadsgårdar och en bostadsnära park som länkar till Ruddalen. Högsbotorp saknar en samlande park men upplevs trots det som en grön boendemiljö.

3. Västra sidan av Dag Hammarskjöldsledens dalgång, lägre belägna delar

Högsbohöjd: Högsbohöjd byggdes i slutet av 1950-talet med trevåningshus i stor skala och hyresradhus. Från delar av Högsbohöjd har man utsikt över staden. Fyrkgångsparken ligger centralt i området. Närheten till Ruddalen är en stor kvalitet för området.

Flatås: Storskalig och ensartad bebyggelse på dalens i huvudsak flacka botten. Flatåsparken ligger centralt placerat mitt i området. Trafikseparerad bostadsmiljö med möjlighet att röra sig mellan bostadsgårdarna. Vid spårvägen finns ett litet område med kolonilotter.

Högsbo sjukhus: Regementsområde omvandlat till sjukhus. Fristående låga tegelbyggnader i parkmiljö. Stora sammanhängande böljande gräsytor med träd.

Järnbrott: Järnbrott byggdes ut tidigt eftersom staden ägde marken i området. I Järnbrott följer gatorna mjukt höjdkurvorna med gröna gårdar och utsikt. Här finns också låga punkthus och bevarad natur. Mitt i området ligger Radiotorget. I Järnbrott finns också radhus, kedjehus och egna hem, något som man inte ansåg sig ha plats för i de senare planerade grannskapen. Järnbrottsskogen, Rundradioparken och bergknallen är viktiga beståndsdelar i områdets grönstruktur. Mellan Järnbrottsskogen och Marconigatan ligger ännu ett område med karaktärsstark arkitektur. Kommandobryggorna med utsikt ända till havet utgör landmärken uppe på höjden och nere i dalen ligger bostadshuset. Käppen nedanför ramar in en parkmiljö med en gammal parklek.

4. Östra delen av Dag Hammarskjöldsledens dalgång

Högsbo (verksamhetsområde): Verksamhetsområdet breder ut sig i den mer eller mindre flacka dalgången med öar av naturliga bergknallar. Änggårdsbergen bildar fond i öster.

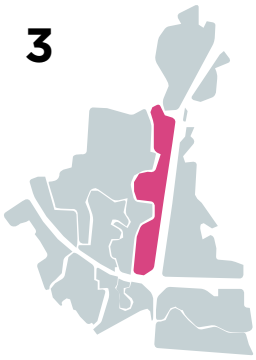
Sisjön (verksamhetsområde) ligger topografiskt avskilt från omgivande grönområden och bostadsområden

5. Dalgångar för Frölunda, Grimmered och Tynnered

Väster om Marconigatan: Här finns karaktärsstark arkitektur i form av bland annat de så kallade lösgommarna, orange 12-våningshus i plåt, vid Mandolingatan och Musikgatans bågformade tegelhuslänga i tre våningar. Utemiljön vid lösgommarna är enkel med stora asfaltsytor och karaktärslösa gräsytor, medan den i andra delar är mer småskalig och med fler träd. I söder ligger snedställda skivhus mot Marconigatan. Ett parkstråk löper genom området från Frölunda torg i söder med stadsparken Positivparken, via Frölundaskolan till Altplatsen.



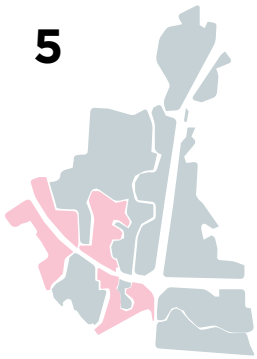
2. Västra sidan av Dag Hammarskjöldsledens dalgång, sluttningar och höjdpartier



3. Västra sidan av Dag Hammarskjöldsledens dalgång, lägre belägna delar



4. Östra delen av Dag Hammarskjöldsledens dalgång.



5. Dalgångarna för Frölunda, Grimmered, tynnered och Välen.

Frölunda torg: är den del av området som genomgått störst förändring de senaste årtiondena. Torget var ett tidigt exempel på 1960-talets externa centrum. De senaste åren har torget som shoppinggalleria byggts ut och parkeringsplatser har bebyggts med bostäder. Utomhustorget har upprustats och angränsande Positivparken har fått en rejäl ansiktslyftning. Bakom Frölunda kulturhus har småskalig bebyggelse tillkommit. Väster om torget står åtta våningar höga stjärnhus fritt placerade i enkel parkmiljö och väster om dessa lägre bebyggelse i långa längor med stora gårdar. Slottsbergsparken och Ruddalen är ryggraden i grönstrukturen.

Guldringen: Guldringen som består av två flerfamiljshusområden och ett mindre verksamhetsområde, belägna sydöst om Fiskebäcksmotet. Loftgångshusen på Guldringen med plåtfasader och Beryllgatans prefabricerade betongelementhus tillkom under mitten och slutet av 1960-talet.

Skattegården: Skattegården domineras av ett stort flerfamiljshusområde vid Smyckegatan och Björkhöjdsgatan. Lamellhusen byggdes under 1960-talet. Husen med nästan 900 lägenheter är grupperade kring Smyckeparken. Under en mycket omfattande renovering under 1990-talet förändrades den ursprungliga betongarkitekturen bland annat genom påbyggnad av fler våningar. I Skattegården finns även ett sextiotal småhus.

Grevegården: Grevegården består främst av flerfamiljshus. Husen är uppförda på åkermark som tillhörde gårdarna i Tynnereds- och Kannebäcksdalen. Ner mot Opaltorget löper Kastanjeallén, som är ett gångstråk kantat av trevåningshus med likformiga gårdar. Området genomgår nu stora förändringar genom pågående bebyggelseutveckling.

Kannebäck: Kannebäck består av både småhus och flerfamiljshus och här ligger även Opaltorget.



6. Kuperade områden söder om Söder och Västerleden.

6. Kuperade områden söder om Söderleden

Ängås: Ängås har fått sitt namn av Ängås gård, en av få bevarade ursprungliga gårdar i Frölunda socken. Huvudbyggnaden är från mitten av 1700-talet. Här återfinns framförallt storskaliga flerbostadshusområden, men även radhus och villor.

Områdena i sin helhet innehåller mycket grönska, framförallt i form av skogbeklädda bergssluttningar, men även stora bostadsgårdar. På grund av infrastruktur och topografi upplevs dock stora delar av området som svårtillgängligt.

Kulturmiljö

Bebyggelsen i Högsbo och Frölunda har i huvudsak tillkommit under 1900-talet. Området utgjordes tidigare av ett jordbrukslandskap med enstaka mindre byar och gårdar. I Frölunda socken bodde 1826 personer vid sekelskiftet 1800–1900. Den viktigaste näringen, förutom jordbruket, utgjordes då av fiske.

Sedan början av 1900-talet har området genomgått flera större förändringar som transformerat det öppna jordbrukslandskapet till en tätbefolkad stadsdel av Göteborg. Utbyggnaderna utfördes i etapper under 1950–1970-talet.

I området finns spår av mänskliga aktiviteter som sträcker sig tillbaka till de stenåldersboplatser som påträffats på flera platser inom området. Det finns också en mängd ytterligare fornlämningar dokumenterade från skilda tidsperioder samt förmodligen flera fornlämningar som vi inte ännu känner till.

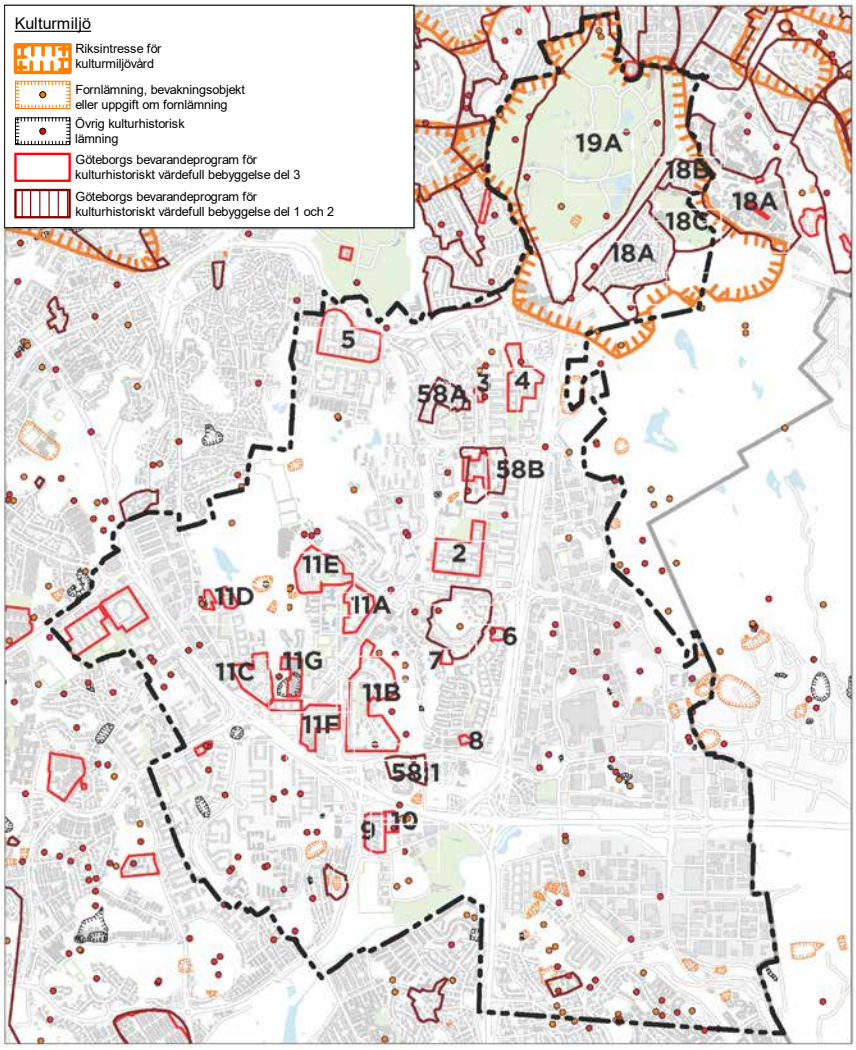
I samband med utbyggnadsplaner har under senare år ett flertal kulturmiljöutredningar tagits fram, exempelvis i samband med framtagandet av planprogram för Centrala Frölunda samt norra Högsbo industriområde (2015) och se-

nast i samband med arbetet med planprogram för Frölunda (2018). Dessa utgör viktiga underlag till den pågående utvecklingen på flera rumsliga nivåer.

Områdets kulturhistoriskt mest intressanta byggnader och bebyggelsemiljöer finns upptagna och beskrivna i kommunens bevarandeprogram, kulturhistoriskt värdefull bebyggelse del I – III. Programmet spänner över perioden från stadens grundande till det moderna kulturarvet 1975. Bebyggelseområdena innehåller även beskrivningar av inslag i miljön som har stor betydelse för den samlade kulturhistoriska berättelsen och förståelsen. Inom dessa områden krävs inom ramen för den kommunala avvägningen särskild hänsyn i syfte att inte göra negativt anspråk på kulturvärdet.

Här beskrivs bland annat Högsbo kyrka, två niovånings skivhus, servicebyggnader så som panncentraler och skolan vid Marklandsgatan, ett bostadsområde med sammanbyggda lamellhus i tre till fyra våningar vid Pennygången, området vid Radiotorget, en lekplats vid Bildradiogatan och Toftaåsens äldreboende och flera bostadsgrupper inom centrala Frölunda grupperade runt Frölunda Torg. I övrigt ingår exempelvis Änggården med Botaniska trädgården och Slottsskogen samt äldre miljöer i de södra delarna runt Frölunda kyrka. Samtliga områden finns redovisade i spalten till höger.

Förutom redan framtagna kulturmiljöunderlag kan ytterligare kulturmiljöutredningar komma att behöva tas fram i det fortsatta arbetet med denna fördjupade översiktsplan. Detta behov får identifieras under samrådstiden och genomföras så att resultatet kan utgöra underlag för utställningsförslaget.



Utpekade områden

I planområdet är följande områden utpekade i del I och del II:

- Botaniska trädgården (18:A)
- Änggårdens villaområde - Norra delen (18:B)
- Änggårdens villaområde - Södra delen (18:C)
- Lilla Änggården (18:D)
- Slottsskogsparken (19:A)
- Axel Dahlströms torg (58:A)
- Bildradiogatan m.m (58:B)
- Västra Frölunda kyrka -f.d. Prästgården (58:1)
- Ängås gård (58:2)
- Bua Gård, f.d. LV6 (58:3)

I Moderna Göteborg beskrivs följande objekt:

- Flatås (2)
- Högsbo kyrka (3)
- Marklandsgatan (4)
- Pennygången (5)
- Radiotorget (6)
- Lekplats vid Radiogatorna (7)
- Elektrongatan (8)
- Toftaåsgatan (9)
- Toftaåsens äldreboende. (10)

Flera objekt finns beskrivna som centrala Frölunda. Dessa är:

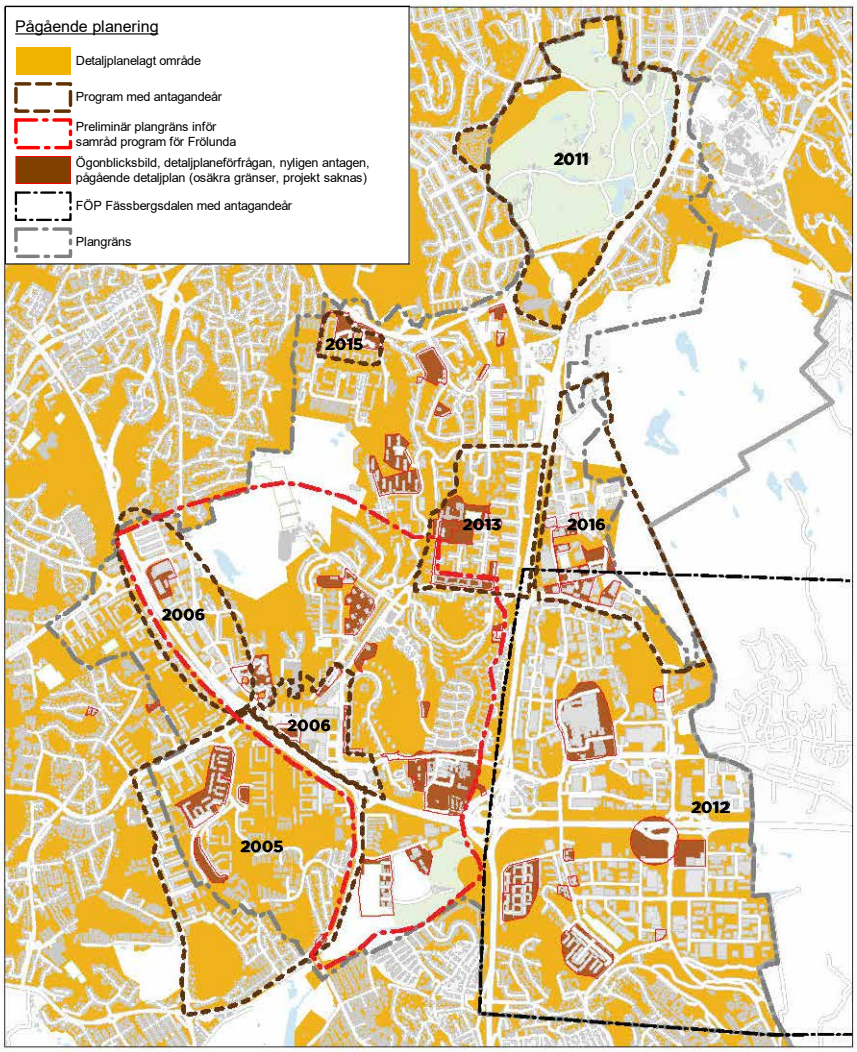
- ”Lösgommarna” (11A)
- ”Kommandobryggorna, ”Käppen” (11B)
- Stjärnhusen (11C)
- Altfiolgatan och Banjogatan (11D)
- Musikvägen och Fiolgatan (11E)
- Frölunda torg (F)
- Frölunda kulturhus (G)

PÅGÅENDE PLANERING

Inom planområdet finns det ett 40-tal detaljplaner som är under framtagande eller som tagits fram under de senaste fem åren. Arbetet med att dessa detaljplaner har föregåtts av flera programarbeten varav ett flertal har hunnit bli inaktuella.

- Program för kompletteringsbebyggelse i Högsbo (godkänt 2005, till delar genomfört vad gäller bebyggelse, till stora delar ej genomfört vad gäller trafikstruktur)
- Program för Tynnered (godkänt 2005, ej genomfört gällande trafikförslag och bebyggelseförslag)
- Program för Frölunda (godkänd 2006)
- Program för Grimmereds industriområde (godkänt 2006, till stora delar ej genomfört),
- Program för Slottsskogen (godkänt 2011, till stora delar ett bevarandeprogram, de delar där förändringar föreslås har ej genomförts)
- FÖP Fässbergsdalen (antagen 2012, endast de delar som ligger inom Göteborgs kommun)
- Program för ny- och påbyggnad vid Distansgatan/Marconigatan (godkänd 2013, till stora delar genomfört vad gäller detaljplaner).
- Program för Högsbohöjd, en del av Jubileumssatsningen för bostäder, inom stadsdelen Järnbrott (godkänd 2015)
- Program för Nordöstra Högsbo (godkänt 2016)

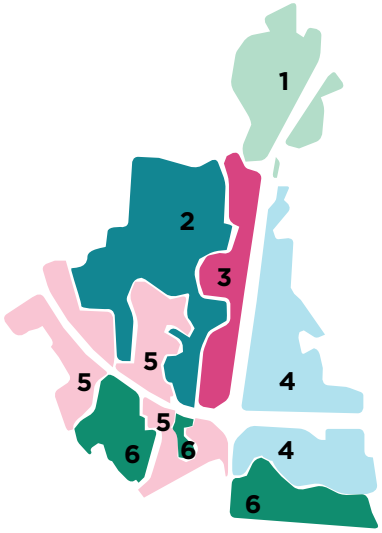
Karta över pågående planering i planområdet.



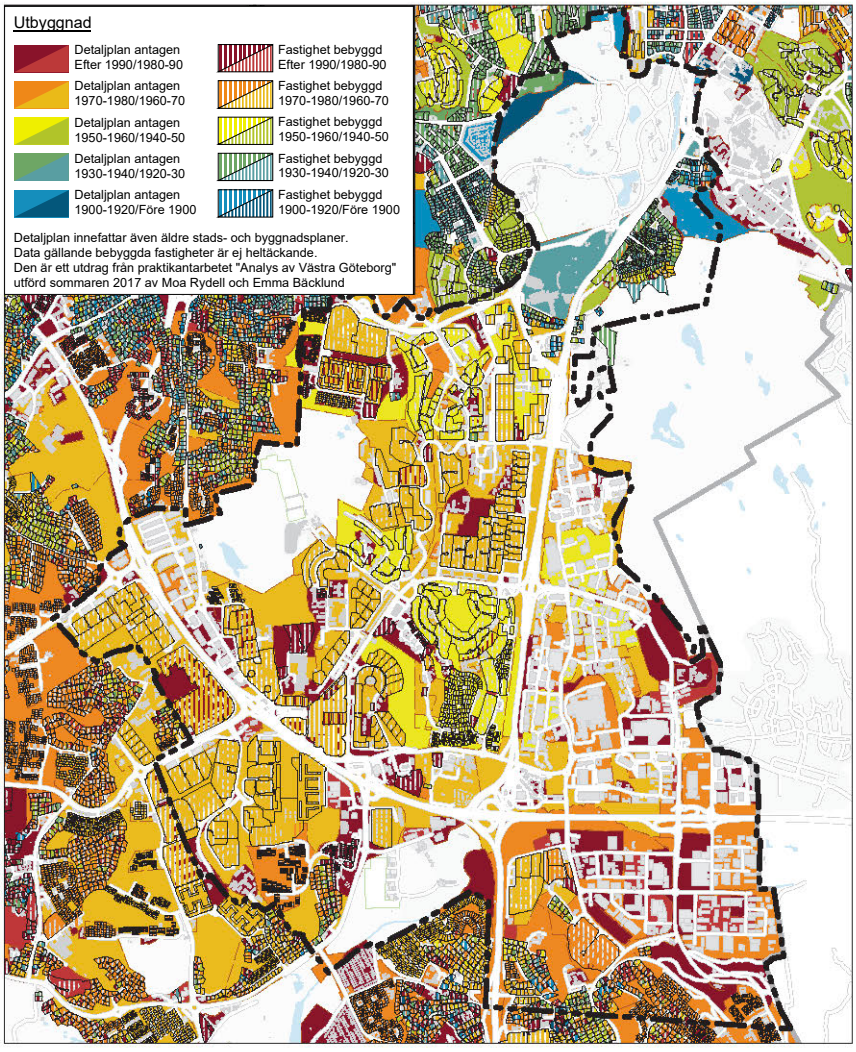
- Pågående arbete med detaljplaner och program för Frölunda (programmet är planerat att skickas ut på samråd under våren 2019, processen samordnas med samrådet för denna fördjupade översiktsplan)

Det finns ett 40-tal detaljplaner som nyligen antagits är under framtagande eller väntar på att sättas igång i planområdet. Sammantaget uppskattas dessa detaljplaner ge följande förändringar vad gäller antalet bostäder inom de närmsta fem åren om de genomförs (uppskattningen är beroende av en rad olika omständigheter och är att betrakta som mycket osäker gällande exakta tal):

Område	Boende 2018	Ändring 2023	Arbets-pl. 2018
1. Norr om Marklandsgatan	1 350		-
2. Västra sidan av Dag Hammarskjöldsledens dalgången, sluttningar och höjdpartier	15 150	+1050	1 850
3. Västra sidan av Dag Hammarskjöldsledens dalgång, lägre belägna delar	9 000	+500	800
4. Östra delen av Dag Hammarskjöldsledens dalgång	1 600	+1300	13 400
5. Dalgångar för Frölunda, Grimmered och Tynnered	10 000	+1700	6 000
6. Kuperade områden söder om Söderleden	6 500	400	450
Totalt ca:	**43 500**	**48 400**	**22 500**



Indelning av planområdet efter landskapstyper.



Karta över utbyggnaden av planområdet.

GRÖNSTRUKTUR

Karaktärisering

Stads- och landskapselement

Landmärken

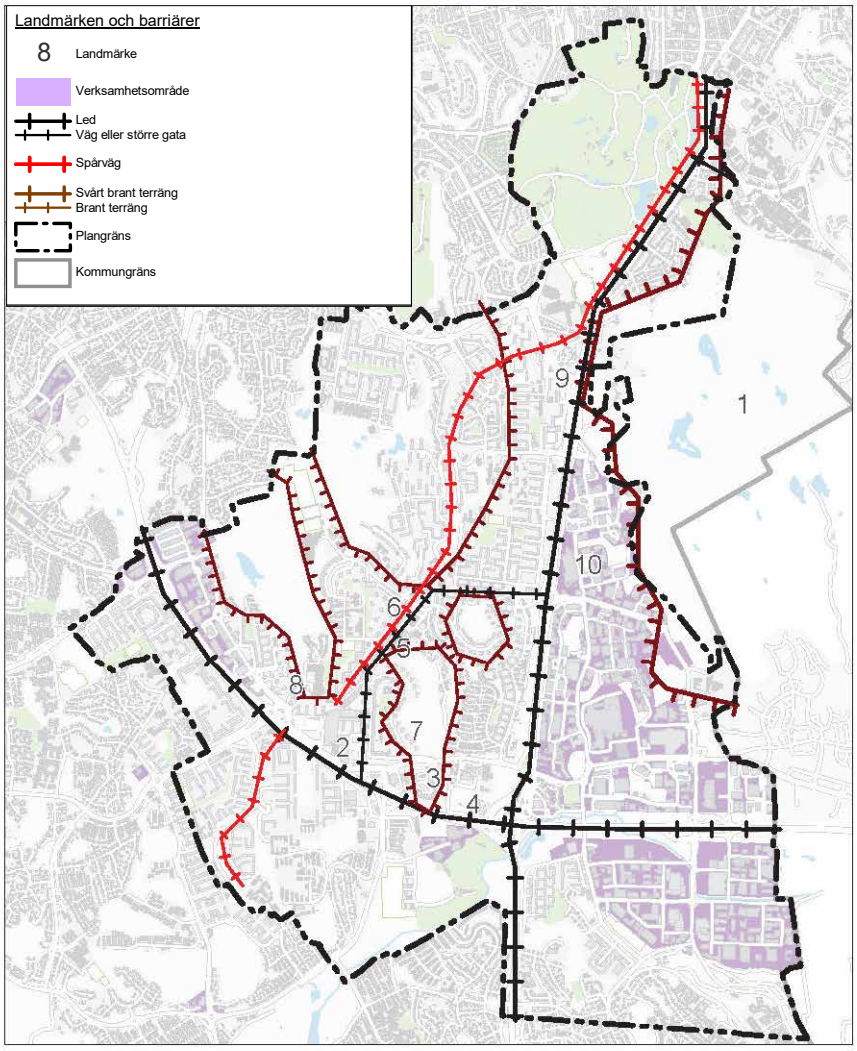
- Änggårdsbergen (1) är ett tydligt landmärke i området som ses från Dag Hammarskjöldsleden och från många platser i bostads- och verksamhetsområdena på var sida om leden. Änggårdsbergen upplevs från många håll som en grön fond i öster.
- Det finns ett flertal landmärken i form av bebyggelse i Frölunda. Bland dessa kan nämnas Frölunda sjukhus (2), Västra Frölunda kyrka (4), radiomasten vid Söder-/Västerleden (3) samt panncentralen Tratten (5). Därutöver finns många utmärkande grupper av bebyggelse som fungerar som landmärken - de så kallade lösgommarna (6), kommandobryggorna (7) och stjärnhusen (8) för att nämna några.
- I Högsbo är landmärkena inte lika framträdande men skivhusen vid Marklandsgatan (9) är markanta i omgivningen. I Högsbo verksamhetsområde öster om leden fungerar de sparade bergknallarna som lokala landmärken. Bland bebyggelsen sticker Pågens byggnad (10) ut tack vare sin storlek och läget vid leden.

Gröna kilar

Viktiga övergripande strukturer i landskapet är de gröna kilar med skogsområden som löper in mot Göteborg mellan dalgångarna. De har betydelse för både ekologiska samband och för rekreation.

Änggårdsbergen i öst ingår som en del i *Slottsskogen-Sandsjöbackakilen* som är viktig på regional nivå. I väst bildar Västra kyrkogården, Svaleboskogen, Ruddalen, Gnistberget/Järnbrottsskogen och Välen en mer eller mindre sammanhängande grön kil som är viktig på en kommunal/lokal nivå, *Ruddalen-Välenkilen*. Söder om leden länkas dessa löst samman med Stora ån.

Slottsskogen-Sandsjöbackakilen karaktäriseras av bland annat utblickar, hällmark med synliga klippor och stora ljunghedar. I Ruddalen-Välenkilen varierar dess karaktär mellan ingående delområden och flera stora barriärer gör att kilen delas upp.



Karta som visar landmärken och barriärer

Siktstråk och utblickar

- Från Änggårdsbergen är utsikten på sina håll imponerande. Även från Ruddalens höjder och andra höjder i området är utblickarna stundtals vida.
- Från lederna och överfarterna över lederna är siktlinjerna långa och strukturer i landskapet och utmärkande arkitektur underlättar orienteringen.
- Från de höga husen i Frölunda är utsikten vidsträckt. Närheten till havet syns.

Barriärer

- Stadsdelens topografi gör att naturliga barriärer finns. Branta sluttningar mellan områdena leder till begränsad tillgänglighet.
- Trafiklederna Dag Hammarskjöldsleden, Söderleden och Västerleden är stora barriärer genom området. Även om det finns flera korsningsmöjligheter så är rörelsen styrd till dessa punkter, som kan upplevas som otrygga. Upplevelsen av lederna som barriärer är större än vad antalet överfarter antyder.
- Även Marconigatan som sträcker sig in i Frölunda upplevs som en barriär. Gatan är gestaltad som en trafikled snarare än ett stadsmässigt gaturum.
- Spårvägen är en annan barriär med få korsningsmöjligheter.
- Naturområden i stadsdelen, som exempelvis Järnbrottsskogen, kan upplevas som barriär inte bara på grund av topografin men också för att de saknar tydliga entréer och stråk.
- Även verksamhetsområdet öster om Dag Hammarskjöldsleden och längs Söder- och Västerleden kan upplevas om barriärer på grund av sin storskaliga karaktär.

Parker och grönområdens användning och funktion

Natur- och rekreationsområden

Natur- och rekreationsområden är relativt stora områden med varierat växt-och djurliv och rekreationsvärden som lockar besökare stora delar av året.

Änggårdsbergen

Änggårdsbergen är ett populärt friluftsområde som precis berör planområdets västra kant. Hit kommer besökare från Göteborg och Mölndal för att exempelvis vandra, cykla eller fika i naturen. Det är förhållandevis lätt att ta sig till Änggårdsbergen med kollektivtrafik eller till fots från centrala staden via exempelvis Botaniska trädgården. Kopplingen till Högsbo och Frölunda är inte lika tydlig med otydliga entréer och barriärer i form av Dag Hammarskjöldsleden och topografi samt undanskymda entréer.

Änggårdsbergen sträcker sig från Botaniska Trädgården i Göteborg och knyter ihop de gröna parkerna i Göteborgs västra delar med Sisjön och Sandsjöbacka i söder. I Änggårdsbergen finns många exempel på typisk västsvensk natur i form av bland annat ljunghed och myrmarker. Området är 320 hektar stort och innehåller såväl dalgångar som branta bergsryggar. I området finns fornminnen bland annat i form av gravar från bronsåldern. Högst av dessa är ett gravröse och en stensättning från vilken man har utsikt över havet.

Ruddalen

Ruddalen domineras av blandskog, men här finns också ljungbeklädda hällar och en hassellund. I Slottsbergsmossen växer vit och gul näckros. Vid Torpadammen häckar bland andra skrattmås, gräsand och knipa. I dammarna finns både stor och liten vattensalamander. Ruddalen är ett idrotts-och rekreationsområde

Sociotopkarta

En sociotopkarta visar hur människor använder och upplever offentliga platser och grönområden i staden. Sociotopkartor bygger på undersökningar med medborgare - dels systematiska platsobservationer och dels enkäter, möten och intervjuer där människor får säga vilka platser de använder och vad som är värdefullt. Göteborgs sociotopkarta är framtagen av Göteborgs Stad och används som ett verktyg i stadens planering för en bättre stadsmiljö. Under 2005 och 2007 tog Göteborgs Stad fram sociotopkartor för Högsbo respektive Frölunda. Materialet bedöms i delar fortfarande vara aktuellt.

Utemiljöns användning och funktion finns fördjupat beskriven i de kartorna som är tillgängliga på Göteborgs stads hemsida.

med bland annat motionscentral, fotbollsplaner, och isbana. Här finns också olika typer av, leder, varav en motionsslinga med belysning. Fornborgen på Slottsbergets topp byggdes på 500-talet.

Välenområdet
Välen ligger söder om Högsbo och Frölunda och Västerleden. En del av området är kommunalt naturreservat. Välen utgörs framförallt av blandskog och lövskog, skogsklädda berghällar och strandängar med ett rikt fågelliv. I området finns möjligheter till friluftsliv och naturupplevelser. I angränsande områden finns blanda annat ett koloniområde, ett träningscenter för golf samt Välens idrottsplats med fotbollsplaner.

Stadsparker
Stora parker med höga kvaliteer som lockar människor från hela Göteborg.

Positivparken
I Frölunda ligger Positivparken som tillsammans med Ruddalen utgör en av Göteborgs stadsparker. l den anlagda parken finns en av stadens fyra utflyktslekplatser och en bemannad parklek. Parken är fylld med aktiviteter, förutom lekplats för småbarn finns här en parkourpark, studsmattor, beachvolleyplan, boulebana och fotbollsplan. Naturdelen, Ruddalen, beskrivs under rubriken natur- och rekreationsområden ovan.

Slottsskogen
Norr om Högsbo-Frölunda ligger Göteborgs kanske mest populära stadspark Slottsskogen. Slottsskogen anlades på 1870-talet. Parklandskapet, djurgårdarna, byggnaderna, entréerna och parkvägarna är i stora delar välbevarade och sätter en tydlig historisk prägel på parken. Idag är Slottsskogen en viktig symbol för många göteborgare. Här pågår vardagsliv, och här träffas man för fest och evenemang.

Slottsskogen har en stor betydelse för den biologiska mångfalden och många ekosystemtjänster. Särskilt viktig är den mosaik av olika naturtyper som finns i parken. I Slottsskogen finns också gott om stora träd i olika åldrar, även döda, samt träd av olika arter vilket många djur och växter är helt eller delvis beroende av. Slottsskogens gamla, grova ekar är mycket värdefulla för den biologiska mångfalden. Slottsskogen vattenmiljöer är viktiga för fiskätande fåglar och för groddjur som exempelvis större vattensalamander. Dammarna är också viktiga rast-och övervintringsmiljöer för änder.

Slottsskogens storlek är av stor betydelse för den biologiska mångfalden eftersom stora områden i regel är mer artrika än små.

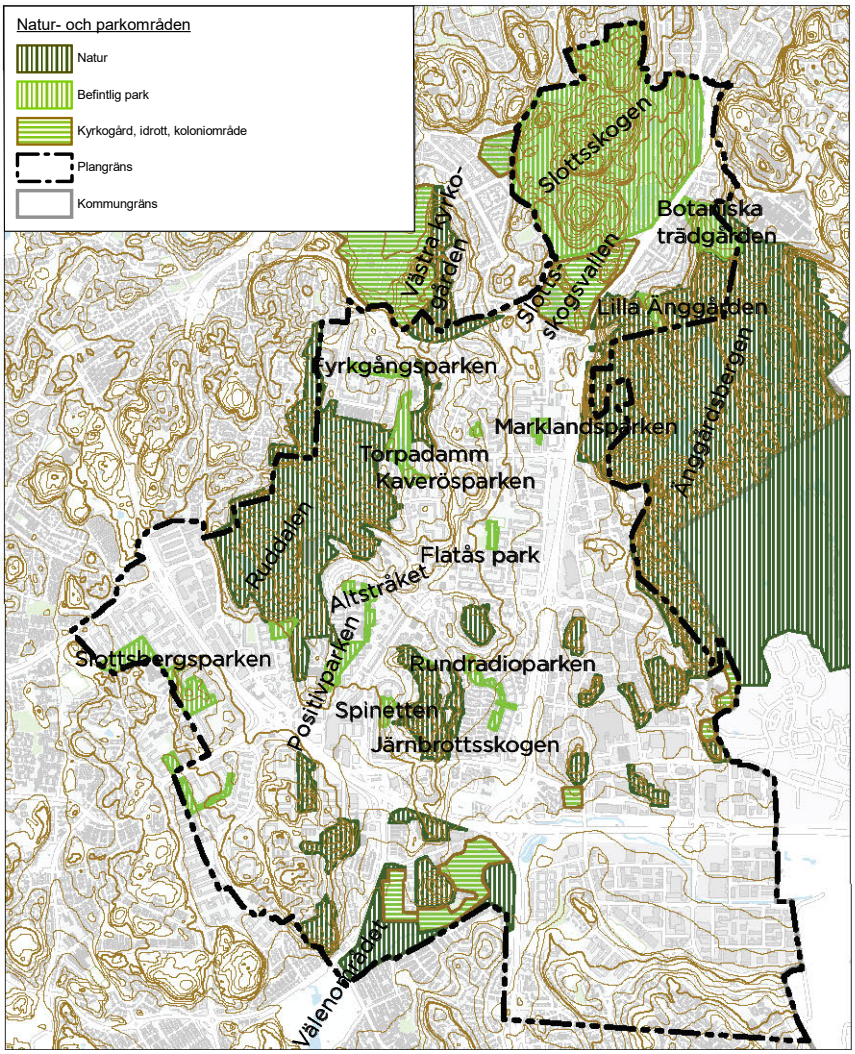
Stadsdelsparker
Stadsdelsparken är en park som framförallt besöks av de som bor i den omgivande stadsdelen och ska kunna nås inom 15 minuters promenad från bostaden. I en stadsdelspark bör det finnas förutsättningar för sociotopvärdena vila, mötesplats, picknick, sällskapslek, promenad och lek. En stadsdelspark ska även ha ett varierat växt- och djurliv. Nedanstående parker är identifierade som stadsdelsparker i Göteborgs stads grönstrategi.

Positivparken

Enligt sociotopkarteringen från 2005 finns sociotopvärdena bollsport, kulturhistoria, lek, motion, mötesplats, naturupplevelse, promenad, sällskapslek, utblick, vattenupplevelse och vila i Ruddalen och Positivparken. Det är utöver dessa rimligt att tro att värdena blomning, evenemang, grön oas, gatusport, picknick återfinns i parken. Sammantaget skulle det ge att 16 av 20 utav Göteborgs sociotopvärden återfinns här.

Slottsskogen

Enligt sociotopkarteringen från 2006 finns sociotopvärdena bollsport, blomning, evenemang, grön oas, lek, motion, mötesplats, naturupplevelse, picknick, promenad, sällskapslek, utblick, vattenupplevelse och vila i Slottsskogen. Det är utöver dessa rimligt att tro att värdena kulturhistoria, gatusport och odling återfinns här. Sammantaget skulle det ge att 17 av 20 utav Göteborgs sociotopvärden.



Karta som visar natur- och parkområden.

Slottsbergsparken
Parken ligger i anslutning till Ruddalen och fungerar som en övergångszon mellan bebyggelsen och naturområdet. Från parkens norra del når man Ruddalens motionsslingor. Parken är öppen och skålformad med en samlande lekplats och gräsplan för bollek.

Torpadamm
Även stadsdelsparken Torpadammen ligger i anslutning till Ruddalen. Torpadammen rymmer ett böljande park- och naturlandskap där klippta gräsmattor möter skog och dammar.

Rundradioparken
Parken är en mötesplats för de boende i Järnbrott. Här finns plats för grillning, lek (bland annat vattenlek sommartid), picknick och vila i en vacker parkmiljö. Parken ligger i anslutning till Järnbrottsskogen och är en del i ett nät av gångvägar genom stadsdelen.

Bostadsnära parker och naturområden
Bostadsnära park-och naturområden används främst av boende och verksamma i omgivande kvarter, maximalt 300 meter från bostaden och minst 2000 m² stora.

Dessa områden ska innehålla kvaliteter som varierat växt-och djurliv, grön oas, vila och mötesplats.

- Spinetten
- Flatås park
- Altstråket med Altplatsen
- Fyrkgångsparken
- Marklandsparken
- Kaverösparken
- Järnbrottsparken med skogsområde

Övrig grönstruktur och målpunkter

- *Mindre gröna ytor* Förutom tidigare beskrivna områden finns kompletterande grönstruktur i form av små park- och naturytor som antingen är mindre än 2000 m^2 eller som saknar sociotopvärden. Dessa områden bidrar till upplevelsen av den gröna stadsdelen. De utgör gröna skärmar mellan infrastruktur och bostäder och är viktiga för ekosystemtjänster av olika slag.
- *Lekplatser* I Högsbo och Frölunda finns 18 kommunala lekplatser. Lekplatserna är relativt jämnt fördelade över stadsdelen, samtliga ligger dock väster om leden. Flera ligger i relativt bullerstörda områden. Lekplatsen i Positivparken är en av Göteborgs utflyktslekplatser och den är också bemannad. (Se karta under avsnittet *Bostäder och samhällsservice*)
- *Skolor och förskolor* I Högsbo och Frölunda finns sex grundskolor och 22 förskolor, samtliga väster om leden. Skol- och förskolegårdarna används för lek även utanför skoltid i olika hög grad.
- *Idrotts- och bollplaner* I Ruddalen finns fotbollsplaner (gräs och konstgräs) och en bandybana, i Flatås en liten konstgräsplan, i Välen flera bollplaner (grus, gräs och konstgräs). Sikvallens 11-mannagräsplan i Högsbo verksamhetsområde försvinner i och med utbyggnaden av detaljplanen för Olof Asklunds gata.
- *Målpunkter utanför området* Det som inte finns inom områdets gränser och som fungerar som målpunkter idag är bland annat kusten och havet. Ett flertal badplatser fungerar som målpunkter, varav Askimsbadet är den största. Andra målpunkter är Västra Kyrkogården och parker och platser i västra och centrala Göteborg.

Trygghet, säkerhet och tillgänglighet

Större delen av Högsbo och Frölunda är planerade enligt scaft-principen med trafikseparering. Trafikspareringen leder till bilfria vardagsmiljöer där barn kan röra sig säkert mellan bostaden och parken och ibland även till förskolan eller skolan och hållplatsen. Baksidan av trafikspareringen är de miljöer som skapas som en konsekvens och som kan upplevas som otrygga, exempelvis gång- och cykelpassager vid större gator, leder och spårväg. Att röra sig på en gångväg bortkopplad från gatustrukturen kan också upplevas som otryggt, särskilt efter mörkrets inbrott.

Topografin innebär att tillgängligheten i området inte är fullgod då det finns stora höjdskillnader i området.

Blåstruktur

Inom området för den fördjupade översiktsplanen är vattnet på många håll inte alls synligt. Undantagen finns i områdets parker och naturområden. I Slottssko-

gen finns stora dammar och både Ruddalen och Änggårdsbergen rymmer mindre vattensamlingar. I Välenviken mynnar Stora ån i havet. Stora ån är klassad som en mycket känslig recipient där det finns stora behov att förbättra vattenkvalitén.

Göteborg står inför ett flertal utmaningar kopplade till ett framtida klimat, däribland stigande havsnivåer, ökade flöden och en högre frekvens av kraftiga skyfall. Det är idag kapacitetsbrist i det allmänna dagvattensystemet vilket behöver åtgärdas för att inte översvämningar som skadar fastigheter eller infrastruktur ska uppstå. Vid en utveckling av staden behöver kapacitetsbristen hanteras så att problemet inte förvärras.

Grönstruktur - närhet, kvantitet och kvalitet

Närhet

I detta arbete har en undersökning gjorts gällande avstånd mellan bostad och park. Enligt kommunens grönstrategi ska detta avstånd vara under 300 meter. Detta krav uppfylls idag inom i stort sett hela området väster om Dag Hammarskjöldsleden. Det största sammanhängande bristområdet idag är industri- och verksamhetsområdet öster om leden.

Kvantitet

En preliminär uppskattning av mängden park i stadsdelen idag har gjorts. I uträkningen definieras begreppet *park* som park eller natur med kvaliteter och storlek enligt grönstrategin (bostadsnära parker och naturområden, stadsdelspark samt stadspark). I området väster om Dag Hammarskjöldsleden är tillgången ungefär i linje med de önskvärda 10 m^2 park/person.

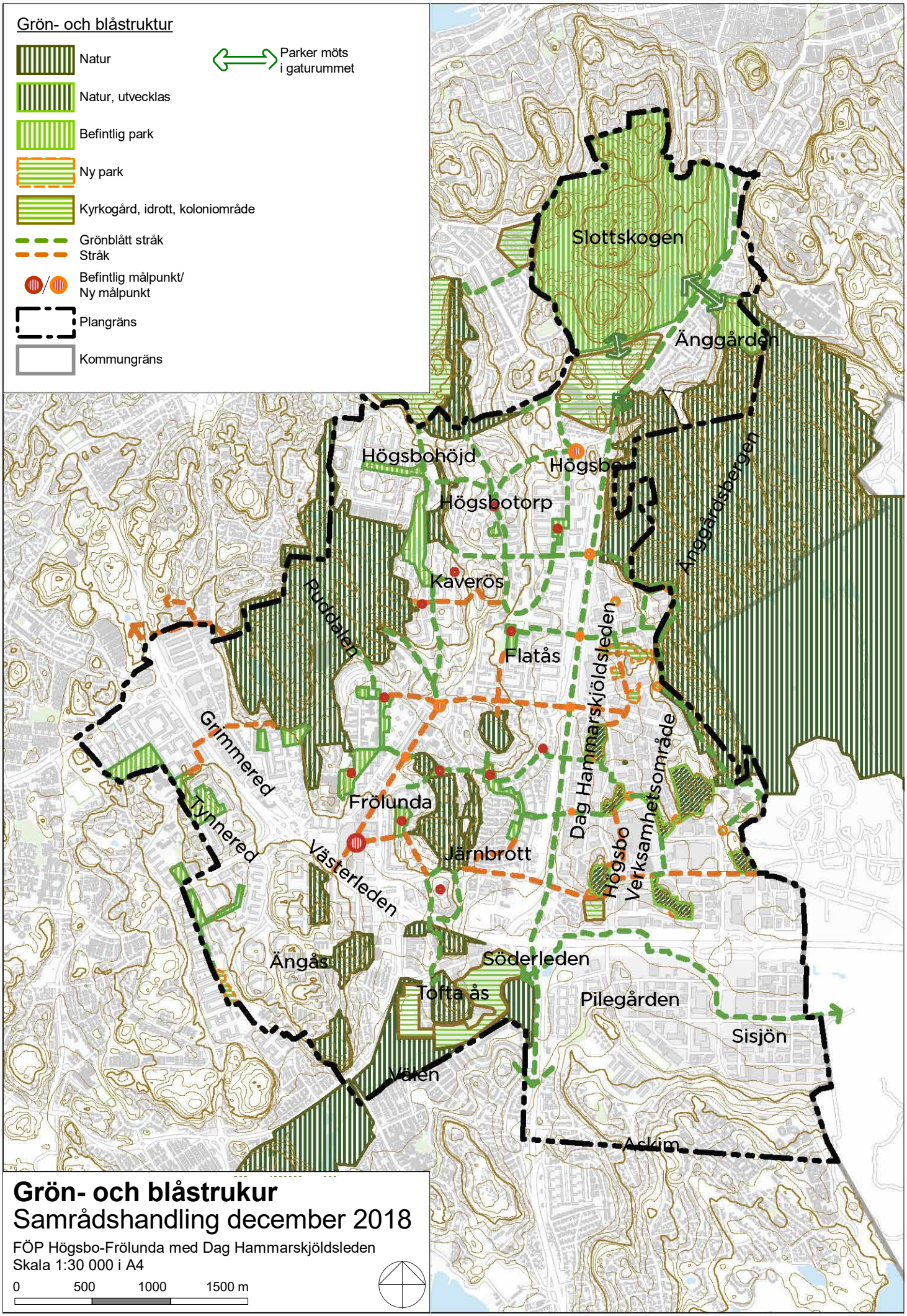
Kvalitet

Grönstrukturen i området väster om Dag Hammarskjöldsleden varierar i skala och innehåll med allt från det stora sammanhängande naturområdet vid Ruddalen till små gröna rum och bostadsgårdar. Grönstrukturen erbjuder naturparker där naturen uppfattas vild och gestaltade parker där grönskan är mer tuktad, och den rymmer lugna och aktivitetsfyllda platser, som exempelvis utflyktslekplatsen i Positivparken. En trend på senare år är att parkerna på planmark delvis exploaterats med bostadsbebyggelse. Kvar blir en grönstruktur med stora topografiska utmaningar.

Sammanfattande analys av stadsdelens grönstruktur

Problem och brister i den grönblåa strukturen som den fördjupade översiktsplanen kan bidra till att lösa kan bidra till att lösa.

- Det finns delområden där bostäder har mer än 300 meter till ett grönområde.
- Stadsdelarnas gröna kilar behöver länkas ihop. Exempelvis är kopplingen mellan Slottsskogen och Botaniska trädgården mycket svag idag
- Änggårdsbergen är en stor resurs – men svårtillgänglig och svår att hitta till.
- Så nära havet – men ändå så långt ifrån.
- Stadspark saknas i området söder om leden
- Stadsdelar som inte hänger ihop på grund av barriärer.
- Det finns gott om vatten att ta hand om i den tätare staden.
- Kollektivtrafikhållplatser ligger inte bra i förhållande till rekreativa målpunkter.


Grön- och blåstruktur
Natur
Natur, utvecklas
Befintlig park
Ny park
Kyrkogård, idrott, koloniområde
Grönblått stråk
Stråk
Befintlig målpunkt/
Ny målpunkt
Plangräns
Kommungräns
Parker möts
i gaturummet
Slottskogen
Ånggården
Högsbohöjd
Högsbo
Högsbotorp
Ånggårdsbergen
Kaverös
Rudsdalen
Flatås
Dag Hammarskjöldsleden
Grimmered
Tynnered
Frölunda
Järnbrott
Västerleden
Högsbo Verksamhetsområde
Ängås
Söderleden
Tofta ås
Pilegården
Sisjön
Vårlen
Ackjm
Grön- och blåstrukur
Samrådshandling december 2018
FÖP Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden
Skala 1:30 000 i A4
0
500
1000
1500 m

Förslag till grönstruktur

Den övergripande principen för båda sidorna av leden är att förädla det som redan finns och komplettera med nya värden där de saknas. Principen bygger på att de grönytor som finns i området bevaras samtidigt som sambanden mellan dem stärks. Öster om Dag Hammarskjöldsleden finns goda möjligheter att skapa en ny grönstruktur med bra bostadsgårdar, bostadsnära parker och stadsdelsparker.

Närhet

Avstånd till parker och naturområden har stor betydelse för tillgänglighet och användning. Avstånden ska inte överstiga 300 meter från bostad, arbetsplats och skolor i enlighet med *Grönstrategi för en tät och grön stad*. För framförallt barn och äldre som främst rör sig nära sin bostad har de bostadsnära parkerna och naturområdena stor betydelse. De bostadsnära parkerna kompletteras med större stadsdelsparker som ska ligga inom en kilometer från bostaden. Dessa krav uppfylls idag inom i stort sett hela området väster om leden.

Kvantitet

Den sammanlagda mängden parkmark ska vara tillräckligt stor för att tillgodose invånarnas rekreationsbehov och klara det höga besökstrycket med fortsatt hög kvalitet. Behovet av yta varierar beroende på hur många personer som bor nära och som besöker området, hur terrängen ser ut och vilka funktioner och upplevelsevärden som ska rymmas.

Senaste årens erfarenheter både i Sverige och internationellt har visat på 10 m^2 park/person som en miniminivå för mängden parkmark. Det är också den siffran som används i arbetet med planförslaget för Högsbo och Frölunda. I detta arbete definieras begreppet *park* som park eller natur med kvaliteter och storlek enligt grönstrategin (bostadsnära parker och naturområden, stadsdelspark samt stadspark).

Kvalitet

Parker och naturområden är gröna vardagsrum i staden. De ska vara användbara, tillgängliga, attraktiva och erbjuda möjligheter till varierade aktiviteter. Människor tycker om olika typer av miljöer och upplevelser. Stor variation i och mellan områden lockar fler till utevistelse och ökar möjligheten till spontana möten mellan människor. Variationen skapar också ett brett spektrum av livsmiljöer för växter och djur vilket bidrar till en rik biologisk mångfald. Kvalitet handlar om innehåll och utformning. Kvalitet handlar också om en stad med goda förutsättningar för ekosystemtjänster.

Inriktning

- Utveckla de gröna kilarna
- Förstärk och synliggör närheten till vatten
- Säkerställ god tillgång till parker och naturområden
- Skapa en grön- och blåstruktur som stödjer ekosystemtjänster
- Utnyttja och utveckla ekosystemtjänster

På kommande sidor följer en mer detaljerad beskrivning av hur grönstrukturen kan utvecklas:

> *Dag Hammarskjöldstaden är en grön och tät blandstad som består av sammanbundna stadsdelar utan upplevda barriärer”.* **Från målbild**



Förslaget till grönstruktur är en konkretisering av Scenario 5. Idén om att planområdet ska bindas samman med stråk som leder mellan olika park- och rekreationsområden och dalgångens större närrekreationsområden.

Slottsskogen-Sandsjöbackakilen
Idag är kopplingen mellan Slottsskogen och Botaniska trädgården i det närmaste obefintlig. Parkerna ingår som en del i Slottsskogen-Sandsjöbacka kilen och är viktiga i ett större regionalt sammanhang liksom i ett vardagligt och lokalt perspektiv. Att länka samman parkerna har både ekologiska motiv, bland annat för ekmiljöer, och sociala argument. Parkerna är viktiga symboler för staden (besöksnäring), viktiga till vardag (närboende) och fest/utflykt (göteborgare och besökare).

Ett annat sätt att stärka Slottsskogen-Sandsjöbackakilen är att koppla ihop Änggårdsbergen med Sisjöområdet genom en ekodukt över Söderleden. Förslaget finns redan med i FÖP Fässbergsdalen samt i en åtgärdsvalsstudie av barriäreffekter för friluftsliv, flora och fauna vid Söderleden gjord av Trafikverket. Den föreslagna ekodukten ligger inom Mölndals stad.

Utveckla de gröna kilarna runt Högsbo och Frölunda

Viktiga övergripande strukturer i landskapet är de två gröna kilar med skogsområden som löper in mot Göteborg på var sida om Högsbo och Frölunda. Slottsskogen-Sandsjöbackakilen i öster är viktig på regional nivå. I väst är Ruddalen-Välenkilen viktig på en lokal nivå. Ruddalen-Välenkilen är främst viktig ur rekreationsperspektivet medan Slottsskogen-Sandsjöbackakilen har stora ekologiska värden. Söder om leden länkas dessa löst samman med Stora ån.

Barriärer gör att kilarna idag inte är helt sammanlänkade. Här krävs fler kopplingar inom kilarna för att få en helhet, bland annat för att stärka den biologiska mångfalden. Promenadstråk kan binda ihop kilar för människan. Vid planering av ny bebyggelse och infrastruktur är det viktigt att förstärka de samband som finns inom kilarna.

Knyt ihop Slottsskogen med Botaniska trädgården

- Parkerna möts i gaturummet – exempelvis över en grönskande ekkantad boulevard som är lätt att korsa. För den gående ska det upplevas som en park med en genomfartsgata snarare än två parker åtskilda av en trafikled.
- Placera spårvagnshållplatsen i höjd med Botaniskas entré!

Länka samman Ruddalen-Välenkilen

- Koppla ihop Välen med Gnistberget/Järnbrottsskogen. En gångbro finns idag över leden söder om Frölunda kyrka i förlängningen av Frölunda kyrkogata. Utveckla stråket till ett tydligare samband med huvudfokus på rekreation.
- Koppla ihop Gnistberget/Järnbrottsskogen med Ruddalen via Positivparken med en tydlig och trevlig promenad genom stadsmiljö med gröna inslag.
- Koppla ihop Ruddalen med Svaleboskogen och Västra kyrkogården. Huvudfokus är rekreation men ger även möjligheter för ekologisk spridning.

Förstärk kopplingarna mellan de gröna kilarna

- Koppla ihop de gröna kilarna i nord-sydlig riktning med nya tvärgående stråk i öst-västlig riktning.
- Utveckla Stora ån som en grön korridor som förbinder två gröna kilar.

Förstärk och synliggör närheten till vatten

Göteborgsregionen har en stor variation av blågröna stråk, det vill säga vattendrag med omgivande grönska. För Göteborg är havet, älven och åarna viktiga för bland annat turism, rekreation och ekosystemtjänster. I Högsbo och Frölunda finns inga blågröna stråk men söder om Söderleden rinner Stora ån. I söder sträcker sig Välenviken in och bildar en entré mot kusten.

Att röra sig nära vatten är attraktivt, både längs havet men även utmed mindre vattendrag. Det är viktigt att de blågröna stråken har en kontinuitet och att de är lätta att orientera sig utmed.

Det finns gott om vatten att ta hand om i den tätare staden. *Strukturplan Dag Hammarskjöld* (se vidare avsnittet *Klimat*) visar förslag på skyfallsleder och skyfallsytor, alltså platser där stora vattenmängder kan hanteras i samband med skyfall. Hanteringen av stora regnmängder kommer att vara en utmaning i området och kommer att kräva en genomarbetad strategi.

Välenparken

- Utveckla Välenområdet. I det fortsatta planeringsarbetet utreda vidare om området med Välen och omkringliggande platser och kustområde har förutsättningar att utvecklas till en stadspark. Den skulle i så fall kunna fylla behovet av en större stadspark i västra Göteborg. Med tydlig kustnära karaktär skulle området kunna bidra med variation i paletten av stadsparker i Göteborg som helhet. En stadspark i detta läge har också potential att fungera som länk mellan olika stadsdelar, bland annat Tynnered och Askim, och på det sättet bidra till social hållbarhet.

Värna och utveckla Stora ån

- I det fortsatta planeringsarbetet bör det utredas hur Stora åns potential bäst tas om hand och om det är lämpligt att utveckla rekreationsstråk längs hela eller delar av åns sträckning.

*Ge plats för vatten i stadsmiljö*n

- Skapa nya ytliga vägar för att avleda dagvatten och vatten vid skyfall så att vattnet inte belastar det befintliga dagvattensystemet. Detta kan exempelvis göras genom avrinning till ett dike eller kanal längs med en väg istället för via en kulverterad ledning.
- Genom att planera för multifunktionella ytor kan vattnet omhändertas och fördröjas i stadsmiljön på ett yteffektivt vis. Multifunktionaliteten kan bestå i parkytor som gestaltas för att klara av att tillfälligt ta hand om stora vattenmängder. Även gaturum och torg ska gestaltas på ett sådant vis att det stödjer vattnets väg till ytor där vattnet tillfälligt kan samlas.

Säkerställ god tillgång till parker och naturområden

Det viktigt med grönområden i varierande skala; små bostadsnära parker eller naturområden, mellanstora stadsdelsparker, stora stadsparker och stora natur- och rekreationsområden. Det är viktigt att det finns tillräcklig mängd användbar park och naturmark i förhållande till antalet invånare i närområdet, minst 10 m^2 park/person, att människor har tillgång till parker och naturområden i sin närhet, inom 300 meter från bostaden, och att de är lätta att nå.

Vissa arter, framförallt däggdjur och fåglar, kräver stora obrutna naturområden för att kunna överleva. Det är därför viktigt att bevara stora sammanhängande naturområden och att aktivt arbeta med att stärka de gröna kilarna i regionen. Det bedöms särskilt viktigt att värna gränserna för Änggårdsbergen, Ruddalen, Välen och Slottsskogen.

Utveckla förparker öster om Dag Hammarskjöldsleden

- Det största sammanhängande bristområdet när det gäller grönstruktur är verksamhetsområdet öster om leden. Vid en utveckling av området ges möjlighet att skapa en ny grönstruktur med bra bostadsgårdar, bostadsnära parker och stadsdelsparker.
- Öar av natur, bergknallar, med naturvärden och fornlämningar, bildar ryggraden i grönstrukturen i södra delen av verksamhetsområdet. Intill bergknallarna anläggs en förpark om minst 2000 m^2 med hög tillgänglighetsgrad och fler funktioner och aktiviteter. Den anlagda parken berikas av naturknallen intill. Natur på knalle + förpark = bostadsnära park.

Välen

De höga rekreationsvärdena och den fantastiska natur som skärgården utgör är en tydlig del av Göteborgs identitet. En park i anslutning till havet, Välenparken, kan hjälpa till att förstärka Göteborgs identitet som vattennära stad. Välenparken skulle kunna utvecklas till ett värdefullt natur- och rekreationsområde bestående av Välens naturreservat samt angränsande delar där det finns större möjlighet till utveckling mot en park med fler kvaliteter.

Stora ån

Stora ån är en näringsrik och långsamt flytande å. Stråket längs med Stora ån är på vissa håll relativt vegetationsrikt men är idag svårtillgängligt och kan utnyttjas bättre för gång- och cykeltrafik. Ån är en viktig ledstruktur för både djur och växter. Stora ån korsar Söderleden på två punkter i Göteborg innan den rinner åt sydväst och mynnar i Välen och Askimsviken.

- Där det är möjligt länkas de bostadsnära parkerna samman till ett parkstråk eller i bästa fall till en stadsdelspark. På andra håll blir de målpunkter i promenadstråk. De kan också knytas samman med Änggårdsbergens förparker.
- Bergknallarna är karaktärsskapande och kan fungera som landmärken i den nya stadsdelen.

Utveckla förparker till Änggårdsbergen och Ruddalen

- Änggårdsbergen är en mycket stor resurs men är svårtillgänglig och svår att hitta till. Här föreslås att förparker utvecklas i strategiska lägen.
- Förparkerna ska ha dragningskraft i sig själva till exempel genom en lekplats, utegym eller närliggande publik verksamhet (jämför med Skatås). En befolkad förpark är trygghetsskapande för entrén. Förparkerna ska väcka upptäckarlusten och inspirera till besök i Änggårdsbergen. Botaniska kan sägas fungera som en förpark till Änggården idag. Även Lilla Änggården kan utvecklas att fungera så.
- Den dolda entrén vid Gruvgatan bör omskapas till entrépark. Även området vid Högsbo pegmatitbrott skulle eventuellt kunna utvecklas för att tillgängliggöra miljön ytterligare. Här finns dock säkerhetsproblem med instabilt berg. Även längre söderut föreslås ett par lägen för förparker exempelvis i anslutning till Långeberga ridklubb.
- Ökad tillgänglighet till Änggårdsbergen kräver också ett gatunät som logiskt länkar och leder fram till området med gångstråk som landar rätt och knyter samman stadsdelarna på båda sidorna om leden med varandra och Änggårdsbergen. Även hållplatslägen kan förhålla sig till förparker eller i anslutning till stråk som leder till dessa förparker.
- Även Ruddalen är ett på många sätt välfungerande natur- och rekreationsområde. Genom att utveckla fler entrépunkter med förparker kan tillgängligheten och attraktiviteten öka även här.
- Liksom vid Änggårdsbergen är det viktigt hur stråk och kollektivtrafikhållplatser kopplar till Ruddalens förparker och gångsystem.

Skapa en väv av attraktiva promenadstråk

- Genom att omvandla Dag Hammarskjöldsleden till en boulevard och angränsande områden till Dag Hammarskjöldstaden kan nya rörelsemönster skapas. Stadsdelar som idag inte hänger ihop kan kopplas samman och målpunkter som torg och parker kan upplevas ”komma närmare”.
- Stråken ska ansluta till offentliga rum som torg, lekplatser, parker, idrottsplatser, butiksområden med mera.
- Stråken ska vara attraktiva att gå på med saker att titta på, uppleva och leka på. De ska locka människor till att promenera, flanera, jogga, åka rullskridskor, lära sig cykla på och skapa känsla av folkliv och aktivitet.
- Stråken ska vara varierade i sin utformning och karaktär. De ska vara gröna med träd och planteringar i varierande grad.
- Stråken ska vara lagom trafikerade så att de känns trygga men inte bullriga eller förorenade av avgaser.

Förpark

Anlagd park som inte bara är en väl fungerande park i sig själv utan även fungerar som ett entréområde till ett intilliggande naturområde. Förparkerna har också ett varierat innehåll och gestaltning som lockar till rörelse dem emellan.

Högsbo pegmatitbrott

Högsbo pegmatitbrott avsattes som naturminne på 1970-talet i samband med hot om exploatering, och ingår idag i naturreservatet. Det topografiska läget gör att pegmatitbrottet inte fylls med vatten.

Skapa en grön- och blåstruktur som stödjer ekosystemtjänster

Parker och naturområden är gröna vardagsrum i staden. De ska vara användbara, tillgängliga, attraktiva och erbjuda möjligheter till varierade aktiviteter. Människor tycker om olika typer av miljöer och upplevelser. Stor variation i och mellan områden lockar fler till utevistelse och ökar möjligheten till spontana möten mellan människor. Variationen skapar också många olika livsmiljöer för växter och djur vilket bidrar till en rik biologisk mångfald.

Vegetation, framförallt träd, fungerar klimatreglerande genom att sänka temperaturen. Stor grönyta ger bättre och mer utspridd kylande effekt till omgivningen. Trädens skugga bidrar till svalare temperaturer, men framför allt avger träd stora mängder vatten genom avdunstning, vilket har en avkylande effekt på luften. Vegetationen är också av stor betydelse för luftkvaliteten i staden. Träd har generellt bättre reningseffekt än gräs och buskar och kan skapa förhållanden, som gör att förorenad luft stiger rakt uppåt.

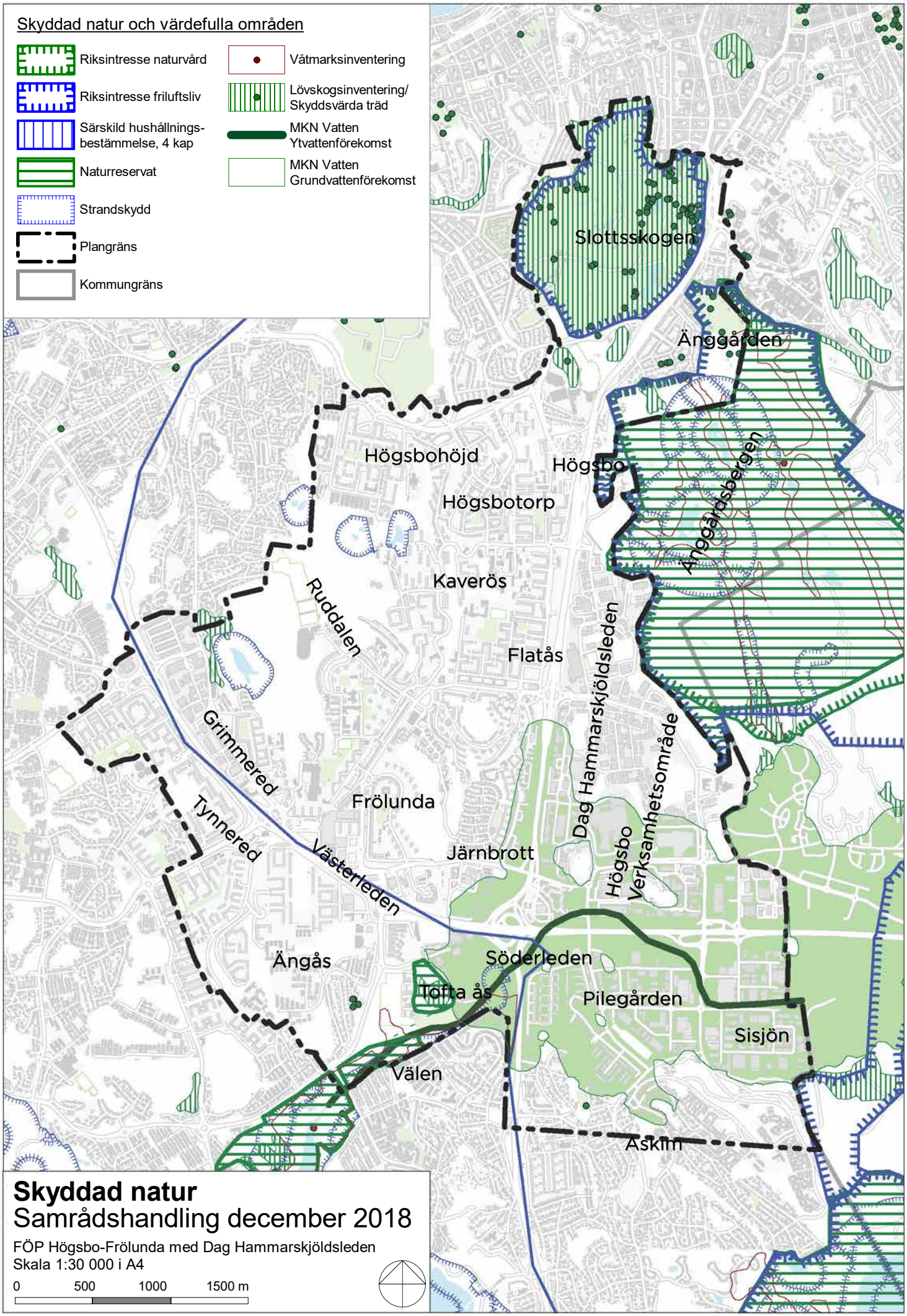
I takt med klimatförändringarna kommer andelen kraftiga regn att öka vilket innebär ett ökat behov av lokal fördröjning av dagvattnet. Vegetation och icke hårdgjord mark har även effekt på förorenat dagvatten. Luftföroreningar, som fastnat på hårdgjorda ytor som vägar och tak, sköljs bort med regnvattnet. Leds vattnet till öppna grönytor filtreras vattnet genom marken. Nedbrytande organismer har då möjlighet att fånga upp föroreningarna, istället för att de belastar våra dagvattensystem.

Skapa variation i innehåll och utformning

- I Högsbo och Frölunda finns möjlighet att skapa en stor variationsrikedom bland parker och naturområden. Vid utveckling av grönstrukturen och skapandet av nya parker och stråk ska dessa fyllas med varierande innehåll och gestaltning.
- Parker och naturområden ska fungera som gröna oaser, pauser i stadens brus. När nya parker anläggs ska goda ljudmiljöer eftersträvas.

Utnyttja och utveckla ekosystemtjänster

- Plantera träd i gatumiljö, på bostadsgårdar och i parker. Värna den vegetation som finns idag. Både val av arter och placering av växter kräver stor medvetenhet.
- Allmänna platser, exempelvis torg, gaturum, parker och naturområden, kan användas för att avleda vatten vid stora skyfall. Förbered befintliga och tillkommande grönytor på att ta hand om vatten. Tänk multifunktionellt.
- Fler grönytor ska anläggs i de delar av staden som består av hårdgjord mark, exempelvis i det som idag är verksamhetsområde, stora parkeringsplatser eller vägmiljöer.
- Skapa fler gröna tak och väggar.


Skyddad natur och värdefulla områden
Riksintresse naturvård
Riksintresse friluftsliv
Särskild hushållnings-bestämmelse, 4 kap
Naturreservat
Strandskydd
Plangräns
Kommungräns
Våtmarksinventering
Lövskogsinventering/ Skyddsvärda träd
MKN Vatten Ytvattenförekomst
MKN Vatten Grundvattenförekomst
Slottsskogen
Änggården
Änggårdsbergen
Högsbohöjd
Högsbo
Högsbotorp
Kaverös
Ruddalen
Flatås
Dag Hammarskjöldsleden
Högsbo Verksamhetsområde
Grimmered
Tynnered
Frölunda
Järnbrott
Västerleden
Ängås
Söderleden
Tofta ås
Pilegården
Sisjön
Välen
Askim
Skyddad natur
Samrådshandling december 2018
FÖP Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden
Skala 1:30 000 i A4
0
500
1000
1500 m

SKYDDAD NATUR OCH VÄRDEFULLA OMRÅDEN

I, eller i direkt anslutning till planområdet finns natur- och friluftslivsområden med höga naturvärden. Särskilt betydelsefulla är

- Änggårdsbergen, riksintresse för naturvård enligt 3 kap MB.
- Änggårdsbergen-Slottsskogen-Fässbergsdalen, riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap MB.
- Planområdets sydvästra del utgörs av riksintresse enligt 4 kap, högexploaterad kust.
- Naturreservaten Välen och Änggårdsbergen (7 kap MB). Välen är skyddat som ett kommunalt naturreservat med syftet att bevara biologisk mångfald, fågelfauna, och att tillgodose behov av område för det tätortsnära friluftslivet. Reservatet i Änggårdsbergen sträcker sig från Botaniska trädgården i norr söderut mot Eklanda och ligger delvis inom Mölndals Stad.

Naturmiljöerna utgör en stor del av planområdets grönstruktur och här finns möjligheten att skapa och nyttja ekosystemtjänster.

Strandskydd enligt 7 kap MB råder runt vattendrag i Ruddalen, Änggårdsbergen samt vid Välen och längs delar av Stora ån.

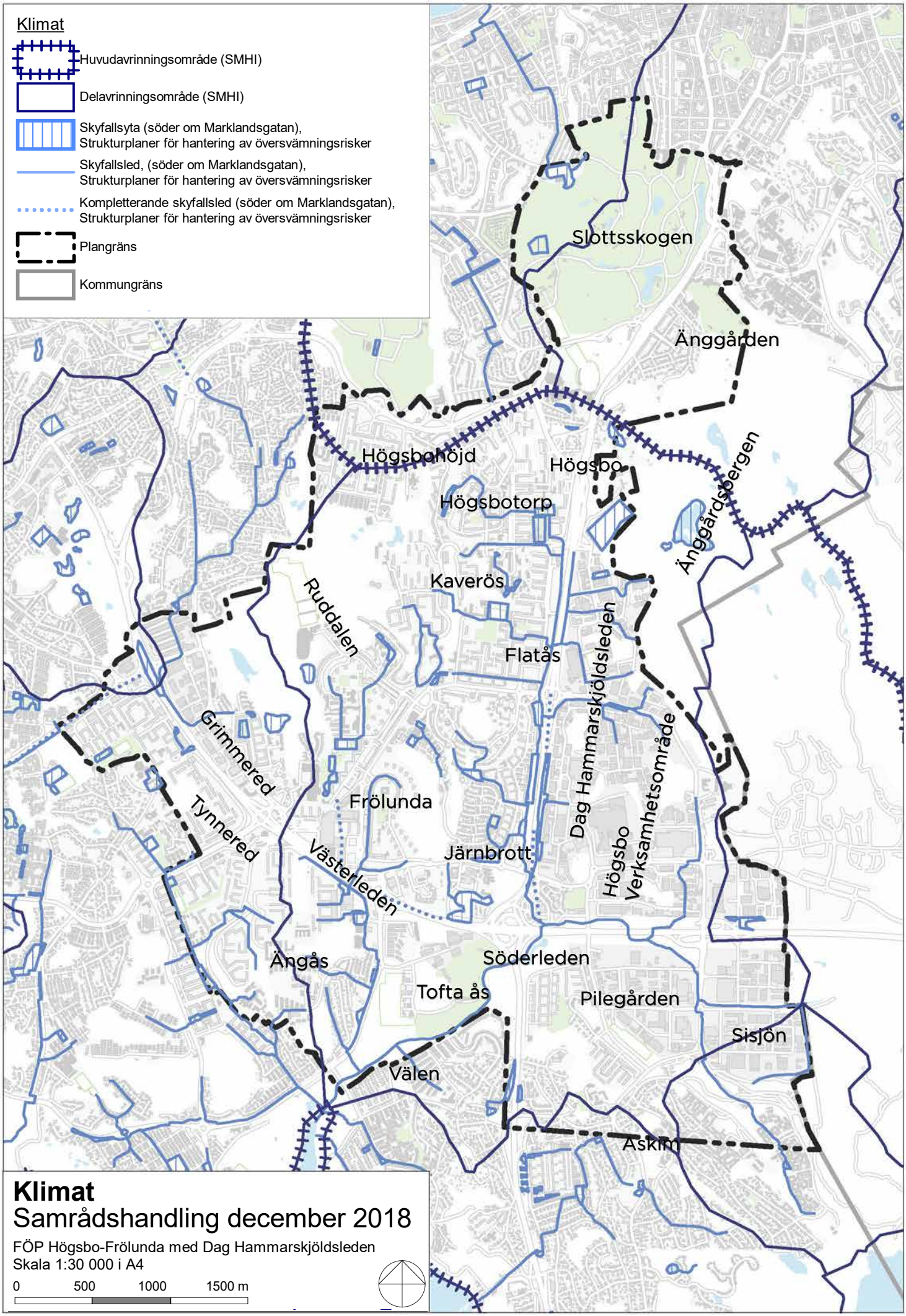
Inom planområdet finns höga naturvärden kopplade till våtmarker kring Välen och Änggårdsbergen, skyddsvärda träd i anslutning till Slottsskogen, Botaniska trädgården och Änggården, värdefulla lövskogsområden i Välen, Slottsskogen, Änggården och i Ruddalen.

Vissa vattendrag omfattas av miljökvalitetsnormer som är krav på att en viss statusnivå vad gäller vattenkvalitet ska uppnås.

I detta område ingår två vattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer, Stora ån som ytvattenförekomst och ”Frölunda” som är en grundvattenförekomst.

Vy över Botaniska trädgården och Änggårdsbergen i mitten av bilden och delar av Slottsskogen i höger bildkant. Linnéplatsen i förgrunden. Dag Hammarskjöldsledens sträckning syns i sin helhet från Linnéplatsen till Järnbrott.




Klimat
Huvudavrinningsområde (SMHI)
Delavrinningsområde (SMHI)
Skyfallsyta (söder om Marklandsgatan), Strukturplaner för hantering av översvämningsrisker
Skyfallsled, (söder om Marklandsgatan), Strukturplaner för hantering av översvämningsrisker
Kompletterande skyfallsled (söder om Marklandsgatan), Strukturplaner för hantering av översvämningsrisker
Plangräns
Kommungräns
Slottsskogen
Änggården
Högsbohöjd
Högsbo
Högsbotorp
Änggårdsbergen
Kaverös
Ruddalen
Flatås
Dag Hammarskjöldsleden
Högsbo Verksamhetsområde
Grimmered
Tynnered
Frölunda
Järnbrott
Västerleden
Ängås
Söderleden
Tofta ås
Pilegården
Sisjön
Välen
Askim
Klimat
Samrådshandling december 2018
FÖP Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden
Skala 1:30 000 i A4
0
500
1000
1500 m

KLIMAT

Utmaningar

Stadsutvecklingen är en viktig pusselbit i arbetet med att nå ett hållbart samhälle där naturresurser utnyttjas på ett långsiktigt sätt och klimatpåverkan är på en acceptabel nivå.

Stadens övergripande planeringsinriktning i översiktsplanen om en grön, tät och blandad stad är den stadsutveckling som anses stödja arbetet med att stödja och möjliggöra ett hållbart vardagsliv.

Stadsutvecklingen behöver ske på ett sätt som skapar fungerande boendemiljöer och säkerställer möjligheter till rekreation och kulturella upplevelser och ger möjligheter att välja hållbara transportsätt.

Göteborg står inför ett flertal utmaningar kopplade till ett framtida klimat, däribland stigande havsnivåer, ökade flöden och en högre frekvens av kraftiga skyfall. I staden bedrivs ett långsiktigt arbete för att minska stadens sårbarhet mot översvämningar orsakade av extrema väderhändelser. Som ett led i klimatsäkringsarbetet har Göteborgs stad tagit fram ett geografiskt planeringsunderlag, även kallade strukturplaner för översvämningar.

Strukturplan för översvämningsrisker

Strukturplanerna utgår ifrån vattnets naturliga strömningsvägar inom och genom staden. Det visar att där vatten ställer sig, alternativt avleds, bör inte översvämningskänslig exploatering förläggas. Görs detta riskerar skador att uppstå på byggnader eller att det blir problem med framkomlighet. En stadsutveckling utan hänsyn till dessa principer riskerar leda till kostsamma åtgärder för att säkra exploateringen mot översvämningar.

Strukturplanen visar områden och vattenvägar där vatten ställer sig, avleds eller som skulle vara lämpliga som infiltreringsytor utefter den markanvändning som är 2018. Ska markerade områden tas i bruk för exempelvis exploatering eller stadsomvandling behöver studier göras för att undvika konflikter mellan vatten och bebyggelse.

Med utgångspunkt i strukturplanen inom planområdet bör följande principer åtföljas gällande fortsatt planering, De platser som finns utpekade för skyfallshantering enligt strukturplanerna (se karta) bör värnas för framtiden. Är detta inte möjligt ska alternativa åtgärdsområden eller åtgärder som ersätter de utpekade platserna identifieras.

- Avrinningsområden som berör planområdet är större än planområdet i sig självt. Avledningen av vatten från avrinningsområdet kommer påverka planområdet. Hänsyn behöver tas till detta vid dimensionering.
- Utjämningsvolymer (ytor där vattnet kan stå utan att det ger kostnader eller andra negativa konsekvenser) till exempel nedsänkta parker eller lekplatser bör skapas där det finns möjlighet. Strävan skall vara att dessa ytor placeras så att översvämningar tolereras. Utjämningsytor hjälper till att få kontroll över vattnet.
- Ytor som skall användas för skyfallshantering ska i största möjliga utsträckning också användas för andra ändamål, till exempel trafik, parker och rekreationsområden.

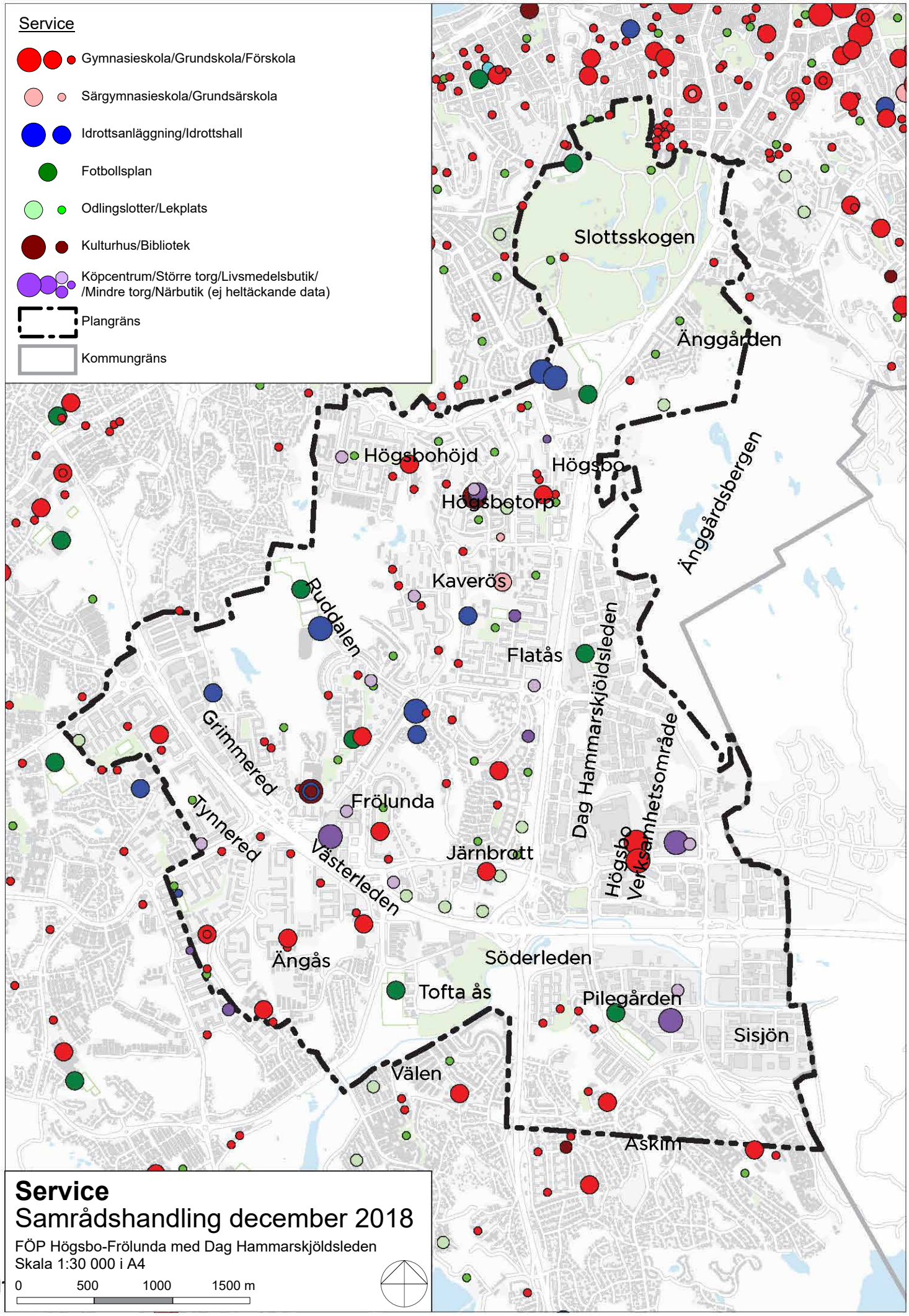
Strukturplan för hantering av översvämningsrisker

Strukturplanen ingår i programmet för skyfallssäkring av Göteborg. Programmet genomförs av Kretslopp och vatten i samverkan med ett antal andra kommunala parter och leverantörer.

Strukturplaner framtages områdesvis baserat på avrinningsområden. Strukturplanen syftar till att baserat på hydrologiska modeller analysera konsekvenserna av ett hundraårsregn och identifiera principåtgärder för att begränsa konsekvenserna. Åtgärderna ska utformas och dimensioneras specifikt för att skydda för samhällskritisk infrastruktur, trafik- och transportleder.

Resultatet av strukturplanen ska användas för:

- Fortsatt bearbetning i åtgärdsplan som konkretiserar åtgärderna i strukturplanen i beaktande av rådighet, kostnader och praktisk genomförbarhet etc.
- Beredskapsplaner för hantering av effekterna av skyfall i nuläge, innan åtgärder har implementerats.
- Underlag till program och planarbete.


Service
Gymnasieskola/Grundskola/Förskola
Särgymnasieskola/Grundsärskola
Idrottsanläggning/Idrottshall
Fotbollsplan
Odlingslotter/Lekplats
Kulturhus/Bibliotek
Köpcentrum/Större torg/Livsmedelsbutik/
/Mindre torg/Närbutik (ej heltäckande data)
Plangräns
Kommungräns
Slottsskogen
Änggården
Högsbohöjd
Högsbo
Högsbotorp
Änggårdsbergen
Kaverös
Ruddalen
Flatås
Dag Hammarskjöldsleden
Grimmered
Tynnered
Frölunda
Västerleden
Järnbrott
Högsbo Verksamhetsområde
Ängås
Söderleden
Tofta ås
Pilegården
Sisjön
Välen
Askim
Service
Samrådshandling december 2018
FÖP Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden
Skala 1:30 000 i A4
0
500
1000
1500 m

BOSTÄDER OCH SAMHÄLLSSERVICE

Utmaningar

Det övergripande bostadsförsörjningsansvaret ligger på kommunen som ska skapa förutsättningar för goda bostäder åt alla. Det ligger även inom kommunens ansvar att tillgodose tillgång till kvalitativ samhällsservice i stadens alla delar.

Tillgång till bostad och samhällsservice är grundläggande behov som är centrala för vår trygghet och för möjligheterna att leva och verka i staden. Kommunen behöver möta behovet hos dagens och framtidens invånare. För en nära, sammanhållen och robust stad (översiktsplanens prioriterade strategier) är det av stor vikt att service byggs ut i takt med bostadsbyggandet och befolkningsutvecklingen.

Växande behov av bostäder och samhällsservice

När folkmängden i Göteborg ökar, följer ett ökat behov av såväl bostäder och samhällsservice. I *Riktlinjer för bostadsförsörjning för Göteborgs Stad* uppskattas underskottet 2015 av bostäder till mellan 7 000 och 20 000 i Göteborg.

Med utgångspunkt i denna uppskattning och stadens befolkningsprognos är bedömningen att det på sikt, fördelat över hela staden, behöver tillkomma 4 000 till 5 000 nya bostäder per år under en längre period för att svara mot framtida behov såväl som för att minska dagens underskott på bostäder.

Bostadsbeståndets sammansättning är ojämnt fördelat över planområdet (se karta) vad avser såväl upplåtelseformer som hustyper. För att uppnå social blandning och motverka segregationen behöver bostadsbeståndet i vissa områden kompletteras med det som saknas.

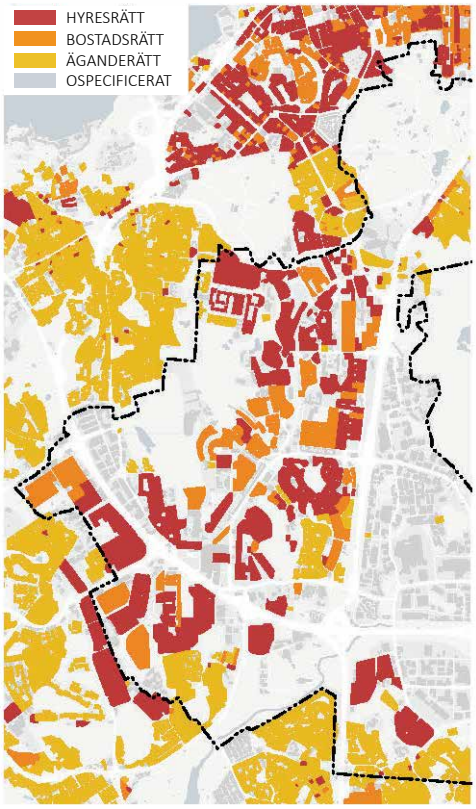
God samhällsservice i stadens alla delar

Tillgång till samhällsservice är avgörande för ett fungerande vardagsliv. För att säkerställa en kvalitativ samhällsservice behöver det dels finnas ett utbud som möter behoven, dels behöver service vara fysisk tillgänglig genom gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik. Med samhällsservice avses i detta sammanhang icke-kommersiell service, såväl i offentlig som privat regi, exempelvis förskola, skola, bibliotek, kultur-, idrotts- och fritidsanläggningar, vårdcentraler och sjukvård.

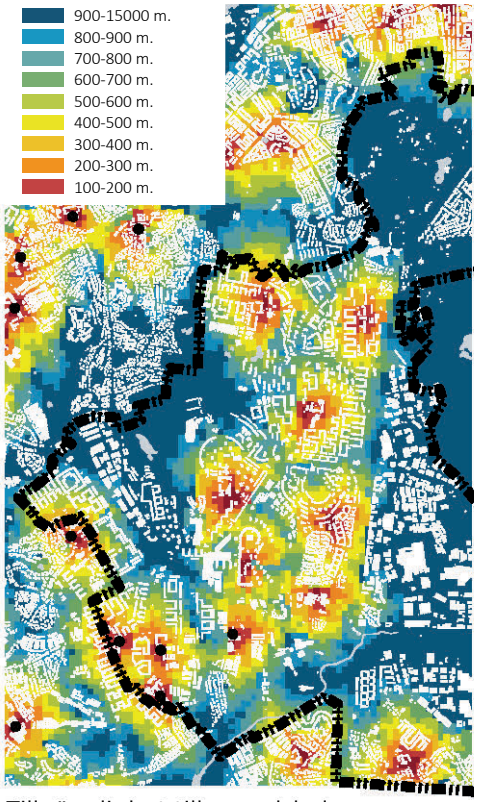
Bostäder och samhällsservice är tätt sammankopplat. Service behöver vara knuten till bostäder då det skapar underlag samtidigt som bostäder ställer krav på utbud av viss service. Tillgången till service kan innebära olika prioriteringar för olika typer av samhällsservice. För förskolan är exempelvis närhet till bostaden högt prioriterat medan ett kulturhus har ett större upptagningsområde.

I planeringens tidiga skeden behöver ytkrävande service särskilt uppmärksammas, som till exempel skolor, förskolor och idrottsanläggningar. Det finns utmaningar i att avsätta tillräckligt stora friytor för barns och ungas behov när konkurrensen om marken ökar. För att säkra barns tillgång till goda utemiljöer är det viktigt att frågorna finns med och prioriteras i den fysiska planeringen på alla nivåer.

I utbyggnadsområden finns goda möjligheter att uppnå balans mellan andel bostäder och tillgång till samhällsservice och friyta enligt stadens riktlinjer. Detta behöver vara en tydlig målsättning att arbeta efter i planeringen såväl som i genomförandet.



Upplåtelseform på bostäder i större delarna av planområdet. Utdrag från *Analys av Västra Göteborg*, praktikantarbete sommaren 2017 av Moa Rydell och Emma Bäcklund.



Tillgänglighet till grundskolor presenterade med en avståndsvisualisering. Utdrag från *Analys av Västra Göteborg*, praktikantarbete sommaren 2017 av Moa Rydell och Emma Bäcklund.

Samhällsservice i planområdet

Områdets befintliga samhällsservice är lokaliserad på den västra sidan om leden. Den är relativt jämnt fördelad med undantag för Flatås som saknar förskolor i förhållande till antal bostäder som finns inom det området.

I förhållande till befolkningen är det ett underskott på samhällsservice idag för områdena Flatås, Högsbohöjd, Tofta och Frölunda torg, områdena runt Frölunda torg har störst underskott.

Den pågående planeringen och utbyggnaden av antagna detaljplaner i stadsdelen Askim-Frölunda-Högsbo ger ett stort tillskott av bostäder. Staden har varit inriktad på bostadsbyggande men fokus behöver efter bostadsutbyggnaden riktas mot utbyggnaden av samhällsservice, för att undvika ett underskott av sådana funktioner.

En sammanställning av antagna och pågående planer i stadsdelen visar på ett planerat underskott för de stadsdelar som är del av planområdet.

Behovssituationen behöver hanteras där ombyggnationer och planändringar (för att exempelvis kunna bygga förskolor i två våningar) kan vara ett sätt att tillskapa förskole- och skolplatser alternativt kompletterande detaljplaner. Tabellen visar förhållandet mellan bostäder och skolor och förskolor i planeringen utifrån år nytillskott på detaljplaner efter det år de har vunnit laga kraft eller beräknas vinna laga kraft. Siffrorna är att betrakta som en ögonblicksbild för våren 2018, då planeringen av såväl bostäder som kommunal service är under ständig förändring.

Askim-Frölunda-Högsbo: Bostäder och kommunal service	**Antagna detaljplaner 2013-2017**	**Pågående detaljplaner 2018-2022**	**Positiva plan-besked**	**Summa totalt**
Tillkommande bostäder	4 100	7 300	1 450	**12 850**
Planerade förskole-platser	690	1 200	100	**1 990**
*Beräknat underskott**	*-400*	*-1000*	*-130*	-1530
Planerade skolplatser	0	860	0	**860**
*Beräknat underskott**	*-1400*	*-1570*	*-490*	-3460

*Beräkningen är schablonmässig utifrån prognoser baserat på nyckeltal som används i tidiga skeden.


Copyright © Göteborgs Stad

Ruddalen, plats för en del av stadens idrottsanläggningar.

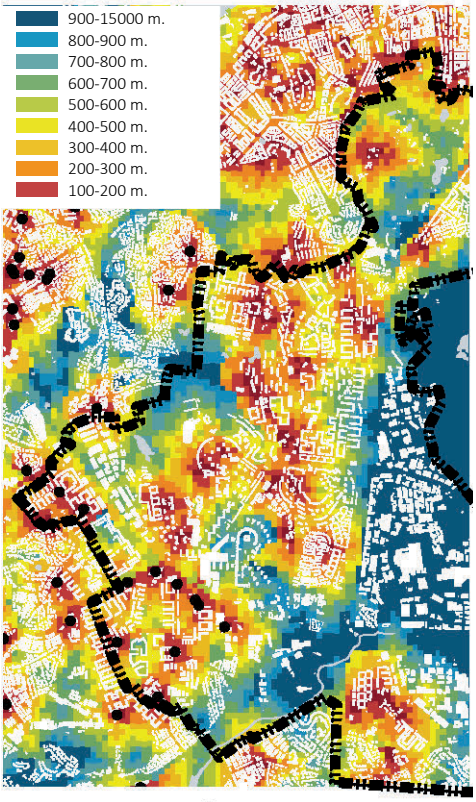
Behov av samhällsservice i planområdet

Samtliga förändringsalternativ som beskrivs i kapitel 3 medför ett betydande tillskott av bostäder, vilket ställer krav på den samhällsservice som är tätt sammanlänkad med bostäderna. Däremot blir utvecklingen i området av olika karaktär i den östra respektive västra delen. I områdets västra delar sker främst en komplettering i befintlig bebyggelse medan de östra delarna handlar om att bygga ny stad. De olika alternativen skiljer sig även åt i hur väl kopplade de östra och västra delar blir, vilket ger konsekvenser för tillgång till samhällsservice. En starkare koppling mellan de västra och östra delarna i området möjliggör en ökad tillgänglighet då fler kan ta del och nyttja servicen, vilket även bidrar till att koppla samman området.

Tabellen nedan är en uppskattning av behov av förskola och skola i samband med utbyggnad av bostäder.

Behov i samband med utbyggnad av bostäder	**Alternativ 0**	**Alternativ A**	**Alternativ B**	**Alternativ C**
Tillkommande bostäder	8000	14 000	13 000	18 000
Förskola	10 st	17 st	15 st	21 st
Skola F-3	5 st	10 st	9 st	12 st
Skola 4-9	3 st	5 st	4 st	7 st
Totalt markanspråk*	**115 000 m²**	**200 000 m²**	**190 000 m²**	**260 000 m²**

*Beräkningen är schablonmässig utifrån prognoser med hjälp av nyckeltal i tidiga skeden och ytor från Göteborgs ramprogram för förskole- och skolbyggnader (2014). Med markanspråk menas yta för byggnad och skolgård eller miljö för utevistelse i direkt anslutning till byggnader.



Tillgänglighet till förskolor presenterade med en avståndsvisualisering. Utdrag från Analys av Västra Göteborg, praktikantarbete sommaren 2017 av Moa Rydell och Emma Bäcklund.



Dag Hammarskjöldsleden sedd från Marconimotet och norrut.

NÄRINGSLIV

Utmaningar

Det pågår flera stora omvandlingsprojekt i centrala lägen och stadsutveckling runt om i staden där det finns plats för blandade verksamheter. Omvandlingen av Dag Hammarskjöldsleden till en boulevard utgör kärnan för ett av dessa omvandlingsprojekt. I jämförelse med de mer centralt liggande omvandlingsprojekten (exempelvis centrala Älvstaden) ligger boulevarden längre från centrum, i översiktsplanen är området definierat som mellanstaden. Näringslivets etableringsvilja bygger på tillräckligt hög attraktivitet. I konkurrens till de mer centrala omvandlingsområdena kan det bli en utmaning.

En utmaning för omvandlingsprojekten med inriktningen blandstad är att uppnå en faktisk markanvändning som är blandad. Det vill säga att bostäder och arbetsplatser finns i samma kvarter eller i samma stadsdel så att staden blir befolkad dygnet runt. Att det planeras för verksamheter i olika stråk och områden är inte detsamma som att det faktiskt kommer att etableras verksamheter i dessa lägen.

Det finns en pågående trend att näringslivet omvandlas från klassisk industri till tjänsteföretag och kunskapsintensiv tjänstesektor, detta innebär att det finns en stark sysselsättningstillväxt inom kontorsbranschen. Ur ett markanvändningsperspektiv innebär detta att det behövs planberedskap för att omvandla industrimark till mark för bostäder, handel och moderna kontorsarbetsplatser.

Trenden till trots finns ett stort kvarstående behov av mark för företag inom kommunen för produktion, distribution och reparation som ofta kräver stora ytor och bra logistik för sin verksamhet. Det kvarstående behovet baseras på att företag inom dessa branscher står för 25 % av alla arbetsplatser i kommunen (och än högre andel inom planområdet). Merparten av dessa arbetsplatser kommer finnas kvar inom kommunen eller närregionen. Vidare kommer en växande befolkning innebära en ökad efterfrågan på varor och tjänster inom bygg och handel. Företag som sysslar med dessa näringar söker ofta plats utanför stadens mest centrala delar. Fler faktorer som motverkar trenden till bostadsomvandling är att det finns avancerad tillverkningsindustri i staden som bedöms vara fortsatt stark, samt Göteborgs läge och profil som Nordens logistikcentrum.

Inom planområdet kommer bägge dessa riktningar gällande utvecklingen mötas. För att få en omvandling där omvandling eftersträvas kommer det krävas att kunskap om vad i den fysiska miljön som har betydelse för investeringsviljan. Vilka stads- eller lägesegenskaper som efterfrågas har studerats i en rad utredningar som tagits fram.

Relevanta utredningar

Följande utredningar har relevans för det geografiska området som FÖP Frölunda Högsbo hanterar:

- Efterfrågan på kontorsmarknaden (Evidens 2014)
- Övergripande handelsutredning för Göteborgs Stad (WSP 2015)
- Handelsutredning Dag Hammarskjöld (WSP 2016)
- Verksamhetsområden i Göteborg- en studie av fem utvalda verksamhetsområden i mellanstaden (Fastighetskontoret, 2014)
- Planera för handel (SBK, 2017)
- Värdeskapande stadsutveckling (Spacecape, Evidens 2017)
- Marknads- och stråkanalys för Frölunda Torg (WSP, 2018)
- Planeringsförutsättningar, Utbyggnadsplanering för Göteborg (Stadsbyggnadskontoret)

Kontor och handel

I utredningarna ges en bild av hur marknadens efterfrågan på lokaler för kontor och handel ser ut idag och på sikt (2035). Pågående utveckling fram till år 2021 kommer ge stora volymer av byggrätter för kontor, sett i hela staden. Det finns risk för ett överskott av möjliga ytor för kontor på marknaden. Överskottet kommer troligen inte att uppstå då marknaden kommer reglera sig själv. Detta innebär att marknaden i ett kort perspektiv är på väg mot balans och att någon etablering av kontorsytor eller handel på oattraktiva platser inte kommer ske.

Fokus för denna plans räkning bör vara att planera så att de platser som anses få mycket positiva kvalitéer från ett blandat stadsinnehåll (i detta fall kontor och handel) också har rätt förutsättningar för att kunna locka till sig långsiktig investeringar.

Stadskvalitéer för kontor

För att näringslivet ska vara beredda att investera i kontorsfastigheter har följande faktorer betydelse vilket också säger en del om var de nya kontorshusen kommer byggas.

- Regional tillgänglighet till kollektivtrafik
- Närliggande utbud av service och restauranger
- Hög andel kontorssysselsatta i närområdet
- Moderna kontor, modernitet innebär bland annat att det är energisnåla och yteffektiva lokaler

Stadskvalitéer för handel

Generella kvaliteter som behöver vara uppfyllda för att etableringarna ska bli bärkraftiga och långvariga är:

- Platsen behöver vara tillgänglig (gång, cykel, bil eller kollektivtrafik)
- Det ska finnas goda förutsättningar för lokalen att fånga upp flöden av människor (olika flöden finns beroende av transportmedel)
- Tillräcklig täthet av boende och arbetande i närområdet eller en god tillgång till parkeringar
- Moderna lokaler
- Trivsam gatumiljö
- Parkeringsmöjligheter
- Rimlig konkurrens

Baserat på *Övergripande handelsutredning Göteborgs stad* visas att det för Göteborg särskilt gäller:

- Tyngdpunkter, som kännetecknas av bland annat hög tillgänglighet med kollektivtrafik kommer spela viktig roll för handeln
- I en växande stad finns det potential för handeln växa på flera platser parallellt.
- De fysiska handelsplatserna kommer få konkurrens av e-handeln, det ställer höga krav på platsens attraktivitet
- Allt högre konkurrens mellan handelsplatser och inköpskanaler.

Verksamheter

Högsbo industriområde

Högsbo industriområde är Göteborgs största verksamhetsområde. Området präglas av företag inom tillverkning och utvinning, transport och magasinering, byggverksamhet och företag inom kontorstjänster av olika slag.

Trots att kontorsetableringarna är många till antalet står de endast för 6 % av omsättningen i verksamhetsområdet. Det är produktions-, distributions- och reparationsverksamheter och detaljhandelsföretagen som står för den absolut största delen av omsättningen i området. Detaljhandelsföretagen utgör bara 12 % av företagen men står för över hälften av omsättningen.

Sisjöns verksamhetsområde har historiskt innehållit huvudsakligen en blandning av företag inom industri och teknik samt försäljning riktad mot yrkeskunder. En omvandling skedde i början av 2000-talet mot sällanköpshandel och kontorsverksamhet.

Slutsatser från utredningarna gällande Högsbo verksamhetsområde

Området behöver utvecklas så att befintligt näringsliv kan fortsätta att vara verksamma i så stor utsträckning som möjligt, detta innebär att inte tillåta bostäder överallt och att näringslivets behov på vissa platser behöver prioriteras.

Planera ny bebyggelse så att man stärker handels- och mötesplatsen

Planera ny kollektivtrafik så att det stärker tillgängligheten till centrumplatsen.

Lokalisera livsmedelsbutik i det mest tillgängliga läget, för framför allt kollektivtrafik, som ankarbutik och dragare för andra verksamheter.

Samlokalisera privata och offentliga verksamheter så att de bildar en tydlig målpunkt.

Planera park- och lekytor i anslutning till handelsplatsen

Utveckling av kontorsarbetsplatser inom planområdet

Potentialen för verksamheter i planområdet har utretts i den övergripande handelsutredningen för staden. Den och andra utredningar visar att efterfrågan på kontorsmarknaden tyder på att Högsboområdet generellt har en lång utveckling kvar innan det anses tillräckligt attraktivt att investera i nya kontorsfastigheter. Möjliga företag som i ett tidigt skede kan hitta rätt förutsättningar för att etablera sig är större företag, (så kallade single tenants). En företagsetablering i området kan för dessa baseras på: en tillräckligt hög tillgänglighet, möjligheter att etablera effektiva lokaler och att de nya lokalerna etableras i ett bra skyltläge.

Utifrån dagens stadsbild (2018) är det den norra delen av Dag Hammarskjöldsleden, närmast Linnéplatsen, som har störst potential för kontorsetableringar, eller området runt Frölunda Torg. På dessa platser finns ett utbud av handel och service i närområdet och en hög tillgänglighet med kollektivtrafik. Attraktiviteten kommer förändras om en omvandling sker av leden.

Högsbo-Sisjön är fortsatt ett område där näringslivet är mer benägna att investera i mindre kostsamma byggnader än i yteffektiva kontorsfastigheter. För att öka attraktiviteten behöver framförallt tillgängligheten med kollektivtrafik stärkas. Platsen behöver alltså bli tillgänglig för fler, det kan handla om förtätning av bostäder i närområdet men framförallt behöver den regionala tillgängligheten öka.

Utvecklingen av verksamheter inom planområdet

Östra delarna av Högsbo är ett väl fungerande industriområde sett till läget i staden och tillhörande infrastruktur. För etableringar inom industri, produktion och logistik är tillgänglighet med kollektivtrafik för anställda av betydelse, men framför allt är det rimliga hyror och tillgängligheten med bil som är viktiga. För flera företag i östra delarna av Högsbo är en omvandling av deras närområde som inkluderar en bostadsutveckling ett hot för verksamheten då det driver upp hyresnivåerna och kan påverka möjligheten att bullra och störa (enligt intervjuer med verksamma).

Utvecklingen av handel inom planområdet

Den övergripande handelsutredning pekar på hård konkurrens mellan olika handelsplatser i upptagningsområdet fram till 2035. Utvecklingen på Frölunda torg är beräknad utifrån köpkraft i ett stort upptagningsområde och potentialen i nuläget för handel på andra platser handlar därför framförallt om vardagsservice som i sig är beroende av rätt lokalisering och hög täthet. Hållplatslägen och platser som fångar upp flöden av människor ses som möjliga attraktiva lokalisering för handel och serviceverksamheter.

Om det tillkommer fler boende i planområdet kommer köpkraften öka (exempelvis skulle 20 000 ytterligare invånare öka köpkraften med 2,5 miljarder kronor). De ytor som krävs för att inrymma en ökad handel kommer vara små i förhållande till de ytor som krävs för att inrymma nya boende och tillhörande service som skola och förskola. För 20 000 nya boende behövs cirka 17 500 kvm för handel, varav en tredjedel täcker behovet för dagligvaror och resterande delar används för sällanköp, restauranger och kommersiell service.

Hur dessa nya ytor för handel kommer fördela sig inom planområdet är beroende av ovan angivna kvalitetsaspekter. En möjlig utveckling är att det endast sker en utveckling runt Frölunda torg. Positiva kvalitéer för handel finns eller kan handel tillskapas vid Axel Dahlströms torg, Radiotorget och Marklandsgatan och eventuellt längs Marconigatan.

Företagsområden och områden med omgivningspåverkan

I det pågående arbetet med översiktsplan för Göteborg definieras två olika sorters områden för verksamheter: Företagsområden och områden för verksamheter med omgivningspåverkan, i de sistnämnda ska etablering av handel generellt undvikas. Sisjön pekas ut som ett område där det redan har etablerats externhandel. Omfattningen och avgränsningen av de olika områdestyperna även inom planområdet anges i översiktsplanen men det framgår också att hela området är föremål för en fördjupning.

Efter detta samråd när en huvudstruktur är satt för detta planområdet kan en mer precis markanvändning som förhåller sig till översiktsplanen påbörjas.

TRAFIK OCH INFRASTRUKTUR

Befintliga förhållanden

Trafikeringsprincip

Dagens gatustruktur i området bygger på differentierings- och separeringsprinciperna i stor utsträckning. Det kännetecknas av tre typer av trafikering:

- Oskyddade trafikanter har egna gång- och cykelbanor.
- De stora och snabbare trafikflödena har hänvisats till ett fåtal större gator och trafikleder.
- Bostadsgator som endast trafikeras av de som bor i husen längs med respektive gata.

Resultatet av detta är att fotgängare och cyklister väldigt sällan hamnar i konflikt med fordonstrafiken, samt att de småskaliga gatorna nära bostadshusen generellt sett inte är öppna för genomfartstrafik.

Stora gator och trafikleder som tar hand om de stora och snabbare trafikflödena i planområdet är Dag Hammarskjöldsleden, Marconigatan, Radiovägen och A Odhners gata.

Denna gatustruktur har fördelar bland annat gällande trafiksäkerhet, men leder också i förlängningen till att det kan vara svårt att orientera sig trafikmiljön, samt till en låg genomströmning av människor på de mindre gatorna.

Söderleden och Västerleden – riksintresse för kommunikation

Göteborgs Hamn med anslutande farleder är utpekat som riksintresse för kommunikation (3 kap § 8 Miljöbalken) vilket motiveras av hamnens värde och funktion i ett nationellt och internationellt perspektiv. För att säkerställa hamnens funktion i ett sammanhängande transportnät är också den anslutande landinfrastrukturen del av riksintresset. Det vill säga att det inte bara är infrastrukturen inom hamnområdet som berörs utan också väg- och järnvägsförbindelser som ansluter till hamnområdet.

Transporter till och från hamnen i Göteborg leds i huvudsak längs de utpekade primära lederna i trafiksystemet, E6.20 – Söder-, Väster- och Hisings- och Norrleden samt E6.21 Lundbyleden. Dessa leder är alltså också är utpekade som riksintresse för kommunikationer varav Söderleden och Västerleden ligger inom planområdet. Även väg 158 är utpekad som riksintresse för kommunikation.

Kollektivtrafik

Planområdet trafikeras av spårvagnar, stombussar, expressbussar och lokalbussar. Frölunda Torg, Marklandsgatan och Radiomotet utgör de viktigaste bytespunkterna för kollektivtrafiken.

Frölunda torg trafikeras av spårvagnslinjerna 1, 7 och 8, vilket innebär mycket hög turtäthet under högtrafik. Linje 1 och 7 fortsätter till Tynnered. Frölunda torg trafikeras också av Lila express och stombuss 50 samt ett stort antal lokala busslinjer. Lila express är en tvärförbindelse mellan Mölndal och Torslanda och trafikerar Söder- och Västerleden.

Marklandsgatan trafikeras av spårvagnslinjerna 1, 2, 3, 7 och 8, Blå och Rosa express, stombuss 16 och flera lokala busslinjer. Blå och Rosa express trafikerar Dag Hammarskjöldsleden och angör också Radiomotet. Stombuss 16 trafikerar sträckan Eketrägatan-City-Högsbohöjd med hållplats vid bland annat Marklandsgatan.

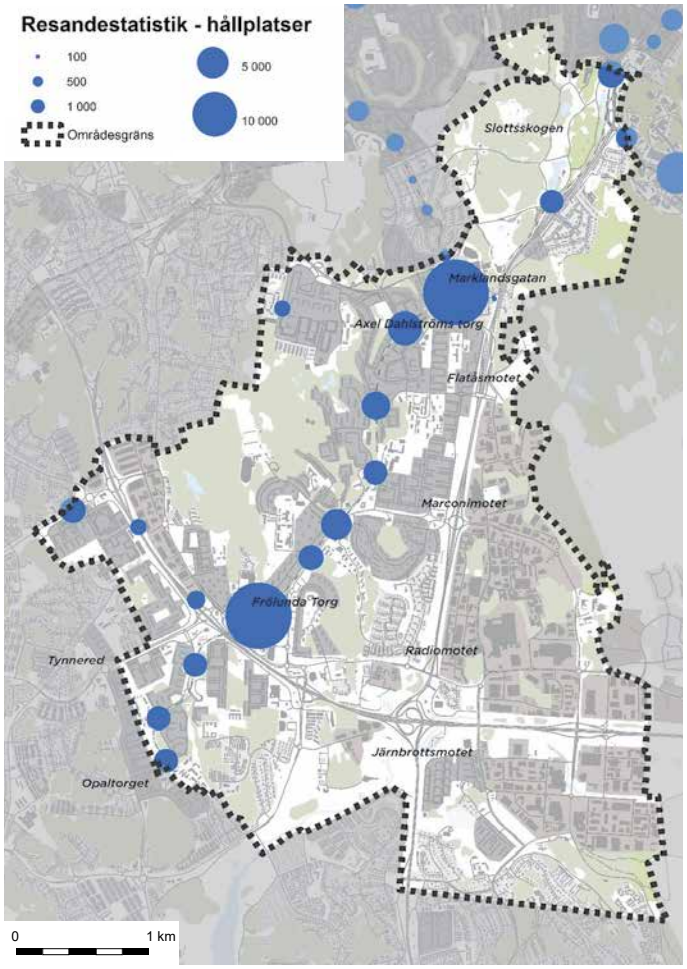
Principer för hur trafiksystemet kan byggas upp: differentiering, integrering och separering:

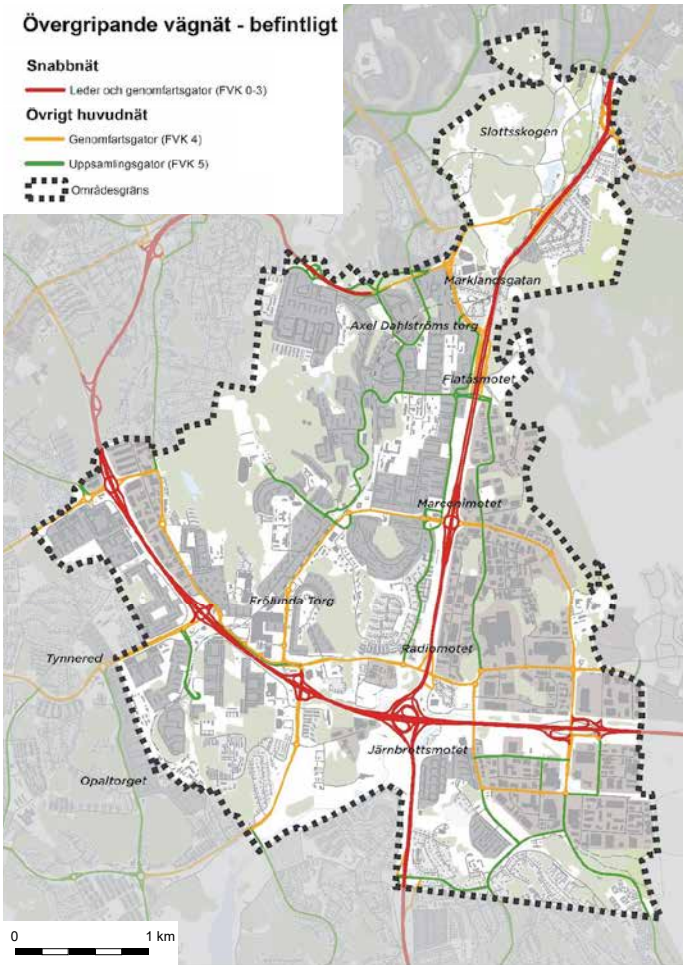
Differentiering innebär att man tilldelar olika delar av trafikslagens respektive nät skilda uppgifter (exempelvis dela in bilvägnätet i ett huvudnät och ett lokalnät). I praktiken innebär detta att man separerar stora trafikflöden med högre hastighet från de som är långsammare för att anpassa trafiksystemet utefter de skilda behov som trafikanter har, samt för att samordna möjligheterna till vistelse och rörelse i staden.

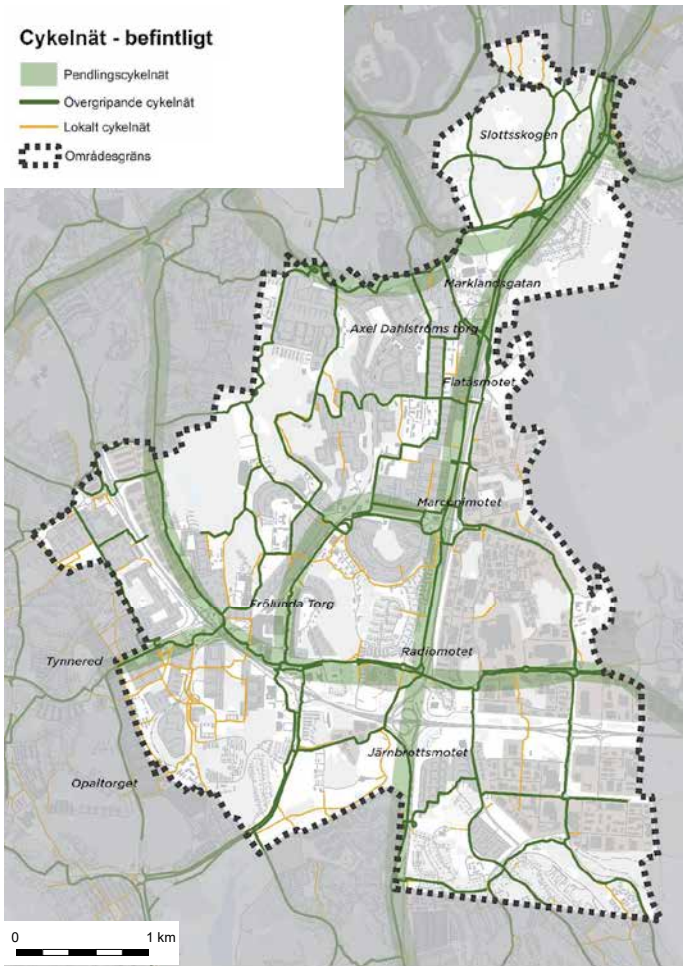
Integrering handlar om att blanda trafikslag. För att kunna integrera på ett bra sätt är det en fördel om bland annat bilvägnätet har differentierats på ett lämpligt sätt innan integreringen.

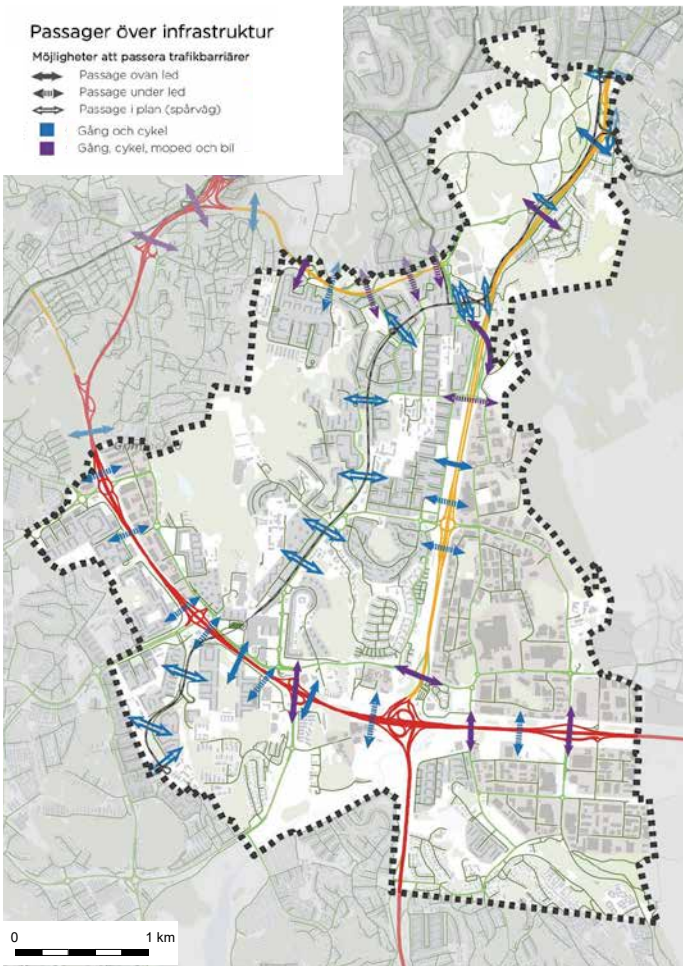
Principen *separering* handlar om göra en åtskillnad mellan olika trafikslag, till exempel gång- och cykeltrafikanter från biltrafikanter, antingen i tid (till exempel trafiksignaler) eller rum (till exempel planskilda korsningar). Separering av trafik görs ofta av trafiksäkerhets- och trygghetsskäl när det handlar om tung trafik eller trafikflöden med höga hastigheter.

Tätheten i de olika trafikslagens vägnät är också en faktor för trafiksystemets uppbyggnad. Tätheten mellan länkarna i gatunätet (så kallad ”maskvidd”) har stor påverkan på gatunätets funktion och attraktivitet. Tätheten påverkar också den inbördes konkurrensen mellan olika trafikslag. Exempelvis bör hög täthet finnas i gångvägnätet, då känsligheten för omvägar är stor för dessa trafikanter. Om inte gångvägnätet har en hög täthet kan det bli en faktor som får fotgängare att övergå till att åka bil istället för att gå.


Resandestatistik - hållplatser
100
500
1 000
5 000
10 000
Områdesgräns
Slottsskogen
Marklandsgatan
Axel Dahlströms torg
Flatåsmotet
Marconimotet
Frölunda Torg
Tynnered
Radiomotet
Järnbrottsmotet
Opaltorget
0
1 km


Övergripande vägnät - befintligt
Snabbnät
Leder och genomfartsgator (FVK 0-3)
Övrigt huvudnät
Genomfartsgator (FVK 4)
Uppsamlingsgator (FVK 5)
Områdesgräns
Slottsskogen
Marklandsgatan
Axel Dahlströms torg
Flatåsmotet
Marconimotet
Frölunda Torg
Tynnered
Radiomotet
Järnbrottsmotet
Opaltorget
0
1 km


Cykelnät - befintligt
Pendlingscykelnät
Övergripande cykelnät
Lokalt cykelnät
Områdesgräns
Slottsskogen
Marklandsgatan
Axel Dahlströms torg
Flatåsmotet
Marconimotet
Frölunda Torg
Tynnered
Radiomotet
Järnbrottsmotet
Opaltorget
0
1 km


Passager över infrastruktur
Möjligheter att passera trafikbarriärer
Passage ovan led
Passage under led
Passage i plan (spårväg)
Gång och cykel
Gång, cykel, moped och bil
0
1 km

Radiomotet trafikeras, förutom av Blå och Rosa express, också av Lila Express samt flera lokala busslinjer. Vid Radiomotet finns även en pendelparkering.

Större delen av områdena väster om Dag Hammarskjöldsleden är väl försörjda med kollektivtrafik. Den viktigaste förbindelsen mellan dessa områden och centrala staden utgörs av spårvagnstrafiken på Frölundabanan. Restiden från Frölunda till Brunnsparken uppgår till 22 minuter för linje 1 och 26 minuter för linje 7, som går via Sahlgrenska. Med stombuss 50 som går via Västerleden och E45 Oscarsleden är restiden 23 minuter.

Östra Högsbo och Sisjön trafikeras av lokala busslinjer med anslutning till Marklandsgatan och Frölunda torg.

Biltrafik

Det övergripande väg- och gatunätet kan delas in i två kategorier efter vilken utformningsstandard de har:

- trafikleder med motorvägsstandard
- övrigt huvudnät med genomfartsgator och uppsamlingsgator.

Trafiklederna utgörs av Söderleden, Västerleden och Väg 158 (Säröleden), som tillhör det statliga vägnätet, samt Dag Hammarskjöldsleden och Högsboleden som är kommunala vägar. Söderleden och Västerleden har en viktig nationell funktion för trafik till Göteborgs hamn och industrierna på Hisingen. Trafiklederna används dels av trafik till och från Frölunda och Högsbo, dels av genomgående trafik till andra delar av staden. Det övriga huvudnätet används i huvudsak för trafik mellan olika delområden samt för trafik till och från det övergripande vägnätet.

I Frölunda består genomfartsgatorna av Marconigatan, Radiovägen, Lergöksgatan-Grimmeredsvägen, och uppsamlingsgatorna av Antenngatan och Musikvägen. Det lokala gatunätet i Frölunda utgörs till stor del av återvändsgator.

I Norra Högsbo och Flatås utgörs genomfartsgatorna av Högsboleden (södra delen) och Margretebergsgatan. Uppsamlingsgatorna utgörs av Tunnlandsgatan, Orkestergatan, Distansgatan, Marklandsgatan, Markmyntsgatan, Guldmyntsgatan och Högsbogatan. Det lokala gatunätet är även här utformat med många återvändsgator.

I Tynnered består genomfartsgatorna av Skattegårdsvägen och Näsetvägen medan Briljantgatan utgör enda uppsamlingsgata. Även här är det lokala gatunätet utformat med återvändsgator.

I verksamhetsområdena Östra Högsbo och Sisjön består genomfartsgatorna av A Odhners gata, Frölunda Smedjegata, Otto Elanders gata, Kobbegårdsvägen (norra delen), Sisjövägen (norra delen) och Stora Åvägen. Uppsamlingsgatorna utgörs av Olof Asklunds gata, J A Wettergrens gata, Victor Hasselblads gata, Knapegårdsvägen, Askims stationsväg, Askims industriväg, Södra Långebergsgatan och Sisjövägen (södra delen). I dessa områden utgör det lokala gatunätet ett rutnät som bildar stora kvarter.

Trafikmängderna är störst i det övergripande vägnätet. På Söderleden och Västerleden uppgår trafiken i de mest belastade snitten till 65 000-70 000 fordon per vardagsdygn. Dag Hammarskjöldsleden har 25 000-35 000 (beroende på vilken delsträcka som mäts) fordon per vardagsdygn och Högsboleden har 20 000-25 000 fordon per vardagsdygn.

På de mest belastade huvudgatorna (Marconigatan, Skattegårdsvägen, Näsetvägen, A Odhners gata, Otto Elanders gata och Sisjövägen) uppgår trafiken till 15 000-20 000 fordon per vardagsdygn.

Kartorna på motstående sida är ett utdrag från det pågående parallella arbetet med en åtgärdsvalsstudie för Dag Hammarskjöldsledens omvandling till en boulevard som ingår som delprojekt i projektet Dag Hammarskjöldstaden.

Ovan t.v: Resandestatistik hållplatser

Ovan t.h: Övergripande vägnät efter funktionsklassning.

Nedan t.v: Befintligt cykelvägnät

Nedan t:h: Passager under och över leder och huvudgator i planområdet.

Kartorna är framtagna av Ramböll.

Ungefär hälften av trafiken på Dag Hammarskjöldsleden är genomfartstrafik. I norrgående riktning är andelen genomfartstrafik 63 % och i södergående riktning är den 36 %. Skillnaden beror främst på att områdena runt leden i större utsträckning har målpunkter i Göteborgs centrala delar såsom Linnéstaden, Majorna och Centrum. En stor del av resorna i områden i direkt anslutning till leden är relativt korta. Detta är i synnerhet fallet för Frölunda där en tredjedel av resorna är kortare än fem kilometer. Motsvarande andel för Högsbo är en fjärdedel.

Trafiken längs Västerleden har ökat kraftigt från början av 1990-talet. Ökningen beror troligtvis på verksamhetsutvecklingen i Göteborgs Hamn samt stadsutvecklingen i bland annat Askim. Andra bidragande orsaker kan vara en kraftig expansion vid Frölunda Torg och Sisjön handelsområde. Ökningen i trafikflöden skedde främst i slutet av 1990-talet, därefter har ökningen gått i långsammare takt. Idag uppgår trafikflödena till ungefär 55 000 fordon per dygn i samtliga tre mätpunkter.

Dag Hammarskjöldsleden har däremot haft en nedåtgående trend med färre bilar längs leden från slutet av 1970-talet. Som mest uppgick antalet bilar längs leden till cirka 51 000 år 1975, därefter har antalet minskat till cirka 33 000 år 2013. Senare mätsiffror från 2016 visar cirka 25 000 fordon på enskilda delsträckor.

Dygnsvariationer på Västerleden visar att trafikflödena är som störst under eftermiddagens högtrafik runt klockan 16 med cirka 4 000 fordon i södergående riktning och 3 000 fordon i norrgående riktning.

Cykeltrafik

Områdena väster om Dag Hammarskjöldsleden har ett välutbyggt nät av cykelvägar, som både kan utgöras av separerade cykelbanor och kombinerade gång- och cykelvägar. Stora delar av detta nät är ändå separerat från biltrafiken, vilket innebär hög säkerhet och rörelsefrihet för både barn och vuxna.

Många av cykelvägarna är dock av låg standard och når oftast inte upp till funktionskraven enligt cykelprogrammet. De brister som lyfts upp av stadsdelsförvaltningar i området handlar främst om trygghetsaspekten på cykelvägarna, ofta till följd av avsaknad av eller dåligt fungerande belysning på flera platser.

Den största bristen i dagens cykelnät är de barriärer som de stora trafiklederna utgör. Främst gäller detta kopplingar mellan Frölunda torg och Tynnered samt mellan Frölunda och Östra Högsbo.

Tynneredsmotet och befintlig gångbro över Västerleden vid Frölunda torg har potential att utvecklas till sammanbindande stråk mellan Frölunda och Tynnered. Det finns också behov av bättre kopplingar mellan Frölunda och Axel Dahlströms torg-Marklandsgatans knutpunkt via Flatås och Högsbo.

Gångtrafik

Det finns ett väl utbyggt nät för gångtrafikanter i planområdet. Information om gångnätets standard behöver studeras vidare.

För gångtrafiken utgör de stora trafiklederna starka barriärer. Möjligheter för fotgängare att korsa lederna finns i huvudsak i anslutning till trafikplatserna, via framför allt tunnlar och broar för fotgängare och cyklister.

Som gångtrafikant kan det ofta kännas obehagligt att korsa en starkt trafikerad led, inte minst på grund av buller, som en gångtrafikant utsätts för under

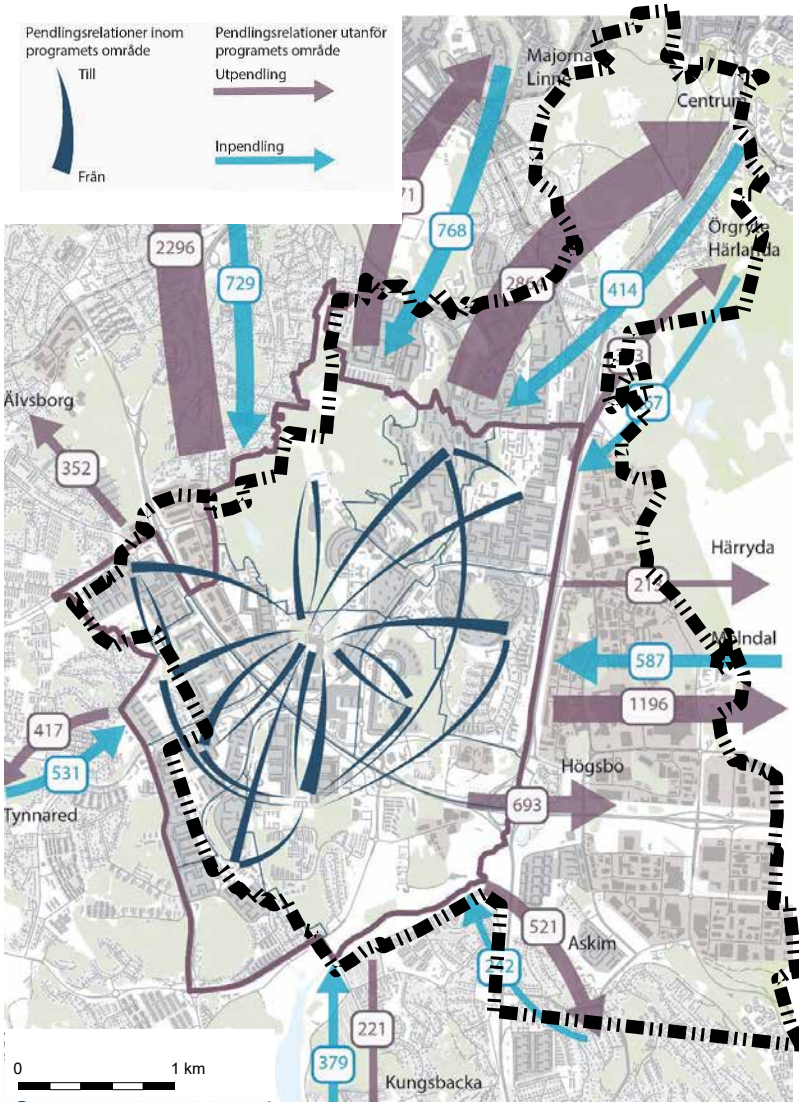
längre tid än en cyklist som passerar samma sträcka. Likaså kan luftkvaliteten i anslutning till en led kännas obehaglig att vistas i. Att korsa under en trafikled i gångtunnel är ofta förenat med en känsla av otrygghet.

Det fotgängarprogram med principer för ett gångvänligt Göteborg som tagits fram av Göteborgs Stad är en viktig utgångspunkt och vägledning för utvecklingen av gångnätet i samband med stadsutvecklingen i Dag Hammarskjöldsstråket.

Färdmedelsfördelning och pendling

Bilen används idag för närmare hälften (42 procent) av alla resor som sker inom Göteborg. Kollektivtrafiken utgör 32 procent, cykeltrafik 6 procent och andelen fotgängare 20 procent.

Frölunda har i nuläget ungefär samma färdmedelsfördelning som genomsnittet för Göteborg. Högsbo har istället en betydligt större andel bilresor än genomsnittet för Göteborg, vilket beror på att stora delar av området domineras av verksamheter som alstrar många bilresor. Andelen gång- och cykelresor är lägre än för hela Göteborg, både i Frölunda och i Högsbo.



Övergripande pendlingsmönster för områdena runt Frölunda. Kartan är ett utdrag från det pågående parallella arbetet med en Åtgärdsvalsstudie för Dag Hammarskjöldsledens omvandling till en boulevard som ingår som delprojekt i projektet Dag Hammarskjöldstaden.

Kartan är framtagen av Ramböll.

Mål för resor i Göteborg

Göteborgs Stads Trafikstrategi för en nära storstad är vägledande för hur trafiksystemet i Göteborg ska utvecklas fram till år 2035 och ska utgöra ett stöd i samverkan mellan olika samhällsbyggande aktörer.

Utgångspunkten är att stadsplaneringen ska vara viljestyrd snarare än att den ska utgå från prognoser. Trafikstrategin har tre huvudmål:

- Ett tillgängligt regioncentrum
- Attraktiva stadsmiljöer
- Nordens logistikcentrum.

Göteborgs Stad har som mål att minst:

- 35 % av (samtliga) resor år 2035 ska göras till fots eller med cykel,
- 36 % med kollektivtrafik och
- 29 % med bil.
- Av samtliga (motoriserade) resor i Göteborg ska minst 55 % göras med kollektivtrafik år 2035.

Stadens mål för resor är att andelen resor med kollektivtrafik ska öka till år 2035:

- från nuvarande 32 % till 42 % i Frölunda
- från 29 % till 40 % i Högsbo.
- Andelen gång- och cykelresor ska öka från 25 % till 31 % i Frölunda
- från 20 % till 31 % i Högsbo.

Ökningen av andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång innebär att andelen bilresor kommer att minska:

- från 43 % till 27 % i Frölunda
- från 51 % till 29 % i Högsbo.

Korta resor (mindre än 5 km) utgör cirka hälften av alla resor. I Frölunda och Högsbo görs betydligt fler av dessa resor med bil än i Göteborg som helhet. För korta resor finns en stor potential för överflyttning från bil till cykel och gång.

Inom det markerade området i pendlingskartan (som skiljer sig från planområdet men visar den övergripande trenden) uppgår den förvärvsarbetande befolkningen till cirka 14 000 personer varav endast cirka 1000 arbetar inom samma område. Arbetsresor utgör cirka 30 % av alla resor. Övriga resor har större spridning i både tid och rum.

Den största målpunkten för pendling inom området är Frölunda Torg. Förutom till Frölunda Torg finns mindre pendlingsströmmar till bland annat skolor inom området.

En majoritet av den förvärvsarbetande befolkning som är bosatt inom den sydvästra delen av planområdet (där en klar majoritet av bostäderna finns) arbetar i en annan del av kommunen eller i en kranskommun, det vill säga pendlar ut från området. De största pendlingsflödena går till centrala Göteborg, Majorna, Linnéområdet och till Hisingen. Det största pendlingsflödet över kommungränsen går till Mölndal. En relativt stor andel arbetar också i Högsbo och Sisjöns industriområden och cirka 600 personer pendlar till Sahlgrenska Universitetssjukhuset.

Det är från centrala Göteborg, Majorna, Linnéområdet och Hisingen som den största andelen av inpendling till Frölunda sker. Inpendlingen medför ändå att dagbefolkningen trots allt är relativt stor. Dock är nattbefolkningen större än dagbefolkning vilket indikerar att området har en hög andel bostäder i förhållande till antalet arbetsplatser.

Mål för framtida resande

En omvandling av Dag Hammarskjöldsleden till en boulevard kommer att få stora effekter på både reseanspråken och resmönstren inom, till och från området.

Frölunda är idag i hög grad en funktionsseparerad stadsdel där invånarna har stora resbehov. Detta beror på kombinationen av en hög andel bostäder och förhållandevis låg andel verksamheter och arbetsplatser inom stadsdelen.

Omvandlingen till stad, med ett betydligt större inslag av bostäder än idag, kommer därför att leda till att ärendet för resorna ändras i grunden. Från att ha varit fokus på verksamma och besökande ändras detta till boende- och servicetrafik. Det innebär att många fler resor behöver ske med kollektivtrafik till andra delar av staden och regionen. Detta på grund av att merparten av de tillkommande invånarnas arbetsplatser också kommer att ligga utanför det direkta närområdet, samtidigt som målpunkterna i stadskärnan fortsatt kommer att ha en stor dragningskraft.

När man bygger nytt bör ambitionen om hållbart resande vara extra hög. Ett område av planområdets storlek bidrar väsentligt till Göteborgs totala resandevolymer. För att kunna nå målen om framtidens färdmedelsfördelning behöver resandet från de tillkommande bostäderna ha en ännu lägre andel bilresande än målsättningarna. Det är lättare för nyinflyttade att förändra sina resvanor än de som har bott på samma ställe en längre tid. De som kommer att flytta till området kommer därför att behöva kompensera för svårigheten i att förändra etablerade resmönster i dagens befintliga områden.

Dag Hammarskjöldstadens omvandling bör ske på så vis att en kapacitetsstark kollektivtrafikstruktur samtidigt byggs ut, och att den har förmågan att att-

rahera en stor del av de nyinflyttade. I annat fall kommer det ökade resbehovet framöver till stor del att ske med bil, vilket leder till oönskade effekter på miljö, hälsa och stadsmiljö. Dessutom är det stor risk att ett ökat bilresande kommer att orsaka en överflyttning av biltrafik till det statliga vägnätet (där exempelvis Söderleden och Västerleden är av riksintresse).

Kollektivtrafiken behöver fungera som en ryggrad i trafiksystemet och ges förutsättningar att bli det bärande färdmedlet för resande inom, till och från denna stadsdel, så att bilresandet minskar och en mer hållbar mobilitet skapas. En omställning mot ett mer hållbart resande krävs också för att ett förverkligande av trafikstrategin ska främjas och för att stadens klimatmål ska kunna nås.

Inriktning

- Kollektivtrafiken bör vara det strukturerande elementet för stadsutvecklingen. Biltrafiken ska också ges utrymme i stadsdelen, men inte med samma typ av framkomlighet för genomfartstrafik som idag.

Framtida resandebehov

Till år 2035 väntas regiontillväxten leda till att antalet resor ökar med cirka 30 procent i Göteborg. Göteborgs Stad har samtidigt som mål att färdmedelsfördelningen år 2035 ska förändras till förmån för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Sedan basåret 2011 har andelen resor med bil minskat med tre procent till och med år 2017. Kollektivtrafik och cykel har under samma period ökat med sammanlagt fyra procent och andelen resor till fots har minskat med två procent.

De framtida resandebehoven skapas av invånare, verksamma och besökande. Utöver bostäder kommer det finnas nya verksamheter, kommunal service och handel samt flera andra målpunkter. I det nedanstående tabell redovisas enbart tillkommande bostäder och resulterande antal nya invånare, samt dess fördelning på färdmedel (kollektivtrafik och bil) utifrån trafikstrategins mål.

Den förväntade överflyttningen från bil till kollektivtrafik medför, tillsammans med den planerade ökningen av antalet boende i området, att antalet resor med kollektivtrafik kommer att mer än fördubblas. Alternativ A och C innebär att det ökade resandet koncentreras till Dag Hammarskjöldsstråket medan nollalternativet och alternativ B medför att ökningen sprids ut inom ett större område.

		Antal resor per dygn		
	Antal boende	**Totalt**	**Kollektiv-trafik**	**Bil**
Nuläge	43 500	148 000	47 000	43000
Alt 0	58 300	198 000	83 000	53 000
Alt A	72 000	245 000	102 000	66 000
Alt B	69 900	238 000	100 000	64 000
Alt C	79 500	270 000	113 000	73 000

Antalet resor med kollektivtrafik respektive bil år 2035 om förväntad färdmedelsfördelning uppnås. Trafikalstring 3,4 resor per boende och dygn.

Planerad utveckling av stadens transportsystem

Följande dokument bedöms ha påverkan på hur den övergripande utvecklingen av stadens trafiksystem och inom planområdet ska ske:

- Målbild Koll 2035 (Mellankommunal målbild för kollektivtrafiksystemen för Göteborg, Mölndal och Partille)
- Cykelprogram för en nära storstad (en fördjupning och konkretisering av Göteborgs Stads trafikstrategi med bland annat utpekade pendelcykelstråk i planområdet).
- Göteborgs Stads fotgängarprogram 2018-2025 (en fördjupning och konkretisering av trafikstrategin, principlösningar som ska vara vägledande)
- Parkeringspolicy för Göteborgs Stad 2009
- Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad 2018 (Parkeringstal och mobilitetsåtgärder för bedömning vid plan- och bygglovsärenden)
- Trafiknätsplan (pågående projekt inom Göteborgs stad för samtliga trafikslag som går parallellt med översiktsplanearbetet).
- Åtgärdsvalsstudie Södra Mellanstaden (pågående projekt inom Göteborgs Stad med det övergripande målet att möjliggöra planerad stadsutveckling i Södra Mellanstaden, utan att funktionen för riksintressena E6.20 Söder- och Västerleden samt E45 Oscarsleden påverkas negativt.)
- Översiktsplan för Göteborg och Mölndal, fördjupad för Fässbergsdalen (kommunövergripande planering med syfte att skapa förutsättningar för en långsiktigt hållbar regional struktur genom utredningssamverkan och genom att utarbeta strategier för genomförande och finansiering av infrastruktur.
- Åtgärdsvalsstudie Varberg-Göteborg (Trafikverket driver denna pågående studie som syftar till att möta och möjliggöra hållbar tillväxt i stråket.)
- Åtgärdsvalsstudie Metrobuss (Trafikverket driver denna med syfte att realisera Målbild Koll2035, fördjupning och konkretisering av system, koncept och stråk för ett metrobussystem).

Trafikscenarier

Med inriktningen att Dag Hammarskjöldstaden ska grundas på en kapacitetsstark kollektivtrafikstruktur kan en mer hållbar mobilitet skapas och bilresandet minska. Omdaningen av leden öppnar för möjligheten till ett flertal tänkbara kombinationer av kollektiv- och biltrafikstrukturer vilka beskrivs kortfattat på följande sidor.

Kollektivtrafik – strukturerande element för stadsutvecklingen

För den framtida utvecklingen av Dag Hammarskjöldsstråket har tre alternativa scenarier för kollektivtrafiken med regional, kommunal respektive lokal inriktning analyserats. Inriktningarna motsvaras av att den övergripande kollektivtrafikstrukturen utgörs av antingen regional tågtrafik, kommunal stadsbana och lokal spårvagn. Kompletteringar av kollektivtrafiken krävs i samtliga alternativ (med bland annat områdestrafik som trafikerar från de stora bytespunkterna till hållplatser nära målpunkterna) och beskrivs översiktligt för respektive nivå.

Ett regionalt tågsystem har snabb trafik och hög framkomlighet men få hållplatser, vilket passar för längre resor till regionala målpunkter. Det kommunala systemet, som motsvaras av stadsbana enligt Målbild Koll2035, erbjuder snabba resor med hög turtäthet inom staden medan ett lokalt system med spårvagnar, som har fler hållplatser men lägre hastighet än övriga system, erbjuder hög tillgänglighet.

Kollektivtrafikens strukturerande egenskaper är främst hastighet, fordon, hållplatser, barriäreffekter och linjesträckning.

Dessa egenskaper påverkar såväl stadens struktur som funktioner.

För kollektivtrafiken ger olika trafikslag (tåg, stadsbana, spårväg, buss) olika grad av tillgänglighet:

- Pendeltåg (med hög framkomlighet) ger framför allt en kapacitetsstark (när)regional tillgänglighet mellan stadskärnan och södra delen av Göteborg samt Kungsbacka.
- Stadsbana (med högre framkomlighet) ger framför allt en kapacitetsstark kommunal tillgänglighet mellan stadsdelar inom kommunen.
- Spårväg (med lägre framkomlighet) ger framför allt en lokal tillgänglighet inom stadsdelen.

Avståndet mellan hållplatser respektive hållplatsernas upptagningsområden är olika för de tre redovisade kollektivtrafikstrukturerna. För långa resor, där anslutningsresan till och från hållplatsen utgör en mindre del av hela resan, accepteras längre avstånd till hållplatsen än för korta resor. Upptagningsområdets storlek beror också på vilka färdmedel som kan användas för anslutningsresan.

Vilken av de ovanstående kollektivtrafikstrukturerna som väljs som huvudstruktur ger i sin tur olika förutsättningar för stadsutvecklingen och vilken utbyggnadsstrategi som är mest lämplig för området.

Strukturerna ger också olika flexibilitet för anpassningar i framtiden. Bland dessa kan nämnas att pendeltåg exempelvis ger goda förutsättningar för stadsutveckling med hög exploatering runt stationerna, men infrastrukturen för ett pendeltåg behöver byggas ut i sin helhet på en gång (till Kungsbacka). Spårväg ger istället goda förutsättningar för stadsutveckling längs med hela sin sträckning – men då på en mycket kortare sträcka totalt sett. Detta eftersom den får för långa restider för att vara ett attraktivt transportmedel på längre sträckor. Både spårväg och stadsbana kan byggas ut etappvis och förlängas allteftersom behovet uppstår.

I Målbild Koll2035 pekas Dag Hammarskjöldsleden ut som en av stadens framtida stadsbanestråk. Detta är baserat på ett högt exploateringstal med drygt totalt 16 000 tillkommande bostäder längs den tidigare leden, i östra Högsbo och runt Marklandsgatan. Vid en annan exploateringsnivå kan behoven av kollektivtrafik förändras och det är detta som nu prövas.

Kollektivtrafik- Scenario om en regional inriktning

Ett markreservat för en ny dubbelspårig järnväg utmed Dag Hammarskjöldsleden och väg 158 finns redovisat i gällande översiktsplaner för Göteborgs stad och Kungsbacka kommun. I översiktsplanen för Göteborg från 2009 finns reservatet beskrivet under nya spår på längre sikt. Ändamålet med en sådan järnväg på systemnivå är främst att ge tillräcklig kapacitet i stråket Göteborg-Kungsbacka, med Västkustbanan inkluderad, samt att stödja utveckling av tätorter utmed kusten och nya stationer vid målpunkter i Göteborg, till exempel Sahlgrenska.

Egenskaper och effekter:

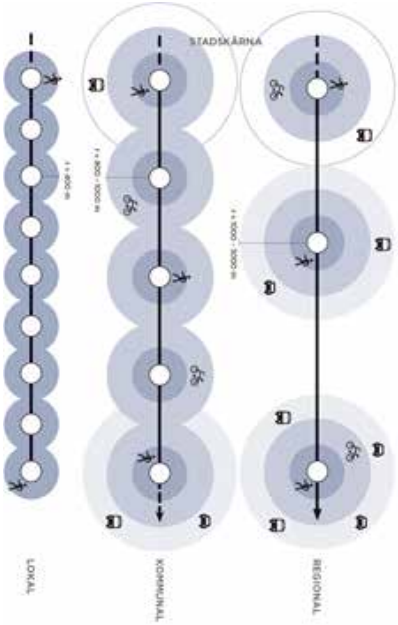
- Minskar behovet av regionala bilresor och avlastar Västkustbanan.
- Stödjer utveckling av tätorter utmed kusten samt nya stationer vid målpunkter i Göteborg, till exempel Sahlgrenska Universitetssjukhuset.
- Pendeltågstrafik som lyder under tågtrafikens villkor med staten som huvudman för infrastrukturen. Hela sträckan är cirka 25 kilometer, genomsnittligt stationsavstånd beräknas bli 4-5 km. Avståndet kan vara mindre i tätbebyggda områden norr om Järnbrott och större i glesare områden söder om Järnbrott.
- Ansluter till Västlänken i Haga station. Tänkbara stationer är bland annat Sahlgrenska Universitetssjukhuset och Järnbrott. Alternativ sträckning via Frölunda Torg (vilka sträckningar som är möjliga beror bland annat på grundförhållanden, kurvradier och lutningar).
- Mycket hög kostnad. Järnvägen bör gå i tunnel från Haga till Järnbrott.
- Hela sträckan Haga-Kungsbacka måste byggas ut i en etapp för att systemet ska fungera.
- Stödjer och driver stadsutveckling kring stationerna i Dag Hammarskjöldstråket. Stort upptagningsområde runt stationerna.

Upptagningsområden

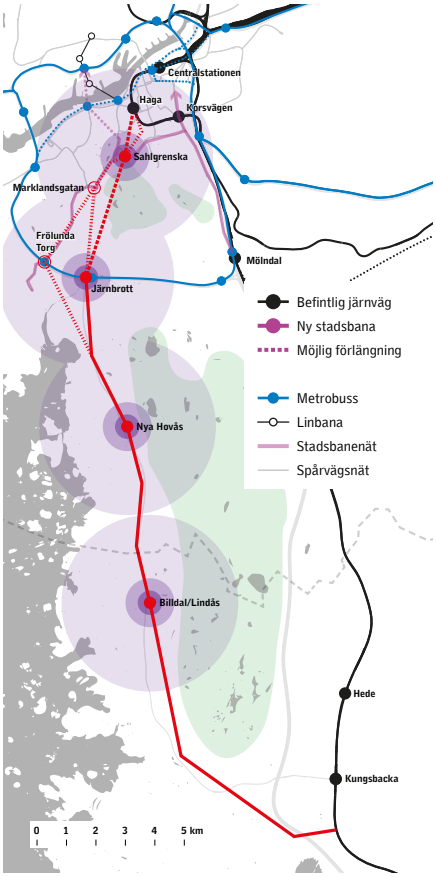
För regional tågtrafik kan upptagningsområdet vara flera kilometer om anslutningsresan kan göras med annan kollektivtrafik eller bil. Pendelparkering nära stationen möjliggör anslutningsresor med egen bil, vilket kan ha stor påverkan på kollektivtrafikens attraktivitet. Acceptabla gång- och cykelavstånd till en tågstation bedöms vara cirka en respektive tre kilometer.

Anslutningsresor till en stadsbana görs främst till fots eller med cykel. I tät stadsbebyggelse bedöms upptagningsområdet för en hållplats i stadsbanenätet vara 800-1000 meter. I villa- och radhusområden kan upptagningsområdet vara större.

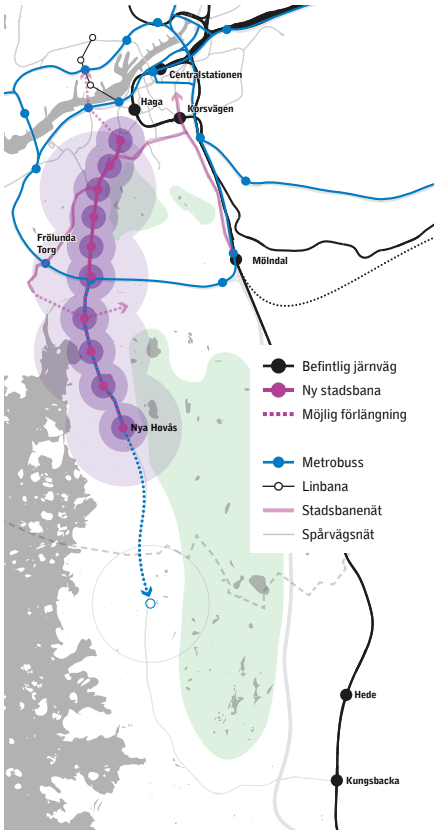
Upptagningsområdet för en spårvagnshållplats är mindre, cirka 400 meter, eftersom resan ofta kan göras snabbare på annat sätt om avståndet till hållplatsen är långt.



Principer för hållplatsavstånd, upptagningsområden och anslutningsresor för tänkbara kollektivtrafiksystem i Dag Hammarskjöldstråket.



Scenariokarta- kollektivtrafik regional inriktning ovan och kommunal inriktning nedan.



- Kopplingar till kommunal kollektivtrafik i form av (närregional och kommunal) metrobuss vid Järnbrott och stadsbana vid Marklandsgatan och Sahlgrenska.
- Järnvägen behöver kompletteras med lokal kollektivtrafik i form av spårvagn eller buss i Dag Hammarskjöldstråket.
- Omfattande påverkan längs väg 158. Trafikplatserna behöver byggas om.
- En regional järnväg ingår inte i Målbild Koll2035 för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille och kan inte kombineras med en stadsbana i samma stråk. Går däremot pendeltåg via Frölunda torg kan en stadsbana mellan Marklandsgatan och Järnbrott vara tänkbar.

Kollektivtrafik- Scenario om en kommunal inriktning

Scenariot omfattar en kommunal stadsbana till Järnbrott/Sisjön enligt Målbild Koll2035 för stomnätstrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille. Stadsbanan knyter samman långa stråk med stort resande och erbjuder snabba resor till stadscentrum och andra tyngdpunkter i staden. Den är separerad från annan trafik och har längre avstånd mellan hållplatserna än en spårvagnslinje. Stadsbanan kan på sikt förlängas till stadsdelarna söder om Järnbrott.

Egenskaper och effekter:

- Utvecklar den kommunala kollektivtrafiken, samtidigt som den i viss utsträckning även kan uppfylla lokala och närregionala behov.
- Stödjer och driver stadsutveckling i hela stråket med koncentration kring stationerna.
- Långa avstånd mellan hållplatserna (cirka en kilometer) medför behov av kompletterande kollektivtrafik längs Dag Hammarskjöldstråket.
- Barriäreffekter kan uppstå om stadsbanan går i markplan beroende på vilken standard den får enligt riktlinjerna i Målbild Koll2035.
- Bytespunkt med metrobuss kan etableras vid Järnbrott/Sisjön.
- Kan byggas ut i etapper från Marklandsgatan.
- På sikt kan stadsbanan förlängas och ersätta metrobuss längs väg 158 till Askim, Askimsbadet, Hovås och Nya Hovås.
- En stadsbana i Dag Hammarskjöldsstråket ingår i Målbild Koll2035 för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille.

Kollektivtrafik- Scenario om en lokal inriktning

Scenariot omfattar en ny spårvagnslinje mellan Marklandsgatan och Järnbrott/Sisjön. Spårvagnslinjen knyter samman delområden inom stråket och erbjuder direktresor till stadscentrum. Spårvagnen kör på egen bana eller i blandtrafik med buss.

Egenskaper och effekter:

- Ger hög tillgänglighet och liten barriäreffekt i Dag Hammarskjöldsstråket.
- Stödjer stadsutveckling i hela stråket.
- Liknar dagens Frölundabana till sin struktur, med relativt korta avstånd mellan hållplatser.
- Kan passas in i täta stadsmiljöer med avseende på utrymmesbehov, säkerhet och gestaltning.
- Lång restid till stadscentrum och andra målpunkter i staden medför sämre förutsättningar för resor med byte från bil, cykel eller annan kollektivtrafik (multimodala).

- Behöver kompletteras med en mer kapacitetsstark kollektivtrafik eller biltrafik. Metrobuss kan komma att bli för kapacitetssvag på lång sikt beroende på utvecklingen i sydvästra Göteborg och Kungsbacka.
- Kan byggas ut i etapper från Marklandsgatan.
- En spårvagnslinje i Dag Hammarskjöldsstråket ingår inte i Målbild Koll2035 för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille och kan inte kombineras med en stadsbana i samma stråk.

OLIKA KOLLEKTIVTRAFIKSYSTEM - FUNKTION/KRAV

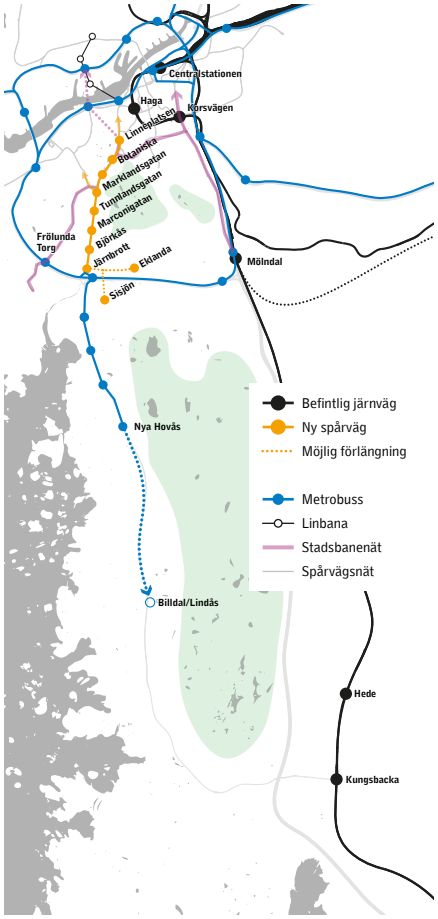
Hastighet	Turtäthet	Hållplatsavstånd	Utformning
KOLLEKTIVTRAFIKSYSTEM PÅ REGIONAL NIVÅ			
70–100 km/h	15 minuter	2000–5000 meter	Planskild korsning och egen banvall
KOLLEKTIVTRAFIK PÅ KOMMUNAL NIVÅ			
50–70 km/h	5 minuter	1000 meter	Planskild korsning och egen banvall
KOLLEKTIVTRAFIKSYTEM PÅ LOKAL NIVÅ			
30–50 km/h	5 minuter	400–600 meter	Plankorsning och integrerad i gatunätet







Bilden beskriver egenskaper och utformningskrav för de tre strukturer av kollektivtrafiktillgänglighet som kan vara tänkbara i Dag Hammarskjöldsstråket (pendeltåg, stadsbana och spårväg). Egenskaperna är avgörande för systemens funktion och tillgänglighet.

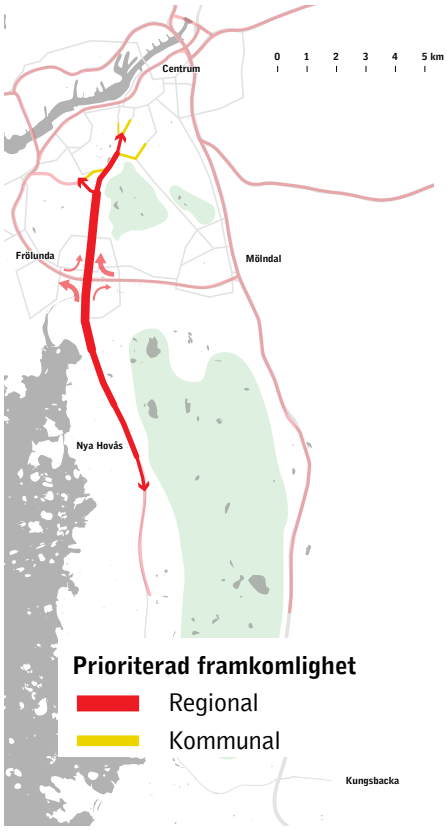


Scenariokarta- kollektivtrafik lokalinriktning.

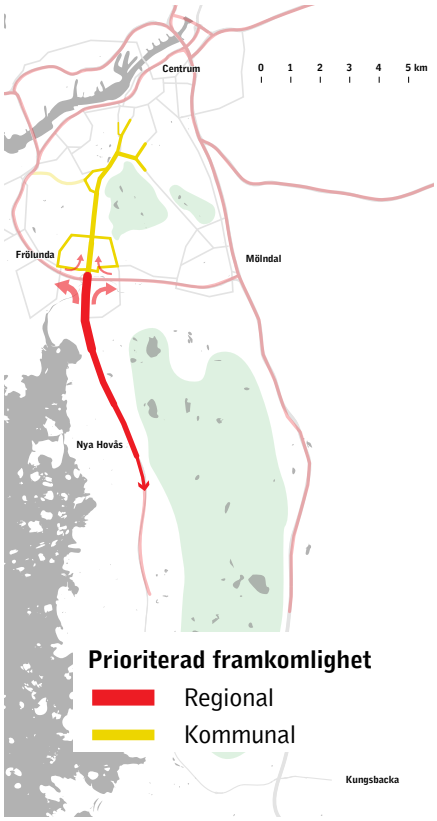
Biltrafik

Liksom för kollektivtrafiken ger olika grad av framkomlighet för biltrafiken (genom utformningen av gaturummet) en varierad tillgänglighet, där:

- Ett gaturum för enbart motorfordonstrafik med hög framkomlighet, separerat från gång- och cykelpassager, ger en kapacitetsstark regional tillgänglighet.
- Ett gaturum för både motorfordonstrafik och oskyddade trafikanter, där fordonstrafiken har högre framkomlighet och det är möjligt för fotgängare och cyklister att korsa gatan vid ett färre antal givna korsningspunkter, framför allt ger en kapacitetsstark kommunal tillgänglighet mellan stadsdelar inom kommunen.
- Ett gaturum för både motorfordonstrafik och oskyddade trafikanter, där fordonstrafiken har lägre framkomlighet och det är lätt för fotgängare och cyklister att korsa gatan vid många givna korsningspunkter, framför allt ger en lokal tillgänglighet inom stadsdelen.



Scenariokarta- Biltrafik regional inriktning



Scenariokarta- Biltrafik kommunal inriktning

Biltrafik- Scenario om en regional inriktning – Nollalternativ

Scenariot innebär att Dag Hammarskjöldsledens nuvarande funktion, som infartsled till centrala Göteborg, behålls. Framkomligheten för regional och närregional biltrafik prioriteras.

Egenskaper och effekter:

- Gynnar regionala bilresor och påverkar inte nuvarande användning av vägsystemet.
- God tillgänglighet till externhandel i Sisjön, Frölunda och Östra Högsbo.
- God tillgänglighet för godstransporter till verksamheter inom området.
- Leden kommer även i fortsättningen att utgöra en stor barriär mellan Frölunda och Östra Högsbo.
- Kollektivtrafiken får svårt att konkurrera med biltrafiken. Det finns främst förutsättningar för och behov av lokal kollektivtrafik.
- Leden utgör ett hinder för stadsutveckling på grund av störningar från trafiken.

Biltrafik- Scenario om en kommunal inriktning

Scenariot innebär att Dag Hammarskjöldsleden omvandlas till en boulevard med plankorsningar och fyra körfält för biltrafik. Framkomlighet för biltrafik mellan olika delar av staden prioriteras. Hastigheten begränsas till 60 km/h eller lägre. Boulevarden utgör en del av stadens huvudnät för biltrafik.

Egenskaper och effekter:

- God tillgänglighet för bilresor till och från Frölunda-Högsbo. Möjlig genomfart för regionala bilresor till de södra delarna av centrala staden, bland annat Linnéstaden, Majorna och Sahlgrenska.
- Den genomgående biltrafiken kommer att minska. Regional trafik som idag använder Dag Hammarskjöldsleden som infart till centrala staden kommer i stor utsträckning att flytta över till Västerleden.
- Biltrafiken kommer att minska på angränsande huvudgator såsom Övre Husargatan och Linnégatan.
- Biltrafik inom området kommer i större utsträckning att använda det lokala gatunätet när skillnaden i framkomlighet mellan olika gator minskar.
- Boulevardens utformning och hastighet kan variera utmed sträckan.
- Barriären mellan Frölunda och Högsbo kommer att minska.
- Stödjer stadsutveckling i hela stråket med koncentration kring korsningarna.
- Kan kräva komplettering av stadens huvudnät för biltrafik, exempelvis Södra Centrumlänken mellan Marklandsgatan, Sahlgrenska och Kallebäck.

Biltrafik- Scenario om en lokal inriktning

Scenariot innebär att Dag Hammarskjöldsleden omvandlas till en lokal huvudgata med plankorsningar och två körfält för biltrafik. Framkomlighet för lokal biltrafik inom stadsdelarna prioriteras. Hastigheten begränsas till 40 km/h.

Egenskaper och effekter:

- God tillgänglighet för bilresor till och från Frölunda-Högsbo.
- Genomgående biltrafik som idag använder Dag Hammarskjöldsleden som infart till centrala staden kommer att flytta över till Västerleden, Högsboleden och Toltorpsgatan.

- Biltrafiken kommer att minska på angränsande huvudgator såsom Övre Husargatan och Linnégatan.
- Biltrafik inom området kommer i större utsträckning att använda det lokala gatunätet när skillnaden i framkomlighet mellan olika gator minskar.
- Kollektivtrafikens framkomlighet i stråket begränsas. Snabb kollektivtrafik måste vara planskild.
- Nuvarande barriär mellan Frölunda och Högsbo kommer att minska kraftigt.
- Stödjer stadsutveckling i hela stråket. Linnéstadens gatustruktur utvidgas mot söder, vilket påverkar tillgängligheten för verksamheter och handel i området. Verksamheter med behov av tunga transporter påverkas än mer.
- Kräver sannolikt komplettering av stadens huvudnät för biltrafik, exempelvis Södra Centrumlänken mellan Marklandsgatan, Sahlgrenska och Kallebäck.

STRÅK FÖR BILTRAFIK - UTFORMNING/FUNKTION

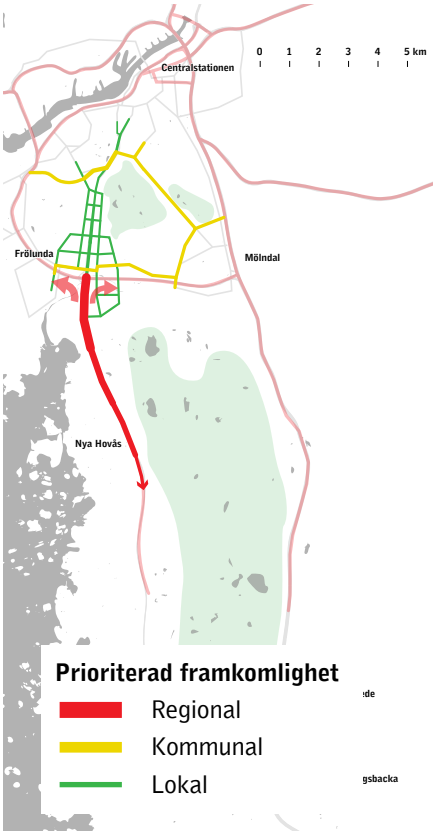
Hastighet	Medeldygnstrafik	Korsningar	Utformning	Exempel	
PRIORITERADE STRÅK FÖR REGIONAL BILTRAFIK					
70–90 km/h	30 000–50 000	>1000 m planskilt	4–6 körfält för bil	Dag Hammarskjöldsleden, Högsboleden	
PRIORITERADE STRÅK FÖR KOMMUNAL BILTRAFIK					
40–60 km/h	15 000–30 000	200–400 m signalreglerat eller cirkulation	2–4 körfält för bil	Övre Husargatan Skånegatan/ Mölndalsvägen, Hjalmar Brantingsg.	
PRIORITERADE STRÅK FÖR LOKAL BILTRAFIK					
30–40 km/h	5 000–15 000	100–200 m signalreglerat eller cirkulation	2 körfält för bil	Linnégatan, Första Långgatan, Odinsgatan/ Friggagatan	
LOKALA BOSTADSGATOR					
Max 30 km/h	0–1000	<100 m	2 körfält, blandad trafik		

Kombinationer av kollektiv- och biltrafikstrukturer i olika stadssammanhang

Transportsystemets funktion och tillgänglighet avseende regional, kommunal respektive lokal trafik ger förutsättningar för olika funktioner och miljöer i en stad. I vidstående matris beskrivs översiktligt hur olika kombinationer av funktion och tillgänglighet för bil- och kollektivtrafik samverkar med en stads olika funktioner och miljöer.

Transportsystemets utformning och egenskaper stödjer utveckling av olika typer av stadsmiljöer och funktioner i en stad. På motsvarande sätt skapar stadens funktioner och strukturer olika förutsättningar för transporter.

Exempelvis gynnar god tillgänglighet för regional bil- och kollektivtrafik regionala målpunkter som flygplatser och järnvägsstationer medan lokal bil- och kollektivtrafik passar bäst i områden med bostäder, skolor och andra lokala målpunkter.



Scenariokarta- Biltrafik lokal inriktning

Bild t.v. som beskriver egenskaper för tre olika strukturer för biltillgänglighet, som kan vara tänkbara för hela eller delar av Dag Hammarskjöldsstråket. Egenskaperna är avgörande för systemens funktion och tillgänglighet.

Ett regionalt biltrafiksystem karaktäriseras av hög kapacitet och framkomlighet för biltrafik med målpunkter i centrala Göteborg och motsvaras väl av befintlig trafikled.

Ett övergripande kommunalt biltrafiksystem sammanbinder olika stadsdelar och behöver erbjuda god framkomlighet för längre resor inom staden.

Det lokala biltrafiksystemet består dels av lokala huvudgator som samlar upp trafiken från flera mindre områden, dels av kvarters- och bostadsgator med mindre trafik. I det lokala gatunätet prioriteras tillgänglighet och säkerhet för gående och cyklister, vilket innebär låga hastigheter.

Metod för analys av transportsystem

Beroende av hur tillgängligheten i trafiksystemet utformas kommer den att stödja stadsutvecklingen på olika sätt och i olika hög utsträckning.

Matrisen till höger används i analysen av alternativen ur ett trafikperspektiv.

Tre olika trafikscenarier för vardera kollektivtrafik och biltrafik (regionalt, kommunalt och lokalt) används för att beskriva olika trafiksystem. De olika systemen kan kombineras med varandra enligt matrisen och ger då för varje kombination ett trafiksystem för både bil och kollektivtrafik. De olika kombinationerna lämpar sig bäst för olika stadsstrukturer. Vilka dessa är beskrivs kortfattat i tabellen.

Kollektivtrafik \ Bil	Regional	Kommunal	Lokal
Regional	**Regional kollektiv- och biltillgänglighet:** Regionala målpunkter och bytespunkter som internationella flygplatser, större tågstationer.	**Regional kollektiv- och kommunal biltillgänglighet:** Bytespunkter, pendelparkering, halvexterna arbetsplatsområden, kontorskluster.	**Regional kollektiv- och lokal biltillgänglighet:** Stadskärna med handel och centralstation, målpunkter för turism och upplevelser (exempelvis muséer, konceptbutiker, nattliv).
Kommunal	**Kommunal kollektiv- och regional biltillgänglighet:** Tätortsnära målpunkter för kultur och natur, till exempel större badplatser, urbana parker, nöjesfält, samt färjeterminaler, halvexterna arbetsplatsområden.	**Kommunal kollektiv- och biltillgänglighet:** Kommunala torg och centrala bytespunkter i relation till P-hus och besöksparkering, viktiga arbetsplatser samt handelsområden, universitet, sjukvård.	**Kommunal kollektiv- och lokal biltillgänglighet:** Stadsdelstorg, centrala torg, bytespunkter, gymnasium, vårdcentral, marknadsplats.
Lokal	**Lokal kollektiv- och Regional biltillgänglighet:** Externa köpcentra, regionala industri- och logistikområden.	**Lokal kollektiv- och kommunal biltillgänglighet:** Små verksamheter inom handel, logistik och produktion, sällanköp (till exempel bil, vitvara), travbana, badhus, ishall.	**Lokal kollektiv- och biltillgänglighet:** Bostadsområden med eventuell lokal handel och service, förskolor, skolor, lokala torg.

Metod för utvärdering av transportsystem

Utvärderingen av alternativen ur ett trafikperspektiv baseras på ett antal utvalda kriterier.

De kriterier som ingår i utvärderingen redovisas i tabellen till höger, med en kort beskrivning av vilka faktorer som påverkar bedömningen.

Kriterier	Faktorer i utvärderingen
Överflyttning till Västerleden	Hur förslaget förväntas påverka trafikflödena på Dag Hammarskjöldsleden. Enligt gjorda bedömnigar är det framför allt Västerleden som kommer att påverkas av överflyttningen, Söderleden förväntas påverkas endast i mindre omfattning.
Överflyttning till kollektivtrafik	Det föreslagna kollektivtrafiksystemets potential att bidra till att boende inom och utanför området väljer att åka kollektivt istället för bil, eller göra byten från bil till kollektivtrafik.
Barriäreffekt	Gång- och cykeltrafikens möjlighet att ta sig fram inom området, och kopplingar mellan öst och väst för dessa trafikanter.
Funktionsblandning	Hur transportsystemet och kommunal eller regional framkomlighet främjar eller motverkar en blandning av funktioner inom området.
Robusthet/flexibilitet	Transportsystemets kapacitet att hantera ändrade resandebehov i framtiden, utvidgas eller anpassas.
Tillgänglighet för godstransporter	Hur transportsystemet tillgodoser verksamheters behov av tillgänglighet, i huvudsak vilka förutsättningar som skapas för de befintliga verksamheterna inom eller i anslutning till området.
Koppling till angränsande områden	Vad det föreslagna alternativet erbjuder människor som bor eller arbetar i omgivningen, till exempel i form av bättre kollektivtrafik på kommunal eller regional nivå.
Komplexitet	Möjlighet till etapputbyggnad, beroenden mellan olika utbyggnadsetapper, antal involverade aktörer.
Kostnad	En annan aspekt kopplat till trafiksystemets genomförbarhet är förväntade kostnader kopplade till byggandet.

De övergripande samband mellan stadsstrukturer och bil- och kollektivtrafiksystem som framgår av matrisen nedan används för utvärdering av alternativens effekter på transportsystemet. Analysen av alternativen visar vilka kollektivtrafik- och biltrafikstrukturer som ingår i trafiklösningen för respektive alternativ (huvudsaklig funktion) och vilka system som ingår till viss del och som kan behöva utvecklas (sekundär funktion). Den sammanfattande matrisen för varje alternativ kan läsas som en indikation på vilken flexibilitet som finns inom varje alternativ när det gäller att tillmötesgå olika transportbehov i olika delar av området, samt uppfylla transportfunktioner på lokal, kommunal och regional nivå.

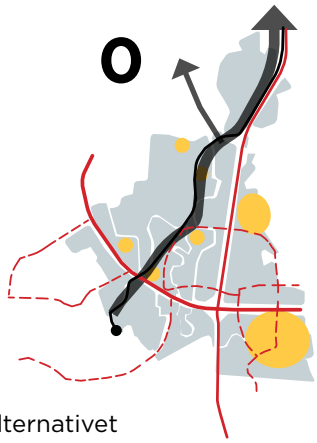
Analys och utvärdering av förändringsalternativ och nollalternativ

En översiktlig analys och utvärdering har gjorts av den övergripande trafikstrukturen som föreslås i de tre förändringsalternativen och i nollalternativet. Alternativen beskrivs i detalj i kapitel 3, Geografiska inriktningar.

Nollalternativet, analys av effekt på transportsystemet

En översiktlig utvärdering har gjorts av den övergripande trafikstrukturen som föreslås i detta alternativ.

I stort föreslås ingen övergripande förändring i trafikföringen inom planområdet i de planeringsdokument som finns framtagna, undantaget FÖP Fässbergsdalen som föreslår åtgärder i områdena längs med Söderleden.

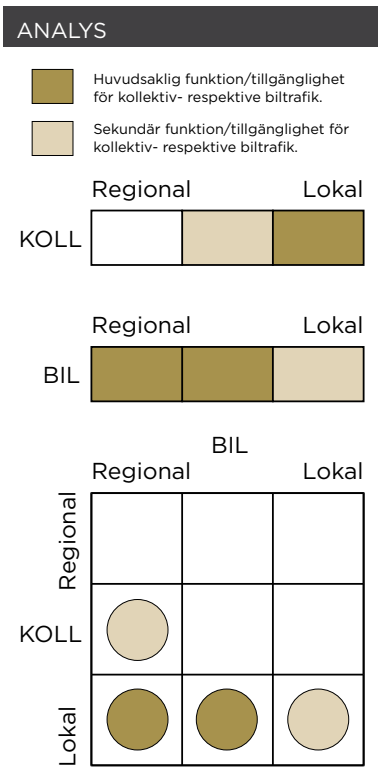


Nollalternativet

Kollektivtrafiksystem

Enligt detta alternativ kommer inget strukturerande kollektivtrafiksystem att etableras i området, men en metrobuss börjar trafikera området. Istället kopplas ny bebyggelse till omgivningen med lokalbussar, vilket är mer anpassningsbart till dagens struktur och en spridd utbyggnad i olika delar av området. Möjlighet finns till mer effektiv kollektivtrafik på lederna, som kan koppla ihop området med andra stadsdelar, men med liten möjlighet till förtätning kring hållplatser.

- Ny busslinje till Östra Högsbo/Sisjön.
- Befintlig spårväg till Frölunda/Tynnered.
- Metrobussar med hållplatser vid Järnbrott/Sisjön och Frölunda (möjlighet till kommunal busstrafik i Dag Hammarskjöldstråket).



Biltrafiksystem

Biltrafiken förutsätts kunna behålla en liknande funktion som idag, med hög framkomlighet för regional och kommunal trafik både längs Dag Hammarskjöldsleden och längs Söder- och Västerleden.

- Dag Hammarskjöldsleden behåller sin befintliga funktion.
- Planskilda korsningar med avstånd cirka 1000 m.
- Hastighet 70-90 km/h.

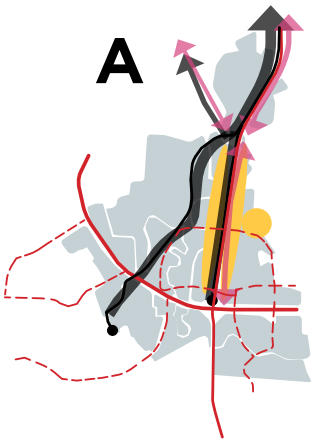
Kombinationer av trafiksystem och koppling till stadsmiljö

Biltrafiken har främst regionala och kommunala funktioner. Kollektivtrafiken i området består i huvudsak av Frölundsbanan samt lokala busslinjer. I anslutning till området angör Metrobuss. Trafiksystemet stödjer verksamheter som kräver god tillgänglighet med bil, såsom externhandel och mindre företag med behov av stora ytor och effektiv logistik. Det lokala vägnätet för biltrafik kommer att

behöva utvecklas med relativt hög framkomlighet (eftersom avsaknad av kollektivtrafik med hög kapacitet i närheten av nya bostäder sannolikt innebär en hög andel bilresor). Den befintliga Frölundabanan kan bidra till utveckling av nya bostäder i området, men avsaknaden av annan effektiv kollektivtrafik i anslutning till utvecklingsområden visar på betydelsen av hur viktigt det är att bibehålla en hög framkomlighet som motsvarar eller överstiger dagens nivå.



Kriterier	Faktorer i utvärderingen
Överflyttning till Västerleden	Ingen förändring.
Överflyttning till kollektivtrafik	Ingen förändring.
Barriäreffekt	Trafikleden finns kvar som barriär i området.
Funktionsblandning	Ny bostadsbebyggelse blir ”öar” i befintligt verksamhetsområde. Befintlig funktionsuppdelning består
Robusthet/flexibilitet	Befintlig funktionsuppdelning medför fortsatt stora transportbehov. Möjligheten att välja hållbara transportsätt förbättras inte.
Tillgänglighet för godstransporter	Tillgängligheten till verksamheter i Östra Högsbo är god.
Koppling till angränsande områden	Ingen förändring. Svag koppling med kollektivtrafik till angränsande områden.
Komplexitet	Utbyggnaden drivs av privata intressenter. Små åtgärder i transportinfrastrukturen.
Kostnad	Låg.



A- Linjestaden

Alternativ A analys av effekt på transportsystemet

I detta förändringsalternativ får boulevarden en enhetlig utformning längs hela sträckan mellan Linnéplatsen och Radiomotet. Boulevarden utgörs av en spårväg i gatuplan med dubbla körfält (för att även ge plats åt exempelvis bussfil, kantstensparkeringar och cykelparkeringar) på var sida om spårvagnen. Korsningar där biltrafik tillåts korsa boulevarden i öst-västlig riktning föreslås vara de befintliga korsningarna vid Linnéplatsen, Annedalsmotet, Margretebergsmotet, Tunnlandsgatan, Marconimotet och Radiomotet.

Dagens planskilda korsningar är i detta alternativ ersatta av korsningar med trafik i ett plan. Den lösningen innebär att det krävs stora cirkulationsplatser eller fullt utvecklade signalkorsningar.

Kollektivtrafiksystem

Spårvagn är tänkt att byggas i plan med prioritet i korsningar (reglerat med ljussignal). Kollektivtrafikens begränsade effektivitet samt täthet mellan hållplatserna (för att optimera attraktiviteten längs boulevarden) innebär begränsade möjligheter att förlänga söder om Järnbrott. Möjligheten att komplettera den lokala spårvägen med planskild järnväg i form av pendeltåg i tunnel har stor effekt på utvärderingen av scenariot.

- Lokal spårväg till Järnbrott
- Regional järnväg i tunnel med stationer vid Järnbrott och Sahlgrenska.
- Metrobussar med hållplatser vid Järnbrott/Sisjön och Frölunda.

Biltrafiksystem

Omvandlingen av dagens led till boulevard ända ner till Radiomotet innebär restidsfördröjningar för bilburen trafik. Möjlighet till att byta färdriktning endast var 700-1000 meter innebär att boulevarden blir en barriär för vägburen trafik i öst-västlig riktning. Boulevarden karakteriseras av:

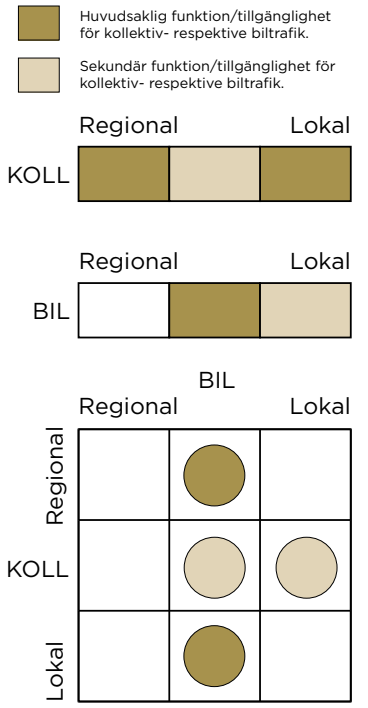
- Kommunal huvudgata med viss lokal funktion.
- 2-4 körfält
- Cirkulationsplatser med avstånd cirka 1000 meter
- Högersväng till/från lokalgator, avstånd cirka 100 meter
- Hastighet 40-60 km/h.

Kombinationer av trafiksystem och koppling till stadsmiljö

Kollektivtrafiken har regional funktion med tåg och lokal funktion med spårvagn. Biltrafiken har främst en kommunal funktion. Trafiksystemet stödjer utveckling av tät blandstad med kontor och bostäder i Järnbrott, samt i huvudsak bostäder i övriga delar av Dag Hammarskjöldstråket. Att göra Järnbrott attraktivt för kontors- och bostadsutveckling och som bytespunkt mellan bil och kollektivtrafik förutsätter en regional tågförbindelse med hög kostnad och komplexitet.

Kriterier	Faktorer i utvärderingen
Överflyttning till Västerleden	Omvandling från trafikled till kommunal huvudgata medför att en stor del av genomfartstrafiken flyttar över till Västerleden.
Överflyttning till kollektivtrafik	Många nya bostäder lokaliseras nära den lokala spårvägen och järnvägen förbättrar möjligheten till regionala resor. Byte från bil till tåg kan göras vid stationer söder om Järnbrott.
Barriäreffekt	Det finns möjlighet för gående att korsa gatan i plan på flera platser.
Funktionsblandning	Bostadsbebyggelsen koncentreras till huvudgatan, vilket innebär att nuvarande funktionsuppdelningen till stor del kommer att bestå. En järnvägsstation vid Järnbrott skapar förutsättningar för tät blandad bebyggelse.
Robusthet/flexibilitet	Den lokala spårvägen har begränsad kapacitet och är svår att förlänga. Järnvägen har hög kapacitet, men är oflexibel vid framtida förändringar av bebyggelsestrukturer och samhällsutveckling.
Tillgänglighet för godstransporter	Tillgängligheten till befintliga verksamheter i Östra Högsbo försämras
Koppling till angränsande områden	Liten förändring då spårvägen endast betjänar området och järnvägen i huvudsak betjänar genomfartsresor.
Komplexitet	Kommunen blir beroende av Trafikverket när det gäller investering och utbyggnad av järnvägen. Hela sträckan Göteborg-Kungsbacka måste byggas innan den kan trafikeras, vilket kan försvåra stadsutvecklingen på kort sikt. Den långa tunneln kan medföra tekniska svårigheter.
Kostnad	Mycket hög kostnad för järnvägen.

ANALYS

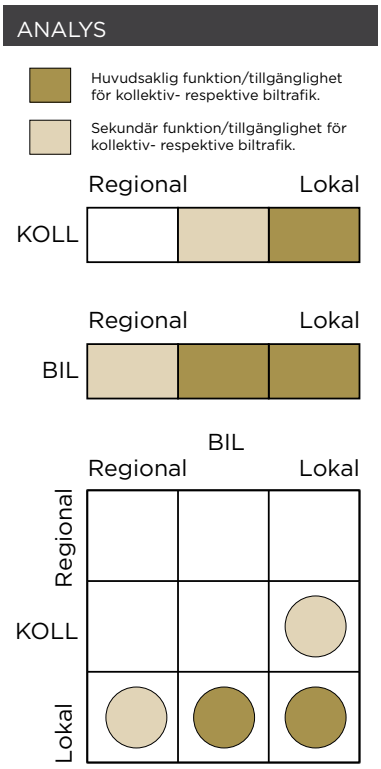


UTVÄRDERING





B- Parallella stråk



Alternativ B analys av effekt på transportsystemet

I detta alternativ förläggs en spårvagnslinje blandstadsområden med huvudsakligt innehåll av bostäder, längs det nuvarande huvudsakliga inre stråket, det vill säga längs J.A. Wettergrens, Olof Asklunds och Victor Hasselblads gata.

Som konsekvens kommer omvandling av leden resultera i en boulevard med enbart gång- och cykelstråk och vägburen trafik. I tillägg fördelas vägburen trafik längs övriga nord-sydliga stråk på västsidan och östsidan av Dag Hammarskjölds boulevard.

Kollektivtrafiksystem

På grund av en linjedragning som i huvudsak följer dagens gatunät på östsidan av Dag Hammarskjöldsleden, samt en önskan om att skapa goda förutsättningar för ny utveckling i området (inte störa med buller eller bidra till en upplevd barriär, samt maximera antal nya bostäder inom upptagningsområdet till nya bostäder) antas en lägre stadsbanestandard avseende framkomlighet (enligt kriterierna hastighet och få korsningsanspråk i plan).

- Ny spårväg till Östra Högsbo
- Befintlig spårväg till Frölunda/Tynnered
- Metrobussar med hållplatser vid Järnbrott/Sisjön och Frölunda.

Biltrafiksystem

Av tre parallella nord-sydliga stråk för biltrafiken förväntas åtminstone ett behöva hantera genomfartstrafik och kommunala resor. Mest sannolikt med tanke på koppling norrut och söderut är att boulevarden får en viktig funktion i det kommunala vägnätet medan de parallella stråken för biltrafik får en mer lokal funktion som huvudgator och uppsamlingsgator inom området. Boulevarden karakteriseras av:

- Kommunal huvudgata i boulevarden, med viss lokal funktion.
- 2-4 körfält
- Signalreglerade korsningar med avstånd 400-500 m.
- Hastighet 60 km/h.

Kombinationer av trafiksystem och koppling till stadsmiljö

Kollektivtrafiken har främst lokal funktion medan biltrafiken har kommunal funktion i Dag Hammarskjöldstråket och lokal funktion i de två parallella stråken. Trafiksystemet stödjer verksamheter som behöver god tillgänglighet med bil, såsom externhandel och mindre företag. Den lokala kollektivtrafiken stödjer utveckling av bostäder på båda sidor av Dag Hammarskjöldstråket.

Kriterier	Faktorer i utvärderingen
Överflyttning till Västerleden	Fortsatt hög framkomlighet i Dag Hammarskjöldsstråket innebär att överflyttningen till Västerleden blir liten.
Överflyttning till kollektivtrafik	Många nya bostäder lokaliseras nära den lokala spårvägen och järnvägen förbättrar möjligheten till regionala resor. Byte från bil till tåg kan göras vid stationer söder om Järnbrott.
Barriäreffekt	Det kommer att finnas fler korsande gator än idag. Uppdelningen på flera stråk för biltrafik kan medföra ökad barriäreffekt på andra platser i området.

Kriterier	Faktorer i utvärderingen
Funktionsblandning	Gatunätet får en liknande struktur inom hela området, vilket ger förutsättningar för blandning av bostäder och verksamheter.
Robusthet/flexibilitet	Den lokala spårvägen genom Östra Högsbo har begränsad kapacitet och är svår att förlänga och att uppgradera till stadsbana. Stadsutvecklingen kan genomföras i flera etapper och kan förändras efter nya förutsättningar.
Tillgänglighet för godstransporter	A Odhners gata ger god tillgänglighet till befintliga verksamheter i Östra Högsbo.
Koppling till angränsande områden	Liten förändring då spårvägen endast betjänar området.
Komplexitet	Utbyggnaden kan till stor del drivas av privata intressenter. Ny spårväg och omvandling av Dag Hammarskjöldsleden kan genomföras oberoende av varandra. Goda möjligheter till etapputbyggnad.
Kostnad	Omvandling av Dag Hammarskjöldsleden och ny spårväg medför hög kostnad. Kan delas upp i etapper.



Alternativ C analys av effekt på transportsystemet

Mellan Linnéplatsen och Marklandsgatans hållplats etableras en boulevard som innehåller gång-, cykel- och biltrafik. Denna del av boulevarden kantas av Ånggårdsbebyggelsen, Slottsskogen, området runt Slottsskogsvallen, Botaniska trädgården och Ånggårdsbergen. Befintlig spårväg norr om Marklandsgatan ligger kvar i dagens läge.

Mellan Marklandsgatans hållplats och Radiotorget etableras en boulevard som innehåller samtliga trafikslag. Längs denna del av boulevarden anläggs öst-västliga gator som korsar boulevarden.

Kollektivtrafiksystem

Att alternativet öppnar för både integrerade och separerade trafiksystem på olika delar av sträckan innebär goda förutsättningar för en effektiv kollektivtrafik, till exempel i form av en stadsbana. Med tillräckligt hög framkomlighet genom Dag Hammarskjöldstråket finns också möjlighet att förlänga stadsbanan med kopplingar söderut mot Hovås, österut förbi Sisjön mot Aröd, eller västerut mot Tynnered/Frölunda Torg.

- Stadsbana, som kan förlängas söder om Järnbrott
- Plankorsningar alternativt planskilda korsningar med tvärgående gator (beroende på struktur och funktioner i omgivningen)
- Befintlig spårväg till Frölunda/Tynnered med dagens framkomlighet
- Metrobussar med hållplatser vid Järnbrott/Sisjön och Frölunda

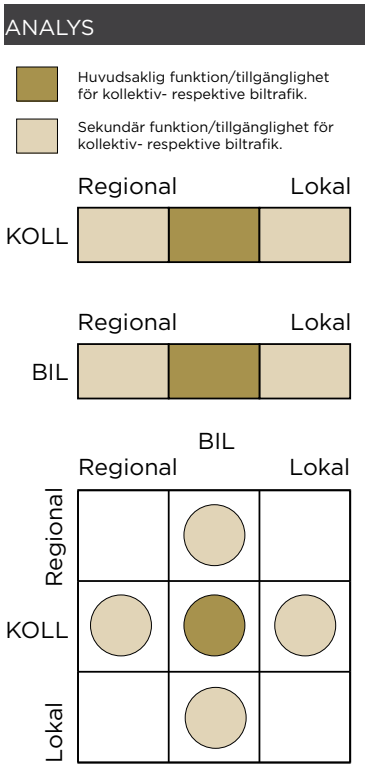
Biltrafiksystem

Alternativet bedöms innebära en fortfarande hög framkomlighet för den kommunala biltrafiken, genom möjlighet till anpassning och differentiering i olika delar av området. Den regionala genomfartstrafiken i Dag Hammarskjöldstråket kommer begränsas, men tillgängligheten till verksamheter och handel i södra del av området kan bibehållas. Boulevarden karakteriseras av:

- Att vara en kommunal huvudgata, med varierande utformning beroende på omgivningens struktur och funktioner.



C- Kopplande gator





- 2-4 körfält.
- Signalreglerade korsningar med avstånd 400-500 meter.
- Hastighet 40-60 km/h.

Kombinationer av trafiksystem och koppling till stadsmiljö

Både kollektivtrafik- och biltrafiksystemet har i huvudsak kommunal funktion. Trafiksystemet stödjer en blandad stadsbebyggelse med varierande innehåll, som möjligtvis kan byggas etappvis. Genom att leda spårvägen österut i områdets södra del skapas ökad tillgänglighet med kollektivtrafik till externhandelsområden, och förutsättningar för omvandling av dessa områden med större inslag av kontor, bostäder eller service (till exempel Sisjön, 421 och Kvarteret Hammaren). Samtidigt finns möjlighet att behålla områden med högre biltillgänglighet, där befintliga verksamheter utan negativ påverkan på blandstadsbebyggelsen kan stanna kvar.

Kriterier	Faktorer i utvärderingen
Överflyttning till Västerleden	Omvandling från trafikled till kommunal huvudgata medför att en stor del av genomfartstrafiken flyttar över till Västerleden.
Överflyttning till kollektivtrafik	Stadsbanan erbjuder snabba resor inom staden, vilket ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft. Pendelparkering vid Järnbrott möjliggör byte från bil till tåg.
Barriäreffekt	Det kommer att finnas fler korsande gator än idag. Gatustruktur och avstånd mellan korsningar kan anpassas efter omgivande bebyggelse och stadsmiljö.
Funktionsblandning	Stadsbanans hållplatser vid Marklandsgatan, Marconigatan och Järnbrott ger förutsättningar för tät blandad bebyggelse. Även i Östra Högsbo finns förutsättningar för större blandning av funktioner än idag.
Robusthet/flexibilitet	Stadsbanan har hög kapacitet och kan förlängas söderut till Askim och Hovås. Stadsutvecklingen kan genomföras i flera etapper och kan förändras efter nya förutsättningar.
Tillgänglighet för godstransporter	Tillgängligheten till befintliga verksamheter i Östra Högsbo kan vara fortsatt god inom delar av området, främst inom den södra delen.
Koppling till angränsande områden	Liten förändring så länge stadsbanan slutar i Järnbrott, men kan på sikt förbättras om stadsbanan förlängs söderut.
Komplexitet	Stadsbanan är en förutsättning för stadsutvecklingen och utbyggnadsordningen behöver i stor utsträckning styras av kommunen för att önskvärda effekter ska uppnås.
Kostnad	Omvandling av Dag Hammarskjöldsleden inklusive stadsbana medför hög kostnad. Kan delas upp i etapper.

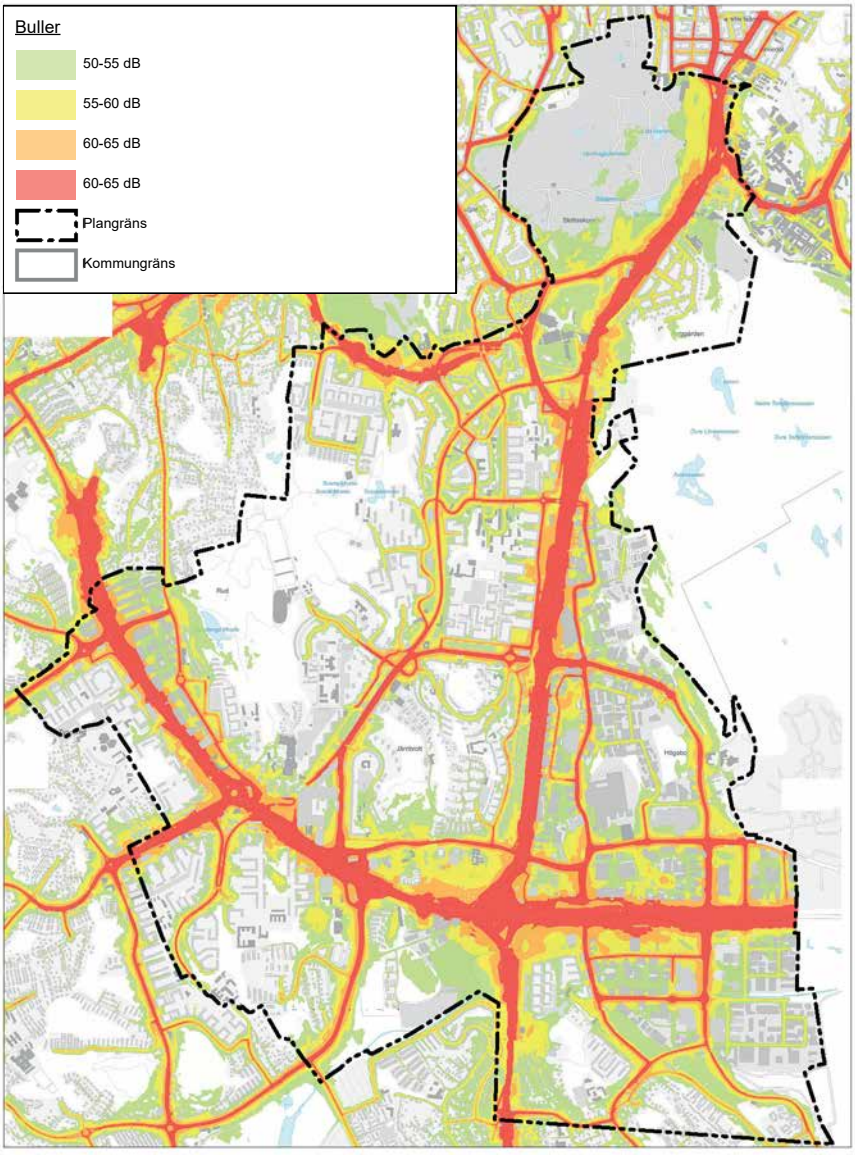
MILJÖ OCH HÄLSA

Buller

Befintliga bostadsområden i planområdet är relativt väl skyddade från buller och försedda med många goda ljudmiljöer nära bostaden. Tillgången till goda och rekreativa ljudmiljöer i området kan dessutom ses som hög. Stora områden som Änggårdsbergen, Ruddalen och små områden som de mindre parkerna i området är ofta välskyddade bullermässigt.

Den största bullerbelastningen i området kommer från trafikintensiva gator med relativt höga hastigheter det vill säga, höga bullernivåer finns vid stora leder (Söderleden, Västerleden och Dag Hammarskjöldsleden) och längs större, hårt trafikerade gator som Marconigatan. Inne i områdena är hastigheterna normalt lägre vilket gör att bullernivåerna minskar betydligt.

I den fortsatta utvecklingen av området bör säkerställas att befintliga ljudmiljöer bevaras eller förbättras. Nya och bostadsnära goda ljudmiljöer bör skapas när bebyggelse planeras nära de stora trafiklederna och gatorna. För detaljplaneringen finns en vägledning för hur staden ska arbeta med bullerfrågan, som möjliggör att planera för att säkerställa hälsosamma och attraktiva boendemiljöer ur



Dagens bullersituation i området (utdrag ur bullerkartläggningen för staden)

Miljökvalitetsnorm för omgivningsbuller

Från naturvårdsverkets hemsida:

I de största kommunerna (mer än 100 000 invånare) omfattar miljökvalitetsnormen omgivningsbuller från alla vägar, järnvägar, flygplatser och tillståndspliktiga hamnar. Dessutom omfattas vissa utpekade industrigrenar under industriutsläppsförordningen (se vidare 2 §, förordningen (2004:675) om omgivningsbuller.

Därutöver omfattar miljökvalitetsnormen omgivningsbuller från större vägar, järnvägar och flygplatser i hela Sverige, se vidare 4-6 §§ i förordningen 2004:675.

ljudsynpunkt. Om vägledningen följs bedöms även målsättningen med stadens miljömål och miljökvalitetsnormen för omgivningsbuller kunna följas på sikt.

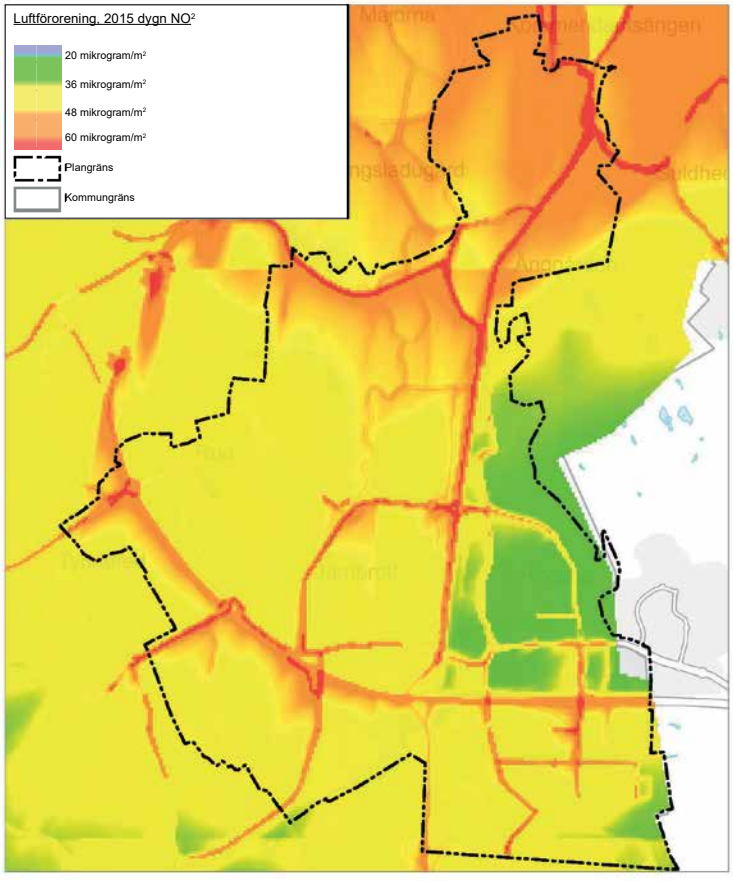
Inriktningar

- Bevara och skydda befintliga goda ljudmiljöer, både de större och mindre mer bostadsnära.
- Skapa goda ljudmiljöer nära bostaden när bebyggelse planeras nära stora trafikleder. Det kan exempelvis ske genom tilltagna gårdar och bostadsnära parker.

Luftkvalitet

Luftkvaliteten inom planområdet är god för att vara ett område som är så pass centralt placerat. Befintliga bostadsområden antas generellt klara gällande normnivåer med god marginal. Problem med höga halter av luftföroreningar finns framförallt längs med Söder- och Västerleden. Det kan också uppkomma problem med höga halter i täta, hårt trafikerade gaturum, framförallt nära lederna där bakgrundsnivån redan är hög. Exempelvis finns denna problematik vid Frölunda torg där stora mängder in- och utfartstrafik sker.

En stadsutveckling där mellanstaden som helhet förtätas med boende och verksamheter antas innebär en mindre mängder transporter än om motsvarande utvecklingen istället sker nån annanstans mer perifert. Sker utvecklingen i områden som kan försörjas av god kollektivtrafik minskar också behovet av transportarbete. Sammantaget kan detta antas leda till bättre luftkvalitet på lång sikt.



Karta som visar stadens översiktliga kartläggning av luftföroreningar, i detta fallet dygnsekvivalenter för NO_2 år 2015.

Det finns dock möjliga konflikter som bottnar i att flera av de områden som är lämpliga att ta i anspråk för exempelvis bostadsutveckling också är de områden som ligger nära de större lederna och Frölunda torg. På dessa platser finns idag problem med luftkvalitén.

Luftkvaliteten i staden kommer sannolikt förbättras på lång sikt i och med bättre fordon och en omställning av fordonsparken mot mer eldrift. Stadens bedömning är därför att det långsiktiga och större perspektivet ska gälla så länge en acceptabel situation kan säkerställas i det enskilda fallet.

Oavsett teknikutveckling bidrar byggandet av bostäder i mellanstaden och i kollektivtrafiknära lägen, där folk enklare kan välja att cykla eller att åka kollektivt till en bättre utveckling av luftkvalitén. I jämförelse med att istället förlägga bostäder i perifera lägen som är svåra att kollektivtrafikförsörja och som bortanför cykelavstånd.

För att säkerställa en acceptabel situation vid detaljplanering har en riktlinje för hanteringen av luftkvalitet tagits fram. Bästa möjliga boendemiljö ur luftsynpunkt ska alltid eftersträvas, även i det fall normerna klaras. För planområdet bör extra försiktighet och noggrannhet i aktas för områdena runt Söder- och Västerleden. Undvik exploatering med bostäder närmast leden, åtminstone till dess att luftsituationen förbättrats.

Inriktningar

- För alla förändringsalternativ gäller att områdena runt Söderleden och Västerleden ses som lämpliga främst för verksamheter.

Förorenade områden

Det finns två nedlagda deponier i området, vid Välen och Femvägsskälet.

Riskerna för föroreningar i området är i huvudsak kopplade till nuvarande eller gamla industriområden. Det kan dock finnas risker även utanför dessa områden, då kopplade till specifika verksamheter som bedrivits.

Ett tematiskt tillägg till ÖP finns vilket gör att staden har goda rutiner för hanteringen av dessa frågor som därför sällan utgör ett praktiskt hinder i stadsutvecklingsarbetet. Däremot är det en viktig förutsättning, exempelvis vad gäller kostnaderna för exploatering.

Risk

Söderleden och Västerleden är utpekade som primärled för farligt gods.

Transporterna av farligt gods gör att det är olämpligt att människor vistas stadigvarande i närområdet kring lederna.

Inriktningar

- För alla förändringsalternativ gäller att områdena runt Söder- och Västerleden ses som lämpliga främst för verksamheter.

GEOTEKNIK

Sammanfattning av förstudien

Inom ramen för förstudiearbete gjordes en sammanställning av det geotekniska underlaget som fanns för området i direkt anslutning till Dag Hammarskjöldsleden. Nedan följer en kort sammanfattning av denna.

Förutsättningar

I ungefär samma sträckning som Dag Hammarskjöldsleden ligger idag fanns tidigare en väg, Särövägen. När leden byggdes under 1950-talet fylldes en cirka 50 meter bred och 2-3 meter djup bäckdalgång igen och bäcken kulverterades. Generellt utgörs den naturligt avsatta jorden utmed leden av lera som underlagras av friktionsjord innan berget tar vid, i nordost och nordväst går berget i dagen.

Lokalt inom de norra delarna har bergskärningar utförts för att ge plats åt leden. I samband med utbyggnaden av området har även vissa utfyllnader utförts.

Geotekniska risker vid en exploatering

Inom området utreddes möjligheterna för en omvandling av befintlig led till en boulevard med ny utformning för bil- och cykelvägar, trafikplatser och en eventuell utbyggnad av spårbunden trafik i en 53 meter bred boulevard. Intill trafikområdet planerades i förstudien med en förtätad byggnation.

I sammanställningen konstateras att föreslagen exploateringen enligt förstudien kommer att medföra omfattande schaktnings- och förstärkningsarbeten, lokalt djupa schakter med tillfälliga stödkonstruktioner, uppfyllnader, tunga lyft som ställer krav på markens bärighet.

Stabilitet

I kombinationer där befintliga jordlager och fyllning överlagrar lera, måste risk för stabilitetsbrott beaktas vid projektering av blivande permanenta byggnadsverk och anläggningar. I ett bygg- och rivningsskede måste framförallt lokalstabiliteten beaktas för till exempel lokala djupare schakter, väg- och spårbankar, upplagsytor och tunga lyft. Förstärkningsåtgärder kommer att behöva utföras för både permanenta och temporära skeden. Vilka åtgärder som är lämpligast i de olika skedena får utredas i ett senare skede.

Sättningar

Marken inom området konstateras vara sättningsbenägen. All form av ökad markbelastning som till exempel markuppfyllnader eller grundvattensänkningar kommer att medföra långtidsbundna sättningar. Stora sättningar kan påverka och orsaka skador på både blivande och befintliga anläggningar.

Blivande exploatering måste projekteras med erforderliga åtgärder för att minimera sättningar i området för så väl permanenta och temporära skeden. Sättningskänsliga konstruktioner som broar, väg- och spårbankar, stationer, ledningar i mark mm kommer i varierande omfattning att behöva utföras med sättningsreducerande åtgärder.



Utdrag ur SGU:s jordartskarta där bergs- och jordartsgränserna ungefärliga utbredning redovisas. Rosa partier är berg, gula lera.

Hinder i mark

Inom markområdena i nära anslutning till leden finns idag i relativt stor omfattning diverse markförlagda ledningar. En bäck som tidigare runnit genom hela utredningsområdet har kulverterats. Vid en exploatering enligt förstudiens förutsättningar behöver en stor del av befintliga ledningssystem läggas om. Utöver befintliga ledningar finns även andra markförlagda hinder som till exempel grundkonstruktioner, bankpålningar, fundament.

Markvibrationer, pålnings- och schaktningsarbeten

Markvibrationer blir som störst inom områden med lösa jordar som lera vilket utredningsområdet till stora delar utgörs av till stora djup. Vibrationer uppkommer i samband med vibrerande arbeten som packning, pålning, spontning, sprängning och tunga transporter. Närliggande anläggningar som kan behöva beaktas är alla typer av markförlagda ledningar samt nya och befintliga konstruktioner.

I ett byggskede kan pål- och spontslagning, kc-pelarinstallationer samt schaktning medföra risk för horisontella markrörelser, marksättningar och hävning samt markvibrationer. Vid pålning och spontslagning nära befintliga markförlagda konstruktioner och byggnader ökar risken för att markrörelser och skador kan uppstå. Djupare schaktning påverkar lokalstabiliteten, tillfälliga stödkonstruktioner måste dimensioneras för varje enskilt fall med hänsyn till bland annat förekommande belastningar som upplag och pågående trafik intill schakt mm. Behöver spontkonstruktionen bakåtförankras med dragstag kan även ett relativt stort område utanför själva schaktområdet komma att beröras.

Schaktningsarbeten för en eventuell tågtunnel kommer uppskattningsvis att bli upp till 6-8 meters djup vilket medför att konstruktionen sannolikt lokalt måste dimensioneras för ett uppåtriktat vattentryck. Det kan därmed lokalt bli nödvändigt att förankra tunneln i underliggande berg med borrade pålar.

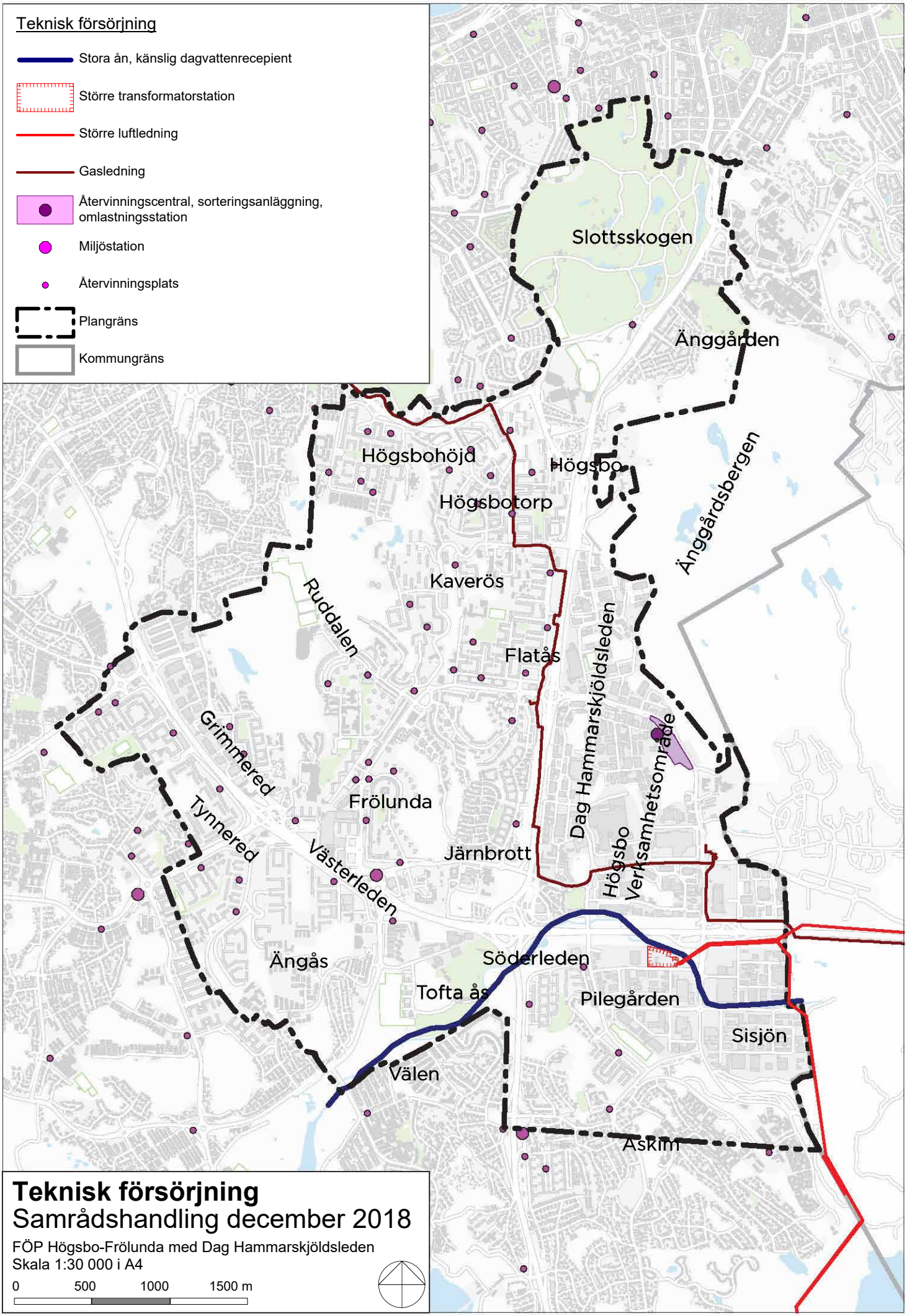
Vid djupa schakter måste även lokalstabiliteten och risken för bottenupptryckning eller uppluckring av schaktbotten i arbetsskedet beaktas.

Sammanfattning och slutsatser

Det aktuella utredningsområdet är till största delen utfyllt, konstaterad fyllningsmäktigheter varierar mellan 1-4 meter, det kan inte uteslutas att fyllnadsmassorna delvis kan vara förorenade i varierande grad. Fyllningen underlagras generellt av lös sättningskänslig lera oftast till stora djup. För en exploatering av området kommer det att krävas relativt omfattande sättningsreducerande åtgärder. För djupa schakter kommer det att krävas tillfälliga stödkonstruktioner.

Ur geoteknisk synvinkel kan området (det vill säga området längs med Dag Hammarskjöldsleden) mycket väl exploateras och förtätas enligt liggande planeringsförslag om ovanstående punkter avseende geotekniska risker tas i beaktande vid detaljprojekteringen.

Ytterligare geotekniska undersökningar kommer att behöva genomföras inför kommande planarbete. I samband med detaljplanering och projektering av blivande exploatering kommer det att krävas objektsspecifika geotekniska undersökningar och utredningar.


Teknisk försörjning
Stora ån, känslig dagvattenrecepient
Större transformatorstation
Större luftledning
Gasledning
Återvinningscentral, sorteringsanläggning, omlastningsstation
Miljöstation
Återvinningsplats
Plangräns
Kommungräns
Slottsskogen
Ånggården
Högsbohöjd
Högsbo
Högsbotorp
Ånggårdsbergen
Kaverös
Ruddalen
Flatås
Dag Hammarskjöldsleden
Högsbo Verksamhetsområde
Grimmered
Tynnered
Frölunda
Järnbrott
Västerleden
Ängås
Söderleden
Tofta ås
Pilegården
Sisjön
Välen
Askim
Teknisk försörjning
Samrådshandling december 2018
FÖP Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden
Skala 1:30 000 i A4
0
500
1000
1500 m

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten och avlopp, dagvatten

Utmaningar

För att möta framtida prognosticerade befolkningsökningar i staden samt för att öka säkerheten i dricksvattenleveranserna pågår omfattande kapacitetsutbyggnader på vattenverken i Göteborg. Stora förstärkningar behöver även genomföras på huvudvattenledningsnätet. De närmaste åren kommer att bli utredningsintensiva för att klarlägga alternativa sträckningar. I dagsläget bedöms i första hand en ny huvudvattenledning från kommungränsen i Mölndal och väster ut till Frölunda bli aktuell för framtida utbyggnad.

Generellt gäller att de fall befintliga anläggningar behöver flyttas behöver framförhållningen vara mycket god. Flytt av huvudvattenledningar och pumpstationer innebär i regel stora störningar för brukarna och är vissa fall inte möjliga att genomföra utan avbrott i dricksvattenleveranserna till ett större antal brukare.

VA-utbyggnadsplan

VA-utbyggnadsplanen beslutad av Kretslopp och vattennämnden 2015, anger planerad utbyggnad av allmänna vatten- och avloppstjänster för befintliga fastigheter i enlighet med vattentjänstlagen.

Sammankoppling med andra kommuner

Göteborg levererar normalt dricksvatten angränsande kommuner. För att effektivisera nyttjandet av regionens dricksvattenresurser finns långtgående planer i ett flertal kommuner om sammankoppling av dricksvattennäten. Sammankopplingar har också i flera fall redan genomförts. Syftet är att möjliggöra nödvattenförsörjning mellan kommuner vid störningar i ordinarie dricksvattenförsörjning.

För Göteborgs del pågår dialog med bland annat Kungsbacka och Kungälv om sammankoppling av dricksvattennäten. Åtgärder som ligger i denna plans närområde, och som också berör Kungsbacka kommun är en förstärkning av ledningsnätet i Södra Askim samt ny tryckstegringsstation.

Dagvatten

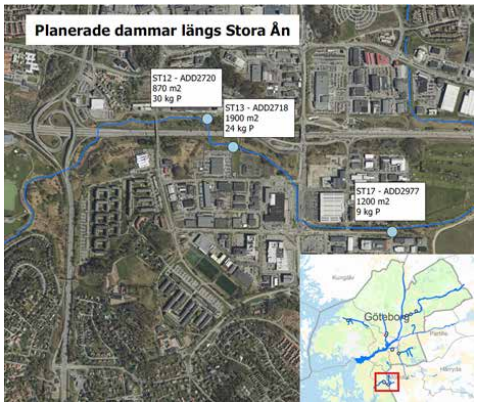
Stora ån är en känslig recipient som bland annat omfattas av miljökvalitetsnormer för vatten, och där det finns stora behov att förbättra vattenkvalitén. För att minska föroreningarna i dagvattnet har kommunen identifierat ett antal platser lämpliga att bygga ut storskalig dagvattenhantering på för att minska belastningen på Stora ån.

Trots dessa storskaliga lösningar behöver ytor avsättas lokalt efter principen om att dagvatten ska renas så nära föroreningskällan som möjligt för att bättre reningseffekt då kan uppnås. Det innebär att det behöver finnas plats för dagvattenhantering så väl längs vägar som inom bebyggelse.

Målsättningen för området bör därför vara att allt dagvatten ska fördröjas och renas innan det avleds vidare mot Stora ån. Ytliga gröna lösningar förordas då de ger bra fördröjning och rening och dessutom bidrar med ekosystemtjänster men dessa kan vara platskrävande om ytorna endast används för detta ändamål.

Det finns idag en del befintliga diken längs med de stora, trafikerade gatorna och lederna, som ger renande effekt. Det är viktigt att dessa får vara kvar eller att motsvarande funktioner tillförs vid omvandling. (Se vidare avsnittet Klimat)

Ytbehovet för en dagvattenanläggning utformad för rening beror på hur förorenat dagvattnet är. Längs en väg med 25 000 fordon per dygn behöver cirka 7 % av vägsektionen avsättas för effektiv dagvattenrening (regnbädd) för att nå de riktvärden som gäller för utsläpp till Stora ån. När Dag Hammarskjölds boulevard byggs behöver ytor avsättas så att dagvattnet från den kan fördröjas och renas inom vägsektionen och inte ledas ner direkt i dagvattensystemet.



Identifierat lämpliga platser för storskaliga dagvattendammar vid Stora ån.

Elförsörjning

En regionledning med tillhörande transformatorstation finns belägen i mellan Söderleden och Askims industriväg väster om Sisjövägen. Regionledningen följer Söderleden österut över kommungränsen, där den delar upp sig i en östgående riktning mot Mölndals kommun och en södergående riktning där ledningen följer kommungränsen.

Vid en omvandling av Dag Hammarskjöldsleden till en boulevard och den tillhörande stadsomvandlingen kommer elförsörjningen för hela området behöva studeras närmare.

Gasledning

En gasledning med koncessionshavaren Swedegas går igenom planområdet från norr till sydost. Gasledningen går längs med (från norr räknat) Högsbogatan, Tunnlandsgatan, Dag Hammarskjöldsledens, Frölunda Smedjeväg, Otto Elanders gata och Söderleden.

Utformningen av gasledningen och de riskavstånd den behöver från omgivande bebyggelse och infrastruktur (främst för att minimeras risker för skador på ledningen i samband med markarbeten) anges i Räddningsverkets föreskrifter MSBFS 2009:7.

Utanför tätbebyggt område ska gasledningen med sin nuvarande utformning ha ett avstånd på 16 meter mellan ledningens yttersta del och byggnader. Med förstärkningsåtgärder (gasledningen gjuts in i betong och täcks av stålplåt) kan avståndet minskas till 3 eller 8 meter beroende på åtgärder. Avståndet mellan allmän väg och gasledningen i mark ska vara minst 6 meter. Motsvarande avstånd för järnväg är 15 meter. Inom tätbebyggt område får en gasledning vara förlagd i gata eller väg. Inom tätbebyggt område ska det i varje enskilt fall ske ett godkännande från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap vad gäller vägval och alternativ.

Avfall och återvinning

Utmaningar

Idag råder en stor brist på kretsloppsparker och återvinningscentraler i centrala och södra Göteborg, eftersom Högsbo återvinningscentral inte räcker till och inte ger plats för återanvändning.

I *Avfallsstrategiskt program – avfallets plats i stadens planering* föreslås det att det i översiktsplaneringen ska pekas ut verksamhetsområden där avfallsanläggningar kan lokaliseras med tanke på transporteffektivitet och störningar. Vidare ska en plats för en kretsloppspark i södra Göteborg med nära tillgänglighet identifieras och planläggas.

Detta innebär att vid programarbete (eller översiktsplanearbete) i områden som har ett behov av återvinningsstationer ska dessa inkluderas i arbetet. Vid behov bör en avfallsutredning tas fram som visar hur behovet av återvinning täcks för hushåll i området genom att bevara, komplettera och ersätta återvinningstationerna

Enligt det avfallsstrategiska programmet ska behovet av återvinning bevakas i programarbeten och förslaget till ny översiktsplan anger också att återvinningsstationer ska beaktas på områdesnivå. Om denna fråga inte uppmärksammas på övergripande strategisk nivå finns risk att återvinningsstationer försvinner utan ersättning när stadens förtätas. Detaljplaneområden kan vara för små för att lösa

ersättningsplatser för flytt av återvinningsstationer eftersom skyddsavstånd måste finnas till bostäder och friytor i planen ska räcka till för annan service.

När det byggs nya områden behöver systemet kompletteras så även dessa får tillgång till sortering och vid ombyggnader behöver befintliga stationer bevaras eller ersättas. FTI AB (Förpacknings. och Tidningsinsamlingen AB) har pekat ut att det är särskilt lämpligt att lokalisera återvinningsstationer i anslutning till större dagligvarubutiker då det ger möjlighet för hushållen att samordna sina avfallstransporter med sina inköpsresor.

Det finns ett stort transportbehov knutet till anläggningarna, eftersom allt avfall som hanteras på anläggningarna transporteras dit. Från anläggningarna transporteras även allt avfallet ut igen efter sortering, eventuell bearbetning och omlastning.

Områdesbeskrivning ur ett avfallsperspektiv

I Högsbo verksamhetsområde finns flera anläggningar med miljötillstånd för avfallshantering:

- Omlastningsstation för hushållsavfall (Renova)
- Sorteringsanläggning (Renova)
- Återvinningscentral (Kretslopp och vatten)
- Fogspecialisten, en anläggning för avfallshantering

Det finns ett flertal återvinningsstationer för förpackningar och tidningar, men inte tillräckligt många för att täcka behovet.

Utöver det finns det ett bostadsområde vid Våglängdsgatan, som har extra svåråtkomlig avfallshantering vid vinterväglag.

Omlastningsstation

I Högsbo finns en av flera omlastningsstationer i Göteborgsregionen. Anläggningen i Högsbo betjänar en stor del av Göteborg och är idag högt belastad, det finns behov av ytterligare kapacitet och med framtidsscenarier med ökade avfallsmängder ökar även behovet av omlastning.

Kapaciteten hos behandlingsanläggningen i kombination med en önskan att använda bilar och personal på ett effektivt sätt innebär att omlastningsstationerna är mycket viktiga delar i avfallets infrastruktur. Omlastningsstationen i Högsbo ligger på en kommunägd fastighet om cirka 10 000 m^2. Det avfall som lämnats på omlastningsstationen i Högsbo transporteras till Sävenäs förbränningsanläggning respektive Marieholms matavfallsanläggning.

Samtliga omlastningsstationer ligger relativt centralt placerat i sina respektive upptagningsområdet, för att effektiva transporter prioriterats vid lokaliseringen

Sorteringsanläggning

Högsbo sorteringsanläggning tar emot grovavfall från hushåll och verksamheter, blandat verksamhetsavfall och bygg- och rivningsavfall. Det sorteras i olika fraktioner som trä, metall, ris, fyllnadsmassor, brännbart med flera.

Sorteringsanläggningar möjliggör att lämna ett blandat avfall som ändå kan tas omhand på ett miljöriktigt sätt. Verksamheten utgörs av sortering med olika sorteringsmaskiner och plockutrustning samt flisning av insamlat träavfall. Detta genererar buller och det förekommer även att lättare avfall till exempel plastavfall blåser iväg. Anläggningen är inhägnad för att minska problemen med avfall som blåser iväg, men även för att inte obehöriga ska skadas på anläggningen och för att minska metallstölder.

Omlastningsstation Högsbo

För att få ett effektivt transportsystem för hushållsavfallet i staden finns omlastningsstationer. Kapaciteten på mottagningen vid förbränningsanläggningen i Sävenäs räcker inte till för att alla avfallsfordon i regionen ska kunna lämna avfall direkt på anläggningen.

Omlastningsstationer finns förutom i Högsbo även i Mölndal, på Tagenedeponin som ligger på Hisingen och i flera kommuner i regionen.

Omlastningsstationerna består av en byggnad som sopbilarna kör in ifrån ett håll och tömmer avfall över en kant till ett lager på en lägre nivå. På den nedre nivån lastas avfallet i stora containrar för transport till behandlingsanläggningen. Här töms avfallsfordonen som hämtar avfall i omkringliggande områden vanligen 1-3 ggr varje dag.

På så sätt används personal och fordon effektivare, det vill säga för insamlingsarbete och kärltömning och inte för långa transporter. Det är brännbart avfall som ska behandlas på Sävenäs och matavfall till Marieholm som omlastas i Högsbo.

Återvinningscentralerna tog 2017 emot cirka 50 000 ton avfall varav nära 20 000 ton lämnades på Högsbo återvinningscentral. Övriga fyra centraler tog emot 6 500 till 9 500 ton.

Korta transporter är en viktig konkurrensfördel för denna typ av anläggningar och även viktigt för att hålla nere energiförbrukning och transportsträcka i avfallshanteringen. Fastigheten är på drygt 23 000 m^2 och ägs av kommunen.

Högsbo återvinningscentral

Högsbo återvinningscentral är en av fem återvinningscentraler i Göteborg och drivs av Kretslopp och vatten. Det är den viktigaste återvinningscentralen i Göteborg trots sin begränsade yta. Hälften av besöken till en återvinningscentral i Göteborg sker på Högsbo (2017).

Högsbo återvinningscentral har för liten kapacitet vilket innebär att det trots generösa öppettider ofta är lång kö och väntetider för besökare. Trängseln innebär även risk för olyckor då fordon som hämtar containrar ska dela trafikytor med avfallslämnarnas fordon. Även mellan de olika avfallslämnarnas fordon och gående på anläggningen finns risk för olyckor på grund av trängseln.

Kretslopp och vatten har identifierat behov av ytterligare kapacitet för hushållens grovavfall i centrala och södra delen av Göteborg. Eftersom kretsloppsparker förebygger avfall är det i form av en ny kretsloppspark kapaciteten bör förstärkas. Nämnden har gett förvaltningen i uppdrag att skapa en ny kretsloppspark i södra Göteborg.

Detta arbete har pågått sedan 2006 med olika lokaliseringsutredningar. Grundläggande behov är stor yta, närhet mellan återvinningscentralen och sorteringsanläggningar samt att anläggningen ligger nära de verksamheter som ska betjänas.

För närvarande pågår diskussioner mellan de inblandade parterna där återvinningscentralen ligger kvar i nuvarande läge men kompletteras med ytterligare yta öster om A Odhners gata (alternativt flyttas anläggningen i sin helhet till östra sidan) och att utformningen på anläggningen görs så att störningar för omgivningen minimeras. Andra alternativ som studerats är att den istället förläggs i anslutning till Söderleden, alternativ på bägge sidor har utretts, ett sådant läge söder om Söderleden är fortsatt aktuellt att studera vidare.

Återvinningsstationer inom FÖP-området

I arbetet med Program för Frölunda gjordes det år 2015 en avfallsutredning som visar behovet av återvinningstationer och vilka som riskerade att försvinna på grund av exploatering eller då privata markägare kan säga upp sina markavtal. I detaljplanearbeten de senaste åren har också flera återvinningsstationer tagits bort på grund av förtätning och flera berörs av pågående eller kommande exploateringar utan att det finns en plan som säkerställer god service för hushållens återvinning. I Högsbo industriområde finns det inga återvinningsstationer och förpackningsmaterial kan endast lämnas på Högsbo ÅVC.

Inriktning

- Det pågående arbetet med att finna en plats för en återvinningscentral reflekteras genom att olika slags lösningar föreslås i de olika förändringsalternativen. När huvudstrukturen är satt kan frågan belysas bättre.
- Vidare arbete gällande övrig teknisk försörjning kommer krävas efter samrådsskedet.

GENOMFÖRANDE, EKONOMI OCH FINANSIERING

Utmaningar

Det är viktigt att den utveckling som föreslås i den fördjupade översiktsplanen också går att genomföra. Noggranna beskrivningar av förutsättningar och konsekvenser för genomförandet, i ett tidigt skede av planeringen, syftar till att ge ett förtydligande av krav, processer, beroenden och behov. Slutsatserna ska sedan vara underlag till framtida skeden av utvecklingen och ge stöd i framtagandet av nya planprogram och detaljplaner. Då den fördjupade översiktsplanens roll är att samordna och strukturera utveckling i ett större geografiskt område uppstår goda möjligheter att, genom att studera dessa frågor tidigt, hitta systemvinster och kostnadseffektiviseringar för staden.

För att kunna bedöma och beskriva genomförbarheten behöver flertalet aspekter belysas. Bland dessa kan nämnas förutsättningar som markägarskap, ekonomi och finansiering men även organisation och vilka resurser som krävs för planeringen och genomförandet.

I det tidiga skede, i vilket den fördjupade översiktsplanen befinner sig nu har dessa frågor hittills inte kunnat hanteras på mer än en övergripande nivå. I nästa skede, när ett förslag arbetas fram, ska även genomförandeaspekterna fördjupas och konkretiseras, vilket kommer att ha inverkan på hur det kommande planförslaget kan utformas.

Markägarskap

Den fördjupade översiktsplanen är en visionshandling och visar på en samlad potential i området oavsett vem som är markägare. Fokus i arbetet är en stadsutveckling inom de geografiska områdena kring Dag Hammarskjöldsleden. I detta område, såsom i området för hela den fördjupade översiktsplanen, finns variationer inom markägarskapet, vilka är viktiga förutsättningar för hur och med vilka drivkrafter en framtida utveckling kan ske.

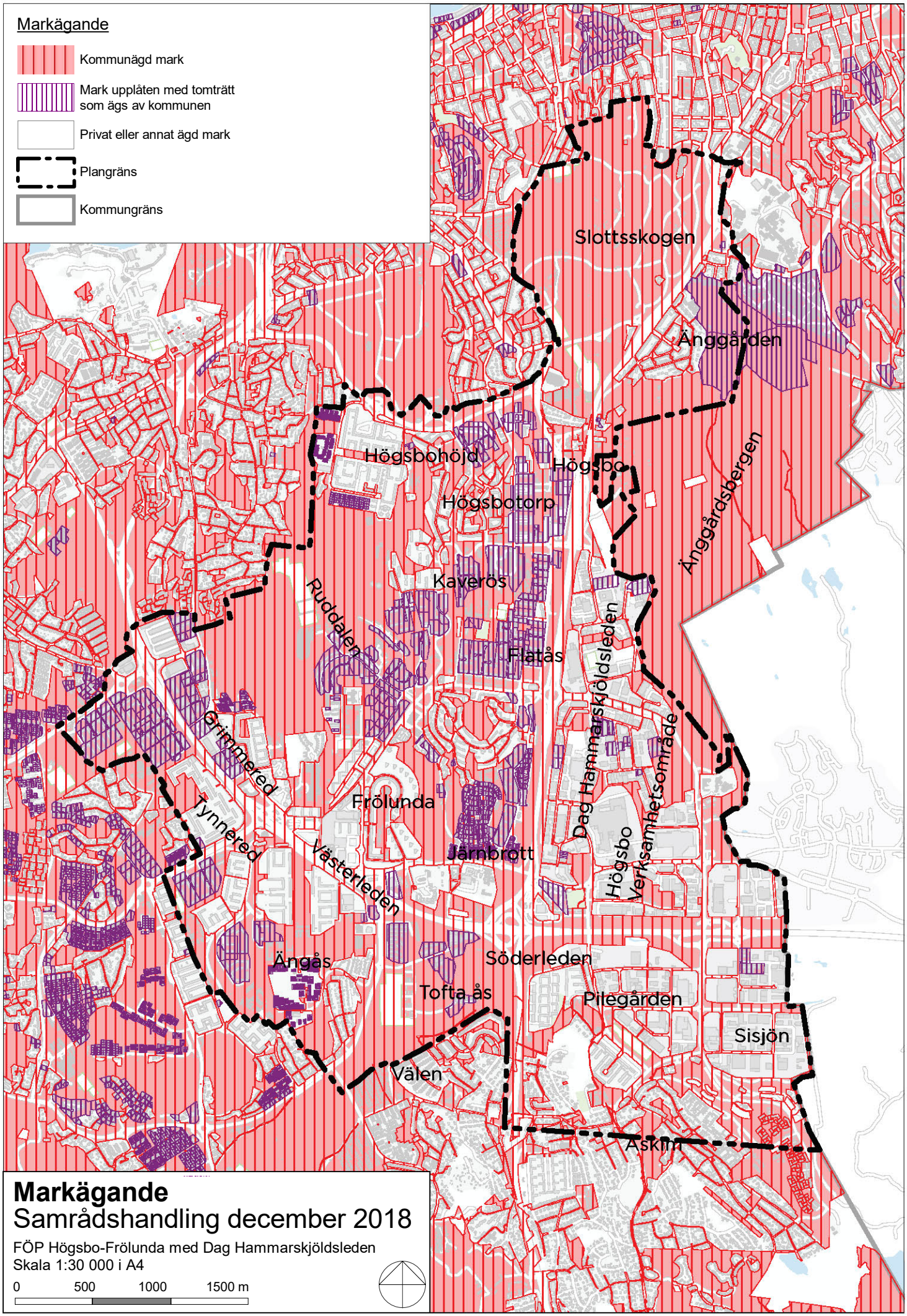
På den västra sidan om dagens led består de tillgängliga markytorna i huvudsak av mark över vilken kommunen (där delar ägs av det kommunala bostadsbolaget Framtiden) har rådighet. Närmast leden ägs de flesta av ytorna direkt av staden även om en del av dessa i dagsläget är upplåtna med tomträtt eller arrende till andra aktörer.

På den östra sidan om dagens led är markägarskapet mer uppdelat med många både mindre och större fastighetsägare. Kommunen äger endast ett fåtal fastigheter som är tillgängliga för utveckling, dock är många av de befintliga, kuperade, grönområdena på mark över vilken staden har rådighet.

Samverkan

En utbyggnad av all den samlade potential som bedöms finnas i området kommer att pågå under många år och innefatta komplexa planerings- och genomförandeprocesser med många inblandade parter. Den fördjupade översiktsplanen är därför ett viktigt dokument för att säkerställa helheten över tid.

Då de olika organisationernas planerings- och genomförandeprocesser är sammanlänkande med en mängd olika beroenden är samverkan och samarbete är en nödvändigt för att lyckas med genomförandet av utvecklingen. Detta gäller såväl mellan kommunens olika förvaltningar, som mellan kommunen och kommande exploatörer, näringsliv, boende och andra intressenter. Samverkan


Markägande
Kommunägd mark
Mark upplåten med tomträtt som ägs av kommunen
Privat eller annat ägd mark
Plangräns
Kommungräns
Slottsskogen
Änggården
Högsbohöjd
Högsbo
Högsbotorp
Änggårdsbergen
Kaverös
Ruddalen
Flatås
Dag Hammarskjöldsleden
Grimmered
Tynnered
Frölunda
Järnbrott
Västerleden
Högsbo Verksamhetsområde
Ängås
Söderleden
Tofta ås
Pilegården
Sisjön
Välen
Askim
Markägande
Samrådshandling december 2018
FÖP Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden
Skala 1:30 000 i A4
0
500
1000
1500 m

kan gälla framtagandet av idéer, finansiering eller själva genomförandet och kan därför se olika ut i olika skeden av processen.

Den kommunala marken

Göteborg stad har ett betydande markinnehav i Göteborg, så även i denna del av staden. Markägandet och markpolitiken är en ett av stadens viktigare verktyg vid genomförandet av den fördjupade översiktsplanen och har stor betydelse för rådigheten att tillämpa den helhetsplanering som önskas och behövs avseende bostäder, verksamheter, kommunal service med mera. Inom Göteborgs stad är det fastighetsnämnden som utövar stadens markägarroll (utanför bolagssektorn). Fastighetsnämnden ska inom sitt verksamhetsområde följa utvecklingen och ta de initiativ som behövs vad avser mark-, bostads- och näringslivsfrågor. Det innebär att nämnden, i den mån det inte ankommer på annan, ska ansvara för på kommunen vilande uppgifter när det gäller bostadsförsörjning och kommunens mark- och exploateringsverksamhet.

Som kommunal markägare bygger fastighetskontoret inte själv ut det som planeras utan istället anvisas marken vid lämpligt tillfälle. En markanvisning innebär en rätt för en intressent att under en viss tid och på vissa givna villkor, få förhandla med staden om förutsättningarna för genomförande av ny bebyggelse inom ett visst markområde som staden äger. Den kommunala marken i området kommer att markanvisas i olika skeden av stadsutvecklingsprocessen och då med projektspecifika krav utifrån kommunens markanvisningspolicy (*Anvisning av mark för bostäder och verksamheter – Policy och regler*), som omfattar både bostäder och verksamhetslokaler. Genom krav ställda i markanvisningen kan staden påverka vad som byggs på den kommunala marken och därav stärka intentionerna i den fördjupade översiktsplanen.

Genom strategiska mark- och fastighetsförvärv kan den kommunala markreserven utvecklas över tid, vilket kan underlätta genomförandet av den fördjupade översiktsplanen. Kommunen behöver inte äga all mark inom området, men erfarenheten visar att möjligheterna att till exempel tillgodose behovet av olika former av kommunal service förenklas av ett relativt stort markägande.

Med grund i den fördjupade översiktsplanen kan ett aktivt markägande tydligt användas för att tillskapa grundläggande stadskvalitéer i de områden som är i behov av det, öka den sociala blandningen på platser med likartat utbud och i all planering verka för en mer sammanhängande stad.

Svårplacerade verksamheter

För att kunna genomföra den föreslagna utvecklingen, framförallt vad gäller omvandlingen av nuvarande industriområde, behöver plats finnas för svårplacerade verksamheter dvs. verksamheter som ett eller annat sätt verkar störande på omgivningen. Ofta är det också platskrävande verksamheter som är svåra att placera i den täta staden. I området för den fördjupade översiktsplanen finns flertalet sådana verksamheter och en förutsättning för ett genomförande är att dessa kan omlokaliseras, i eller utanför planområdet. Att hitta en ny möjlig lokalisering är ofta ett långdraget arbete och behöver därför initieras i ett tidigt skede och ske genom samverkan mellan staden och den berörda verksamheten.

Det är också viktigt att i tidigt beakta och planera för alla väsentliga funktioner som kräver utrymme. Genom utvecklingen kan behov av nya svårplacerade verksamheter inom området tillkomma. Exempel på verksamheter som behöver

finnas relativt centralt i staden kan vara bussdepåer, samlastningsplatser mm. Även större samhällsnyttiga funktioner såsom exempelvis skolor eller idrottsområden kan vara väldigt ytkrävande och därav vara svårplacerade.

Teknisk försörjning - infrastruktur

När staden växer behöver den tekniska infrastrukturen samtidigt byggas ut och uppgradering av lednings- och produktionssystem, som el, värme, vatten, avlopp, avfall och digitala nät, blir nödvändig. För att säkerställa nödvändiga ledningsoch produktionssystem krävs god samordning mellan ansvariga aktörer. Långsiktiga strategier behövs kring detta för att säkra stadens omställning till olika kretsloppsystem, innovativa och effektiva tekniska lösningar samt en klimatsmart stad. Detta är viktigt inte minst för att de tekniska systemen kan komma att konkurrera med andra markanspråk men behöver prioriteras för att säkerställa stadens försörjning.

Utbyggnadsordning

Att ha en tydlig strategi kring hur utvecklingen avses ske underlättar genomförandeskedet då det säkerställer en rimlig fördelning av kostnader för infrastrukturella åtgärder och att utbyggnaden sker så effektivt som möjligt. En tidigt definierad etappindelning möjliggör att exploateringstakten kan följa investeringstakten. Etappernas storlek bör utformas för att uppnå detta men också ta hänsyn till att, kostsamma, tillfälliga åtgärder minimeras, tröskeleffekter i utbyggnaden av kommunal service och tekniska försörjningssystem undviks samt att den bedömda resursåtgången i den kommunala organisationen beaktas. Det kan dock finnas beroenden, förutsättningar och fördelar som kräver att vissa delar av omvandlingen behöver göras i ett skede, vilket behöver tydliggöras tidigt och vara en förutsättning för utbyggnadsordningen.

Ekonomi och finansiering

De ekonomiska förutsättningarna för att genomföra den strukturella förändring som är önskvärd i planområdet är utmanande. Utbyggnaden av området kommer att ske under mycket lång tid varför även stadens kostnader och intäkter måste ses i detta sammanhang. Tidiga och kontinuerliga ekonomiska studier är viktiga för att kunna bedöma kostnader och intäkter men även för att identifiera möjliga systemvinster, optimeringar samt effektiviseringar. Ekonomin för stadsomvandlingen som föreslås inom ramen för den fördjupade översiktsplanen måste ses som helhet men även kopplas till en framtida etappindelning. Behov och omfattning av framtida investeringsbeslut behöver tydliggöras. Det behöver också tidigt klargöras vad som är övergripande anläggningar och som därmed behöver bekostas av skattekollektivet.

Kostnader

I detta tidiga skede av den fördjupade översiktsplanen är det inte möjligt att redogöra för vilka eller hur stora kostnader som kommer att genereras för staden. Istället har potentiella utgiftsposter, för vidare utredning, identifierats.

Det är tydligt att det kommer att uppstå omfattande kostnader kopplade till infrastruktur. De föreslagna infrastrukturella förändringarna, framförallt omfattande en omvandling av Dag Hammarskjöldsleden och ny kollektivtrafik, kommer att vara de största utgifterna för staden. Andra utgiftsposter kan vara kost-

nader förknippade med utbyggnad av teknisk försörjning, flytt eller anpassningar av befintliga ledningar, hantering av dagvatten, marksanering och klimatanpassning. Även inlösen av mark för exempelvis ny infrastruktur eller kommunal service kan potentiellt bli en stor kostnad för staden.

Intäkter

Intäkterna bedöms i huvudsak bestå av intäkter från kommunal markförsäljning. Områdets läge i staden och den förslagna omvandlingen innebär att det finns bra förutsättningar till att få goda intäkter genom de bostäder och verksamheter som planeras på kommunal mark.

Värdeskapande stadsutveckling

Tillskapandet av stadskvaliteter såsom de beskrivs i studien "*Värdeskapande stadsutveckling*" ökar värden som efterfrågas på bostadsmarknaden, kontorsmarknaden samt handelsmarknaden och ökar därmed även platsens attraktivitet. Att utgå från stadskvalitetsmodellen i framtagandet av den fördjupade översiktsplanen är ett verktyg för att uppnå en attraktiv stad och därtill påvisa hur fastighetsvärden påverkas av olika stadsbyggnadsstrategier. Modellen kan även användas för att studera om de kommunala investeringar som krävs för att uppnå stadskvalitet är ekonomiskt hållbara.

Finansiering

Då en ombyggnad av denna dignitet medför stora kostnader kan det redan i detta, tidiga, skede konstateras att en förutsättning för omvandlingen är att staden inte belastas med hela kostnaden utan att även andra aktörer bidrar till finansieringen.

Stadsutveckling i området kommer, för att kunna genomföras, delas upp i ett antal olika etapper vilket innebär att det tidigt behövs en princip för hur den totala omvandlingen av planområdet ska finansieras, dvs vilka delar som skattekollektivet ska finansiera och vilka delar som privata fastighetsägare ska finansiera. Det är viktigt att alla etapper och investeringsmedel samordnas. Bedömningar behöver göras kring vilka delar av omvandlingen som är för stadens övergripande behov respektive områdets behov. Dessa kan sedan ligga till grund för hur kostnaderna ska fördelas. Fördelningen behöver sedan säkerställas genom tidiga avsiktsförklaringar och i förlängningen avtal om exploateringsbidrag.

Betydande kostnader kommer att uppstå för omvandling eller tillskapande av mera övergripande anläggningar vilka staden oftast helt eller delvis bekostar. Trots höga markvärden kan det vara så att intäkterna från exploateringsverksamheten inte täcker alla de kostnader som staden får. Planeringsarbetena måste därför samordnas med stadens långsiktiga investeringsplanering vad gäller framförallt infrastruktur, men även för andra ändamål, till exempel lokaler för utbildning, kultur och idrott.

Utöver detta behöver områdets investeringar kopplas ihop och samordnas med kommunala och regionala investeringar. Detta gäller framförallt satsningar på kollektivtrafik och infrastruktur där möjligheter till olika former av samfinansiering behöver förtydligas och utredas vidare i det kommande arbetet.

Stadskvaliteter för bostäder:
Följande kvalitéer finns utpekade i rapporten *Värdeskapande stadsutveckling, Värdering av stadskvaliteter för bostäder, kontor och handel i Göteborgsregionen 161206.*

Rapporten är framtagen på beställning av Göteborgs stad av konsultföretagen Spacescape och Evidens.

- Närhet till stadskärnan
- Närhet till närmsta spår- eller expressbusshållplats
- Antal urbana verksamheter inom 1 km
- Hektar park inom 1 km
- Närhet till närmsta vattenyta
- Inom 50 m från vattenyta
- Kvartersstadsindex

RIKSINTRESSEN

Allmänt

Enligt plan- och bygglagen ska kommunen i översiktsplanen visa hur riksintressen tillgodoses, bedöma vilken påverkan på riksintressena som planens förslag kan medföra och om det finns risk för skada på riksintressena. Bestämmelser om riksintressen återfinns i miljöbalken (MB).

Särskilda hushållningsbestämmelser enligt 4 kap. MB

Sveriges kustområden är med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns i områdena, i sin helhet av riksintresse. Exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön får enligt miljöbalken 4 kap 1 § komma till stånd endast om det kan ske på ett sådant sätt att det inte påtagligt skadar områdenas natur- och kulturvärden. Bestämmelserna utgör dock inte hinder för utveckling av befintliga tätorter eller för det lokala näringslivet.

Inom kustområdet och skärgårdarna från Brofjorden till Simpevarp (högexploaterad kust) får enligt 4 kap 4 § fritidsbebyggelse endast komma till stånd i form av kompletteringar till befintlig fritidsbebyggelse, om inte särskilda skäl finns. Vidare får inom kustområdet sådana anläggningar som omfattas i miljöbalkens 17 kapitel tillkomma endast på sådana platser där det redan finns den typen av anläggningar.

Området söder om Västerleden och väster om väg 158 ingår i det kustområde där Miljöbalkens 4 kap 1 och 4 §§ gäller. Anläggningar som berörs av 17 kap MB är till exempel tung petrokemisk industri, raffinaderier för råolja, massafabriker och annan tung industri. Inom planområdet finns inga sådana anläggningar och inga planeras heller att tillkomma.

Områden av riksintresse enligt 3 kap. 6 § MB

Kulturmiljövård

Området Änggården-Botaniska-Slottsskogen (ID KO2.07) är av riksintresse för kulturmiljövården och utgör den norra delen av planområdet. Området består enligt den tillhörande värdebeskrivningen av ett villa- och radhusområde från 1910-1930 samt en unik botanisk trädgård med tillhörande byggnader samt park med idrottsanläggning från 1923. Inom området finns också naturpräglade partier med skogiga bergåsar och mellanliggande lövskogsdälder, bäckraviner och öppna fält.

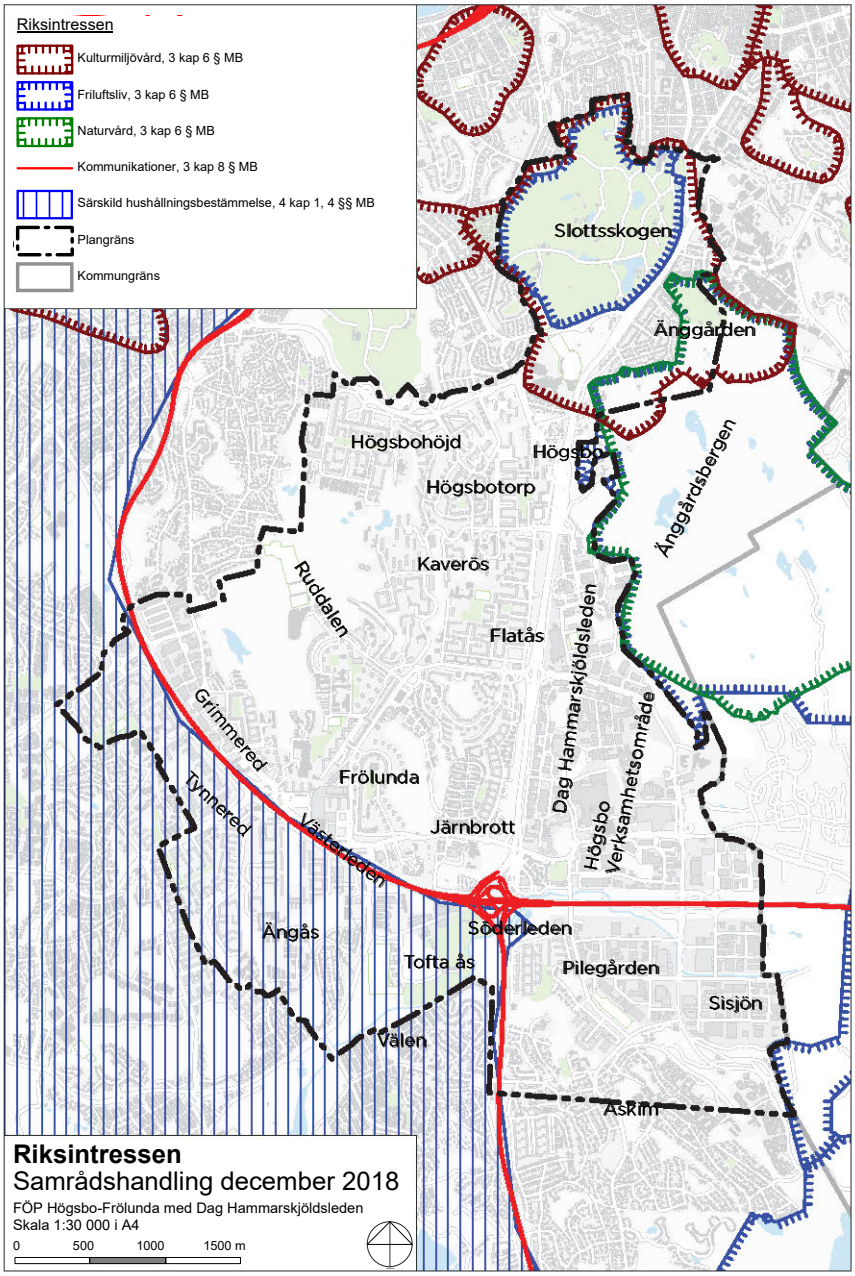
Områdena i Slottsskogen, Botaniska trädgården och delar av Änggårdsbergen är utpekat som ett vidsträckt park- och rekreationslandskap som visar Slottsskogens utveckling från kunglig djurgård och jaktlandskap under Älvsborgs slott, till folklig park i engelsk stil efter inkorporeringen med Göteborg 1868 samt anläggandet av Botaniska trädgården till stadens 300-årsjubileum på Stora Änggårdens ägor, ett av de främsta uttrycken för den göteborgska donationsandan.

Radhus- och villaområdet Änggården som speglar utvecklingen inom planering och arkitektur under tiden från 1910- till 1940-talen.

Friluftsliv

Ett splittrat område som kallas Änggårdsbergen, Slottsskogen, Fässbergsdalen är utpekat som område av riksintresse för friluftsliv. Området är uppdelat i två delar varav den del som berör Slottsskogen ingår i planområdet och den andra delen som berör Änggårdsbergen och Fässbergsdalen ligger i direkt anslutning till planområdets östra sida.

I samrådshandlingen för den kommuntäckande översiktsplanen så anser kommunen att avgränsningen av riksintresse för friluftsliv rörande området Slottsskogen behöver utredas vidare.



Plangränsen följer riksintresseområdets avgränsning vad gäller det sistnämnda området.

Enligt värdebeskrivningen är Änggårdsbergen ett helt obebyggt och relativt stort område som på alla håll är omgivet av storstadsbebyggelse. Detta område har ett värde som storstadslunga.

Genom sin utomordentligt goda tillgänglighet med entréer från flera håll är området mycket frekventerat och ett omtyckt strövområde även av turister och besökare långväga ifrån. Kopplingen till Göteborgs Botaniska trädgård utgör ytterligare en viktig faktor då det gäller kombinationen friluftsliv - naturstudier. Göteborgs botaniska trädgårds arboretum samt naturpark ingår i området och ger ytterligare positiv dimension till naturupplevelsen.

Området har särskilt goda förutsättningar för positiva naturupplevelser. Ett väl utbyggt stigsystem ger särskilt goda förutsättningar för strövande och motsvarar väl den mycket höga besöksfrekvensen inom området.

Slottsskogen med sina dammar, stora gräsytor, omväxlande med trädklädda partier, är en mycket välfrekventerad park som föreslås ingå i riksintresset. Slottsskogen används för en mängd olika friluftsaktiviteter som sport, friskvård, lekar, grillning, utflykter för skolor, konserter med mera, och hyser bland annat en djurpark och flera utsiktsplatser.

Söderut ingår områden inom Fässbergsdalen som säkerställer ett grönt stråk mellan Ånggårdsbergen och Sandsjöbackaområdet.

Naturvård

Ånggårdsbergen är utpekat som av riksintresse för naturvården. Området inrymmer enligt värdebeskrivningen ett representativt urval av myrmarker och naturskogsbetonad ängslövskog. Vittringsfenomenen i göteborgsgnejsen är av stort geologiskt intresse. Arboretet omfattar en för Sverige unik och sevärd samling av exotiska träd från olika delar av norra halvklotet. Områdets pedagogiska värde är mycket högt.

Förutsättningar för bevarande är att alla former av ingrepp i naturskogen ska förhindras och att inget ekonomiskt skogsbruk bör förekomma i övrig skogsmark. Våtmarkerna får inte dräneras.

Inriktning

- Inga förändringar som kan riskera att påtagligt skada de områden som är av riksintresse enligt 3 kap 6 § MB föreslås.
- Åtgärder föreslås som kan stärka utpekade värden för friluftslivet är en förbättrad passage mellan Botaniska trädgården och Slottsskogen, en minskad barriäreffekt vid Dag Hammarskjöldsleden omvandling till boulevard samt åtgärder kring Ånggårdsbergens entréer för att göra området mer lättillgängligt.

Områden av riksintresse enligt 3 kap. 8 § MB

Kommunikationer

Mark- och vattenområden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar.

Inom planområdet är Söderleden, Västerleden (med Järnbrottsmotet) och väg 158 utpekade som områden av riksintresse för kommunikation.

Inga av de områden som är utpekade föreslås få någon förändrad markanvändning i det fortsatta arbetet med denna plan.

Det kommer i det vidare arbetet vara aktuellt att studera de över- och undergångar som finns på Söder- och Västerleden och troligen också väg 158. De två lederna är upplevda barriärer för boende och verkande i planområdet. För att minska barriäreffekten bör de över- och undergångar som finns studeras särskilt och åtgärder kring dessa kommer föreslås i det fortsatta arbetet. Detta gäller särskilt studier kring en överbryggning av Västerleden vid Frölunda torg.

Inom de förändringsalterntiv som studeras i denna plan görs en studie av olika förslag att försörja områdena söder om Söderleden och Västerleden med kollektivtrafik. Det finns i översiktsplanen från 2009 utpekat ett kollektivtra-

fikreservat längs med 158:an. Några av de åtgärder som studeras i alternativen kommer ha påverkan på 158:an och även Söderleden och Västerleden. Eftersom denna plan i detta skede främst är inriktad på att pröva hur en övergripande struktur ska se ut är påverkan på ovan nämnda åtgärder inte studerad.

En omvandling av Dag Hammarskjöldsleden till boulevard kommer få inverkan på trafikflödena längs med Söderleden och Västerleden. I ett pågående arbete med en åtgärdsvalsstudie för Södra Mellanstaden har en rad olika åtgärder diskuterats med utgångspunkt i leden ska vara framkomlig för trafik men att staden också ska kunna utvecklas enligt vad som planeras. Flera av de åtgärder som föreslås i åtgärdsvalsstudien tas upp inom ramen för denna plan. Nedan följer en kort sammanfattning av föreslagna åtgärder som denna plan berörs av (med den benämning som åtgärdsvalsstudien har) och hur de behandlas i samrådsskedet.

Åtgärder gällande markanvändning kring tyngdpunkter och knutpunkter

1. Åtgärd A1. Utveckla och stärk utbudet av lokal service kring strategiska knutpunkter och lokala torg i samband med förtätning. (*En utveckling av lokal service föreslås i flera av de förändringsalternativ som beskrivs i denna handling under kap 4*)
2. Åtgärd C3. Utveckla strategiska knutpunkter inom området, enligt Målbild Koll2035. *(Samtliga utpekade knutpunkter inom planområdet i Koll 2035 gynnas i de förändringsalternativ som beskrivs i kap 4).*
3. Åtgärd C5. Utveckla pendelparkeringar vid strategiska bytespunkter för kollektivtrafiken, främst i anslutning till Söderleden och Västerleden. Även för cykel från villaområden som är svåra att försörja med kollektivtrafik. *(Denna åtgärd är inte studerad i detta skede, genomförbarheten kommer vara beroende av om det finns konkurrerande anspråk gällande mark lämplig för pendelparkering, cykelparkeringar kommer vara enklare att lösa än bilparkeringar).*

Åtgärder gällande större stadsomvandling

1. Åtgärd A2. Stadsutveckla utmed Dag Hammarskjöldsleden genom att omvandla nuvarande trafikled till stadsboulevard *(Åtgärden är redan påbörjad i och med denna FÖP:en tas fram. FÖP kommer kunna ge svar på hur stadsutvecklingen ska ske).*
2. Åtgärd A4. Stadsutveckla utmed Marconigatan och utnyttja närheten till spårvägen. *(En detaljerad beskrivning av hur utvecklingen kring Marconigatan ska ske ges inom ramen för det pågående arbetet med program för Frölunda. Denna plan och programmet tas fram i nära samarbete och de två olika handlingarna kommer beskriva en utveckling runt Marconigatan, som ännu inte är bestämd, men med olika detaljeringsgrad).*
3. Åtgärd A7. Omvandla Sisjöområdet i syfte att minska biltrafiken på Söder- och Västerleden och skapa förutsättningar för lokal handel och service inom Södra Mellanstaden *(I denna plan diskuteras utvecklingen i Sisjöområdet, olika alternativ prövas men enligt alla alternativ kommer områden för verksamhet som kan vara handel och service finnas kvar i Sisjöns verksamhetsområde.)*

Planera kollektivtrafik

1. Åtgärd C1. Utveckla kollektivtrafiken enligt Målbild Koll2035 *(Åtgärder som beskrivs i de olika förslagen har Koll 2035 som utgångspunkt. Koll 2035 är ett måldokument som exempelvis innehåller resonemang kring olika standarder för hur en stadsbana ska utformas vilket också återspeglas i de olika förändringsalternativen).*
2. Åtgärd C9. Utred behovet av reservatet för spår utmed Dag Hammarskjöldsleden och väg 158, för framtida anslutning till Västlänken *(Olika förslag gällande hur kollektivtrafiken söderut ska utformas återspeglas i de olika förändringsalternativen).*

Överbrygga barriärer

1. Åtgärd A3. Stärk det sociala sambandet till kusten och havet från Frölunda, Högsbo och Tynnered *(Flera förslag ges kring grönstrukturen för området och gällande kollektivtrafiken har potential att stärka sambanden enligt ovan. Alternativen ger förslag på olika lösningar).*
2. Åtgärd B1. Utveckla och anpassa det lokala gatunätet med syfte att binda samman olika delområden, skapa fler förbindelser över lederna samt att avlasta lederna och åtgärd D4. Fler kopplingar över lederna *(Flera olika förslag hur detta kan göras ges av förändringsalternativen)*.
3. Åtgärd D5. Förstärk kopplingarna mellan Tynnered och Frölunda torg, till exempel via en socio- eller ekodukt eller i ett cykelstråk via Skattegårdsvägen *(En översyn föreslås ske av över- och undergångar runt Söder- och Västerleden, särskilt kopplingen vid Frölunda torg kommer studeras vidare).*
4. Åtgärd D7. Tvärkopplingar över Ruddalen och stärkta förbindelser till kollektivtrafikens hållplatser *(Ingår i översyn och förslag till gång- och cykelvägnät nedan).*

Genomför en översyn och ta fram förslag av gång- och cykelvägnät

En översyn avgång- och cykelvägnätet med nedanstående åtgärder bedöms medföra att en minskad bilanvändning i närområdet. Det innebär också att Söderleden och Västerleden kommer användes i mindre grad för lokala transportbehov om åtgärderna genomförs.

1. Åtgärd C2. Öka tillgängligheten till hållplatser i stomnätet genom att förbättra anslutande gång- och cykelvägar samt med cykelparkering vid hållplatser
2. Åtgärd D1. Bygg ut cykelnätet med snabbcykelvägar
3. Åtgärd D2. Gena och attraktiva gång- och cykelvägar till hållplatser
4. Åtgärd D8. Pendelcykelväg mellan Högsbohöjd och centrala Göteborg (över Högsboleden).
5. Åtgärd D10. Synliga och trygga gång- och cykelvägar med belysning

I samrådsskedet har ingen översyn gjorts av gång- och cykelvägnätet men frågan kommer belysas inom ramen för det fortsatta planarbetet och inom ramen för projektet Dag Hammarskjöldstaden.

Utbyggnadsordning

Flera av de åtgärder som föreslås i arbetet med åtgärdsvalsstudien Södra mellanstaden berör åtgärder som inverkar hur området lämpligast byggs ut. Följande åtgärder har bedömts kunna minska bilanvändandet i planområdet. I samrådskedet beskrivs genomförandeaspekterna på ett övergripligt sätt, i det vidare arbetet med denna handling och med den genomförandeplan som ska tas fram ska hur nedanstående åtgärder ska kunna genomföras studeras vidare:

1. Åtgärd C6. Förse nya områden med god kollektivtrafik redan från första inflyttning.
2. Åtgärd D3. Nya områden ska ha bra gång- och cykelförbindelser redan från första inflyttning.
3. Åtgärd H1. Utgå från utpekade tyngd- och knutpunkter och kraftsamla på ett område i taget i den planerade stadsutveckling för att uppnå god kollektivtrafik, serviceutbud med mera.
4. Åtgärd H2. Busstrafik på Dag Hammarskjöldsleden eller Distansgatan i tidigt skede.
5. Åtgärd H3. Arbeta tidigt och övergripande med genomförandefrågor (ekonomi, utbyggnadsordning, finansiering, beroenden med mera).
6. Åtgärd H4. Bygg ut kollektivtrafik och gång- och cykelförbindelser tidigt så att hållbara resvanor kan etableras från inflyttning.
7. Åtgärd H5. Omvandla Dag Hammarskjöldsleden succesivt.

Inriktning

- En omvandling av Dag Hammarskjöldsleden till en boulevard kommer påverka trafiken på Söderleden och Västerleden och troligen trafiken på väg 158.
- I samrådsskedet förs resonemang om hur stor denna påverkan kan bli. När en idé om vilken huvudstruktur som planområdet ska ha finns ska denna fråga studeras ingående, det sker i det vidare planarbetet och i den åtgärdsvalsstudie för omvandlingen av Dag Hammarskjöldsleden till boulevard som ska tas fram.
- De förändringsalternativ som redovisas i kapitel 3 följer till stora delar de åtgärder som föreslås i ÅVS Södra Mellanstaden.

MELLANKOMMUNALA FRÅGOR

Planområdet gränsar i den sydöstra delen till Mölndals kommun. Planområdet har även en stark koppling mot Kungsbacka kommun genom väg 158 som är ett viktigt pendlingsstråk för resor mellan Göteborgs och Kungsbacka kommuner.

Göteborg och Mölndal har gemensamt tagit fram en fördjupad översiktsplan för Fässbergsdalen, antagen 2012 av respektive kommunfullmäktige. Denna omfattar delar av det område som hanteras i den fördjupade översiktsplanen för Högsbo – Frölunda.

Infrastruktur

Genom planområdet går Söder- och Västerleden (E6.20), som är av riksintresse för kommunikation.

Vid Järnbrottsmotet ansluter Söder- och Västerleden mot väg 158 som sträcker sig söderut till E6 och trafikplatsen Kungsbacka Centrum. Väg 158 är ett mycket viktigt stråk för resor mot Göteborgs södra delar och vidare mot Kungsbacka. I detta stråk finns även ett kollektivtrafikreservat som sträcker sig till centrala Kungsbacka. I detta kollektivtrafikreservat är regionaltåg med anslutning till Västlänken i Göteborg och västkustbanan i Kungsbacka en möjlighet som studeras.

I gällande fördjupad översiktsplan för Fässbergsdalen beskrivs ett antal trafikåtgärder som berör de bägge kommunerna.

Handel och näringsliv

I Högsbo och Sisjön återfinns idag stora områden med verksamheter och handel. Dessa områden har ett upptagningsområde, för såväl kunder som anställda, som sträcker sig långt utanför Göteborgs kommungräns. Framför allt är det Kungsbacka och Mölndal som har starka kopplingar till dessa områden.

Denna fördjupning av översiktsplanen föreslår, i likhet med gällande fördjupad översiktsplan för Fässbergsdalen, att delar av handels- och verksamhetsområdena omvandlas till bebyggelseområden av blandstadskaraktär. Denna fördjupning ger dock något större utrymme för omvandling till blandstad i Högsbo industriområde än vad gällande FÖP ger möjlighet till. Den öppnar samtidigt för att Sisjöns verksamhetsområde i framtiden ska bibehålla en större andel verksamheter än vad gällande FÖP anger.

Omvandlingen av verksamhets- och handelsområden är en mellankommunal fråga då dessa verksamheter kan välja att omlokalisera sig till angränsande kommuner.

Bebyggelseutveckling vid kommungränsen

Bebyggelseutveckling vid kommungränsen kan behöva samordnas mellan berörda kommuner. Exempelvis kan skyddsavstånd för störande verksamheter eller riskavstånd för farligt gods längs Söderleden påverka vilken bebyggelse som är möjlig och lämplig vid kommungränserna.

Natur- och friluftsområden

Den fördjupade översiktsplanen omfattar Slottsskogen och delar av Botaniska trädgården och Änggårdsbergen. Dessa ingår i den gröna kil som sträcker sig mellan Slottsskogen, Botaniska trädgården, Änggårdsbergen och vidare till Sandsjöbacka naturreservat, med sin sydligaste punkt i Kungsbacka kommun.

Denna gröna kil har mycket höga ekologiska och sociala värden. Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) är samordnare för det kommunövergripande arbetet med att utveckla och bevara de gröna kilarna.

Möjligheten att koppla ihop Änggårdsbergen med Sandsjöbacka genom en ekodukt över Söderleden har studerats i en åtgärdsvalsstudie av barriäreffekter vid Söderleden gjord av Trafikverket och finns beskrivet i FÖP Fässbergsdalen. Den föreslagna ekodukten ligger inom Mölndals stad men kommer att stärka den gröna kilens värden och kvalitéer även i Göteborgs kommun.

Stora ån rinner genom Fässbergsdalen med avrinning mot såväl Mölndalsån i Mölndals kommun som mot Välen.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, energiförsörjning, avloppsvatten och avfall är av intresse för såväl Göteborg som angränsande kommuner.

Miljö och risk

Sisjöns skjutfält påverkar både Göteborgs och Mölndals kommuner genom utbredningen av buller.

Flygbild över Radiomotet mot öster med Frölunda kyrka i nedre bildkant och Mölndals kommun i övre delen av bilden. Kommungränsen mot Mölndals kommun går strax bortanför Sisjövägen.





5. HÅLLBARHETS-BEDÖMNING

I detta kapitel beskrivs konsekvenserna av de tre förändrings-alternativen, i relation till nollalternativet. De beskrivs utifrån miljömässiga, sociala och ekonomiska aspekter. Kapitlet beskriver också genomförandemässiga konsekvenser

SAMMANFATTNING

Syftet med den fördjupade översiktsplanen för Högsbo-Frölunda är att skapa förutsättningar för en omdaning av Dag Hammarskjöldsleden och området i dess närhet, detta för att skapa en grön och tät blandstad.

Under samrådsskedet ska tre olika förändringsalternativ prövas och jämföras med nollalternativet. Nollalternativet speglar en trolig utveckling om den fördjupade översiktsplan inte genomförs. Nollalternativet innebär att barriärerna Dag Hammarskjöldsleden, Söderleden och Västerleden kvarstår och att de svaga bebyggelsemässiga sambanden mellan de olika stadsdelarna i området kvarstår, framförallt i öst-västlig riktning.

Positiva och negativa miljökonsekvenser till följd av ett genomförande av planen utgörs främst av frågor kopplade till naturmiljö, kulturmiljö, vatten, buller och luftmiljö.

Förändringsalternativen säkrar den övergripande grönstrukturen med höga värden för natur och friluftsliv, så som riksintresset för naturvård och friluftsliv, från exploatering. De negativa konsekvenserna för områdets natur- och friluftslivsvärden blir därmed sammantaget små. De positiva konsekvenserna för områdets natur- och friluftsvärden bedöms bli stora både för den biologiska mångfalden genom att spridningssamband stärks samt för människan då tydligare entréer ger ökad orienterbarhet samt att fler kan ta del av naturområdena.

Minskad barriäreffekt ger även positiva konsekvenser för riksintresset för kulturmiljövård Slottsskogen - Botaniska trädgården – Änggården genom att sambanden mellan riksintressets olika delar kan öka vilket bidrar till att riksintresseområdet som helhet ges en ökad förståelse.

Med en förtätning i planområdets bebyggda delar kommer mindre grönytor och impedimentytor tas i anspråk. Fler hårdgjorda ytor i staden kan medföra negativa effekter i form av att nyttan av ekosystemtjänster, såsom fördröjning och rening av dagvatten, minskar lokalt. Konsekvenserna av detta kan bli att ökade mängder förorenat dagvatten når planområdets vattendrag och därmed förorenar livsmiljöer för djur- och växter. Då planen lyfter behovet av att reservera plats för större dagvattenanläggningar och multifunktionella ytor samt undantar den övergripande natur- och grönstrukturen från exploatering, kan de negativa konsekvenserna på områdets vattenförekomster minimeras och på sikt ge positiva konsekvenser för vattenkvaliteten i området. Detta gör även planområdet mer robust inför ett förändrat klimat.

Planen resulterar sannolikt i en trafikökning med påverkan på bullernivåerna och luftkvaliteten i området som följd. En omvandling av leden till boulevard minskar dock biltrafiken lokalt längs med boulevarden. Risk finns däremot att trafik flyttar över till Söderleden och Västerleden och att utsläppen i stället ökar där. En attraktiv kollektivtrafiklösning i planområdet är en förutsättning för att få ner bullernivåerna samt för att nå målet om en god luftkvalitet i planområdet.

Sammantaget ger minskad barriäreffekt i området positiva sociala konsekvenser, så som att integrationen och det kulturella utbytet stadsdelarna emellan kan öka.

Denna fördjupning av översiktsplanen bedöms i stort ligga i linje med nationella och lokala miljömål.

MILJÖBEDÖMNING OCH MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Om miljöbedömning

Enligt bestämmelser i miljöbalken (MB) och plan- och bygglagen (PBL) ska en miljöbedömningsprocess med tillhörande strategisk miljökonsekvensbeskrivning (MKB) följa arbetet med översiktsplaner, om risk finns för ”betydande miljöpåverkan” (BMP) vid ett genomförande av planens förslag. De flesta översiktsplaner innehåller förslag, som om de genomförs, riskerar att medföra betydande miljöpåverkan.

Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter tidigt i planarbetet samt att identifiera risker för betydande miljöpåverkan som uppkommer genom planens förslag så att påverkan kan minimeras. Negativa och positiva miljöeffekter ska lyftas fram under arbetet med miljöbedömningen.

Enligt 6 kap 11 § miljöbalken ska en miljökonsekvensbeskrivning innehålla:

1. sammanfattning

2. identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ

3. uppgifter om

a) miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen eller programmet inte genomförs,

b) miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt,

c) befintliga miljöproblem som är relevanta för planen eller programmet, särskilt miljöproblem som rör ett sådant område som avses i 7 kap. eller ett annat område av särskild betydelse för miljön,

d) hur hänsyn tas till relevanta miljökvalitetsmål och andra miljöhänsyn,

4. en identifiering, beskrivning och bedömning av betydande miljöeffekter

5. uppgifter om de åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa betydande negativa miljöeffekter,

6. en sammanfattning av de överväganden som har gjorts, vilka skäl som ligger bakom gjorda val av olika alternativ

7. en redogörelse för de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan

8. en icke-teknisk sammanfattning

Hållbar utveckling

De tre strategierna: en nära stad, sammanhållen stad, och en robust stad har i planhandlingens *kapitel 3, Geografiska inriktningar* tillämpats för att stämma av hur väl de fyra alternativen översiktligt, främst med avseende på de strukturella förändringarna, uppfyller planens övergripande mål.

I plan- och bygglagens portalparagraf finns kopplingar till Brundtlandsrapporten och dess mål om en hållbar utveckling. De ekologiska, sociala och ekonomiska dimensionerna av hållbar utveckling stöttas därmed av PBL:s grundläggande bestämmelser. Miljöbedömningar och miljökonsekvensbeskrivningar är vedertagna och inarbetade metoder i planprojekt för att lyfta, framförallt, den ekologiska dimensionen av planens konsekvenser. Då miljöer och platser ska fungera för alla människor som besöker eller använder dem, oavsett kön, ålder, religion eller socioekonomisk bakgrund, är det lika viktigt att bredda konsekvensanalysen för att se hur planprojektet inverkar på den sociala hållbarheten, det vill säga människor och deras livsmiljö. Denna miljöbedömning har därför utvidgats till en hållbarhetsbedömning vilket innebär att den sociala hållbarheten synliggörs och bidrar till att den mänskliga dimensionen av hållbarhetsbegreppet stärks och att människor som berörs av utvecklingen i området sätts i fokus. Hållbarhetsbedömningen uppfyller plan- och bygglagens krav om konsekvensbedömningar och miljöbalkens krav på miljökonsekvensbeskrivningar.

Sammanfattningsvis kan sägas att det i detta konsekvensavsnitt görs en sammanfattning av förändringsalternativens miljömässiga, sociala och ekonomiska konsekvenser i relation till nollalternativet.

Avgränsning av MKB

Geografisk avgränsning och nivå

Den fördjupade översiktsplanen (FÖP) omfattar området Högsbo - Frölunda, från Linnéplatsen i norr till Välen i söder, från Ånggården i öster till Ruddalen - Tynnered i väster. Det är också planområdet som utgör det geografiska området för miljöbedömningen. Frågor som kan ha ett större geografiskt påverkansområde än planens avgränsning, så som frågor kopplade till vatten eller infrastruktur, kommer också de att inbegripas i konsekvensbeskrivningen. När det gäller riksintressen inom planområdet bedöms den fördjupade översiktsplanens värden i relation till riksintressets funktioner och värden. Behandling av riksintressena i sin helhet finns i kapitel *Behandling av riksintressen*.

Förändringsalternativens konsekvenser är beskrivna på en översiktlig och strukturell nivå motsvarande vad den fördjupade översiktsplanen anger. Miljökonsekvensbeskrivningen kommer inte att behandla de storskaliga och strukturella konsekvenser inom staden som helhet, detta då dessa bättre studeras i den miljöbedömningsprocessen som görs i och med framtagandet av den kommunövergripande översiktsplanen.

Avgränsning i sak

Länsstyrelsen och staden har i ett samråd, 2018-09-27, kommit överens om såväl nivån som vilka relevanta sakfrågor som ska behandlas i konsekvensbeskrivningen. De frågor och miljöaspekter som bedöms kunna påverkas till följd av planens genomförande, eller som med hänsyn till allmänhetens intressen bedöms vara relevanta för denna konsekvensbeskrivning är:

- Bebyggelsestruktur
- Trafikstruktur
- Naturmiljö, grön och blå infrastruktur och ekosystemtjänster
- Kulturmiljö
- Vattenfrågor
- Klimatanpassning
- Risk och säkerhet
- Buller och luftkvalitet

Utöver dessa miljöfaktorer kommer även miljökonsekvensbeskrivningen att stämma av alternativens effekter och konsekvenser för

- miljökvalitetsnormer enligt 5 kap miljöbalken
- relevanta miljökvalitetsmål

Avgränsning i tid

Den fördjupade översiktsplanen tar sikte på år 2035 - 2050. Bedömningen är att det är vid denna tidpunkt som målen i planen kan vara realiserade.

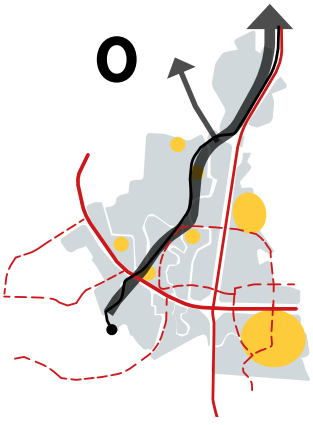
BESKRIVNING AV ALTERNATIVEN

En miljökonsekvensbeskrivning ska innehålla minst ett alternativ till huvudalternativet. Under samrådsskedet med den fördjupade översiktsplanen finns tre olika ”huvudalternativ” benämnda förändringsalternativ (alternativ A, B, C), samt nollalternativet (0) som alla kommer att redovisas och bedömas.

Nollalternativ 0

Nollalternativet ska spegla en trolig utveckling om den fördjupade översiktsplan inte tas fram, antas eller genomförs. I nollalternativet utvecklas planområdet efter de planer och program som finns antagna eller som är pågående, bland dessa återfinns exempelvis FÖP Fässbergsdalen, Program för ny- och påbyggnad vid Distansgatan/Marconigatan och Program för Nordöstra Högsbo.

I stort föreslås ingen övergripande förändring i trafikstrukturen. Barriärerna Dag Hammarskjöldsleden, Söderleden och Västerleden ligger kvar i samma sträckning vilket gör att de svaga bebyggelsemässiga sambanden mellan de olika stadsdelarna i området kvarstår, framförallt i öst-västlig riktning. Detta innebär också att stora ytor i centrala lägen även fortsättningsvis kommer att användas



Nollalternativet

till trafik. Den låga orienterbarheten och genheten inom och mellan de olika delarna i planområdet blir oförändrad.

Nollalternativet innebär inga stora intrång i värdefulla naturområden eller i områden som används för rekreation eller friluftslivet. Kopplingen mellan Slottsskogen och Botaniska trädgården kommer dock fortsatt vara i det närmaste obefintlig. Barriärerna medför att de svaga spridningssambanden för djur- och växtlivet i området kommer att kvarstå samt att främjandet av ekosystemtjänster blir liten.

I nollalternativet kan dagvatten och vatten från skyfall tas om hand enligt strukturplan för hantering av översvämningsrisker. Strukturplanen utgår ifrån vattnets naturliga strömningsvägar inom och genom staden. I nollalternativet byggs inte dessa naturliga vägar för vattnet bort. I stället kan ytor där vatten ansamlas reserveras som lämpliga infiltreringsytor.

I planområdets västra delar kommer fortsatt goda möjligheter till ett hållbart resande i form av väl utbyggda kollektivtrafikmöjligheter finnas. I de östra delarna är förutsättningarna mindre för att kunna skapa en god och effektiv kollektivtrafiklösning, detta då området även fortsättningsvis till stor del kommer bestå av verksamhetsområden. Nollalternativet ger därmed inga nya förutsättningar vad gäller möjligheten att reducera transportarbetet inom eller mellan planområdet och omgivningen.

Förändringsalternativ

I samrådsskedet för FÖP Högsbo-Frölunda kommer tre olika förändringsalternativ att prövas. Alternativen redovisar på ett övergripande sätt hur mark- och vattenanvändningen inom planområdet kan komma att se ut på längre sikt.

Efter samrådsskedet kommer en bearbetning och utvärdering av de tre alternativen göras där antingen ett av förändringsalternativen renodlas till ett förslag, eller där olika idéer från de olika alternativen utgör grunden och bearbetas till ett planförslag. Det slutliga planförslaget kommer sedan att miljöbedömas på ett mer ingående sätt under nästa skede av planprocessen.

Nedan följer en kort beskrivning av de tre alternativen som var och ett ska konsekvensbedömas. För en djupare beskrivning av alternativen, se kapitel 3 *Geografiska inriktningar*. Där finns förändringsalternativen redovisade i sin helhet och de prioriterade strategierna och målen för den fördjupade översiktsplanen finns beskrivna.

Alternativ A

I detta alternativ blir Dag Hammarskjöldsleden en stadsboulevard som utformas enhetligt över hela sträckan, från Linnéplatsen till Radiomotet. Boulevarden föreslås utföras med en spårväg i gatuplan och med dubbla körfält på var sida om spårvagnen. Eventuell regional spårbunden trafik, i form av exempelvis pendeltåg, föreslås gå under mark i boulevardens sträckning.

För att stärka kopplingen mellan Slottsskogen och Botaniska föreslås ett gemensamt entréområde med tvärkoppling över banvallen. Denna tvärkoppling föreslås i samtliga tre alternativ.

Exploateringsgraden är mycket hög längs med boulevarden. I attraktiva lägen föreslås bebyggelsen få uppföras i 20 till 30 våningar. Den nya bebyggelsen lokaliseras till tidigare vägområde och parkeringsplatser intill boulevarden.



A- Linjestaden

Den östra och västra delen av planområdet förutsätts utvecklas i stort sätt på samma sätt som i nollalternativet.

Alternativ B

Dag Hammarskjöldsleden blir även i detta alternativ en stadsboulevard men där flöden och trafikslag delas. Detta gör att parallella stråk med olika tempon och funktioner skapas. Ny spårväg förläggs mellan Ånggårdsbergen och Dag Hammarskjölds boulevard, och går vidare till i höjd med Otto Elanders gata. Den vägburna trafiken placeras dels i boulevarden och dels i en genomgående trafikled i öster.

Boulevarden skjuts mot väst vilket möjliggör för en etablering av en rutnätsstruktur innehållande blandade funktioner på den östra sidan av planområdet. För att säkerställa att området som helhet också innehåller arbetsplatser föreslås marken fortsatt användas för industriändamål och verksamheter mot öster och Ånggårdsbergen.

Väster om dalgången sker samma utveckling som i nollalternativet.



B- Parallella stråk

Alternativ C

Dag Hammarskjöldsleden omvandlas till en boulevard. Boulevardens utformning och innehåll varierar efter omgivande bebyggelse och topografi. Ny spårväg, stadsbana, placeras mellan Marklandsgatan fram till Marconimotet där den viker av mot öst och följer Victor Hasselblads gata vidare över Söderleden ner mot Askim.

Mellan Marklandsgatan hållplats och Botaniska trädgården planeras kopplingar mellan den västra och den östra sidan av boulevarden. Öst-västliga gator som korsar boulevarden förläggs mellan Marklandsgatan och Radiotorget.

Söder om Marklandsgatans hållplats ges goda möjligheter att skapa en boulevard som kantas av bebyggelse på bägge sidor. På dalgångens östra sida byggs en rutnätsstad med varierande innehåll. Sammantaget blir resultatet av markanvändningen i detta alternativ en mer blandad stad än vad som ges i nollalternativet samt i alternativ A och B.

På den västra sidan av dalgången kan kompletteringar av bebyggelsen ske enligt redan gällande eller planerade program och detaljplaner likt nollalternativet .



C- Kopplande gator

Jämförelse med nollalternativet

Skillnaden mellan de tre förändringsalternativen och nollalternativet är i flera avseenden stor.

Nedan listas de mest avgörande skillnaderna ur miljösynpunkt:

- Samtliga alternativ skapar förutsättningar för en omvandling av Dag Hammarskjöldsleden till en boulevard. Detta gör att planens förslag kraftigt minskar de barriäreffekter som leden skapar och som består i nollalternativet.
- Förändringsalternativen betonar hushållningsaspekterna starkare än nollalternativet. Ett uttryck för detta är att planområdet föreslås få en tätare struktur, framförallt i de östra delarna av planområdet än vad som ges i nollalternativet. Ett annat uttryck är att det område, som idag upptas av Dag Hammarskjöldsleden, i och med planförslaget kan minska till ytan och på så sätt frigöra stora centrala ytor som kan nyttjas av andra och mer lämpade funktioner så som bostäder eller handel.

- Omvandlingen av verksamhetsområdet i öst till en blandstad gör att en ny stadsdel skapas innehållande blandade funktioner så som service, handel, arbetsplatser och bostäder. Detta gör att det ges en större möjlighet i alternativen att utveckla en attraktiv kollektivtrafiklösning på dalgångens östra sida än vad nollalternativet medger.
- Den nya fördjupningen av översiktsplanen ger ett bättre stöd för en genomtänkt struktur av de tätortsnära grön- och naturområdena och hur dessa kan kopplas samman. I planens förslag finns även tankar på att ge naturområdena högre tillgänglighet i jämförelse med nollalternativet i och med att fler entréer planeras.
- Planförslagen lyfter fram och skyddar den värdefulla och övergripande grönstrukturen i sin helhet. Detta möjliggör att ekosystemtjänsterna i staden kan synliggöras och utvecklas på ett bättre sätt än i nollalternativet.

MILJÖKONSEKVENSER

Övergripande trafik- och bebyggelsestruktur

Förutsättningar

Söderleden och Västerleden är av riksintresse för kommunikation och fyller en viktig transportfunktion både på regional och lokal nivå. Riksintressets värden ligger i att den utgör en del av det infrastrukturstråk som förbinder södra delen av Göteborg med Göteborgs hamn. Leden utgör dessutom en av få möjliga vägar för att transportera farligt gods till hamnen. Dag Hammarskjöldsleden löper genom planområdet och delar upp det i en västlig och en östlig sida. De senaste 50 åren har trafikmängden på Dag Hammarskjöldsleden minskat rejält och leden är idag överdimensionerad.

Inom planområdet finns kollektivtrafik i form av spårvagn från Linneplatsen via Botaniska trädgården och vidare mot Marklandsgatan. Vid Marklandsgatan går sedan spårvagn vidare mot Frölunda Torg och Opaltorget i Tynnered. Spårvagn går även från Marklandsgatan till Mariaplan och vidare. Planområdet försörjs även med kollektivtrafik i form av buss.

Gemensamma konsekvenser

Ingen förändrad markanvändning föreslås inom det område som berörs av riksintresset längs Söder- och Västerleden. Detta innebär att det utrymme som leden kräver för sin funktion kommer att kvarstå i samtliga alternativ. Dock kan planens förslag indirekt påverka andra värden för Söder- och Västerleden i form av försämrad framkomlighet då en överflyttning av biltrafik kommer att ske från boulevarden till Söderleden och Västerleden. För en bedömning av risk för påtaglig skada på riksintresset för kommunikationer längs Söder- och Västerleden, se vidare under avsnitt *Riksintressen, Tematiska inriktningar i kapitel 4.*

En negativ effekt av detta är att Söderleden och Västerleden även fortsättningsvis kommer att utgöra en stor barriär för boende och besökare i området. Konsekvensen av detta är att integrationen mellan stadsdelarna söder och norr om leden blir liten. I förändringsalternativen konstateras att utformningen av de befintliga under- och överfarter i anslutning till Söderleden och Västerleden är det som kommer att vara utgångspunkten i det fortsatta planarbetet med att minska barriäreffekten. En viktig punkt har identifierats vid Frölunda Torg som särskilt viktig att studera vidare för att överbrygga barriären.

Omvandlingen av Dag Hammarskjöldsleden till boulevard ger positiva konsekvenser för framförallt oskyddade trafikanter, då framkomlighet i området ökar eftersom boulevarden blir lättare att korsa. Dock finns risk att den trafik som genereras av de nya bostäderna bidrar till negativa effekt på trafiksituationen i planområdet i stort.

Den övergripande utgångspunkten för omvandling av bebyggelsestrukturen är att utveckla staden genom förtätning. Positiva effekter av att bygga på befintliga strukturer är att en god hushållning av resurser kan uppnås samt att behovet av resor med bil kan minska. I förlängningen ger detta positiva konsekvenser för klimatet då resurser kan sparas och utsläpp minska och därigenom skapa goda livsmiljöer för människor och djur- och växtlivet.

Konsekvenser Alternativ A

Då Dag Hammarskjöldsleden omvandlas till en boulevard minskar barriäreffekten generellt men då endast ett fåtal korsningar för bil och spårväg över barriären möjliggörs kommer ändå en relativt stark barriäreffekt att kvarstå. För oskyddade trafikanter är det både vägtrafiken samt spårvägens utformning som blir styrande för upplevelsen av barriäreffekter. Alternativet möjliggör för att en snabb kollektivtrafik i form av en stadsbana kan anläggas. Tillgängligheten till kollektivtrafik är dock starkt beroende av avståndet till spårvagnshållplatserna. I detta alternativ blir tillgängligheten till hållplatserna mindre då få hållplatslägen föreslås. Effekten av detta blir att kollektivtrafiken riskerar att bli mindre attraktiv och att fler därmed väljer bilen.

Konsekvenserna utifrån föreslagen bebyggelse- och trafikstruktur är svagt positiva eftersom den nuvarande barriäreffekten minskar.

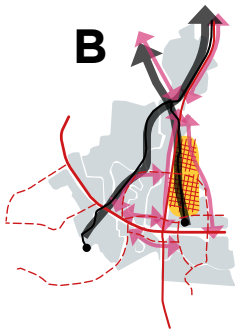


A- Linjestaden

Konsekvenser Alternativ B

Även i detta alternativ omvandlas Dag Hammarskjöldsleden till boulevard vilket minskar den stora barriäreffekten i öst-västlig riktning. Dock skapas fler, men mindre, barriärer eftersom trafiken föreslås separeras. Ny spårväg anläggs på den östra sidan av dalgången och försörjer på så sätt de bostadsområden som föreslås här. För att den nya spårvägen inte ska störa boende med buller, eller utgöra en allt för stor barriär, kommer hastigheter genom området att bli lägre. Effekten av sänka hastigheter blir att kollektivtrafiken ses som mindre effektiv. Sänkta hastigheter ger dock positiva effekter ur bullersynpunkt. En lägre bullernivå ger positiva konsekvenser för människors hälsa.

Konsekvenserna utifrån föreslagen bebyggelse- och trafikstruktur är svagt positiva eftersom den nuvarande barriäreffekten minskar.



B- Parallella stråk

Konsekvenser Alternativ C

Dag Hammarskjöldsleden omvandlas till en boulevard med minskade barriäreffekter som följd. Genom en väl utvecklad blandstad i öst med högt antal invånare, skapas förutsättningar i form av befolkningsunderlag till en hållbar och attraktiv kollektivtrafik.

En snabb spårväg, stadsbana, förläggs på den östra sidan med passage över Söderleden och vidare ner mot Askim. Detta skapar positiva effekter i form av att fler ges möjlighet till att välja andra transportmedel än bil. Eftersom området öster om dalgången till stor del ska omvandlas från verksamhetsområden till



C- Kopplande gator

bostadsområden, kan möjligheterna för att flytta över trafikrörelser från bil till kollektivtrafik öka. Detta är dock beroende av hur många personer som flyttar in.

I alternativet skapas förutsättningar för samband och förstärkta kopplingar inom planområdet samt mellan planområdet och de centrala delarna av Göteborg samt vidare söderut. De bebyggelseområden som planeras i dalgångens östra del får en mer stadsmässig struktur, med blandade funktioner och karaktärer. Detta kan medföra positiva effekter i form en ökad orienterbarhet inom planområdet. En ökad orienterbarhet ger i sin tur positiva konsekvenser så som ökad trygghet, exempelvis i form av att det blir lättare att lokalisera sig.

Konsekvenserna bedöms bli positiva då alternativet skapar ett antal öst-västliga kopplingar som, i kombination med den blandstad som växer upp på den östra sidan, ger stora förutsättningar för ett ökat utbyte mellan stadsdelarna i planområdet.

Naturmiljö, friluftsliv och rekreation

Förutsättningar

Planområdet har många natur- och friluftslivsområden med höga naturvärden. De särskilt betydelsefulla är

- Änggårdsbergen, riksintresse för naturvård enligt 3 kap MB.
- Änggårdsbergen-Slottsskogen-Fässbergsdalen, riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap MB.
- Naturreservaten Välen och Änggårdsbergen (7 kap MB)

Naturmiljöerna utgör en stor del av planområdets grönstruktur och basen för möjligheten att skapa och nyttja ekosystemtjänster (EST).

Planområdets sydvästra del utgörs av riksintresse enligt 4 kap, högexploaterad kust.

Strandskydd enligt 7 kap MB råder runt planområdets sjöar i Ruddalen, Änggårdsbergen samt vid Välen och längs delar av Stora ån. Ingen exploatering föreslås ske inom dessa områden.

Planen berör inget Natura 2000-område. Det närmaste Natura 2000-området är Sandsjöbacka som ligger sydost om planområdet.

Inom planområdet finns höga naturvärden kopplade till våtmarker kring Välen och Änggården, skyddsvärda träd i anslutning till Slottsskogen, Botaniska trädgården och Änggården samt värdefulla lövskogsområden i Välen, Slottsskogen, Änggården och Ruddalen. Dessa värden berörs inte av planens förslag.

Förekomsten av skyddade arter inom planområdet har inte studerats i detta skede, men kommer att undersökas översiktligt i det fortsatta arbetet. Om arter eller arters livsmiljöer som är skyddade enligt artskyddsförordningen blir berörda av exploatering, krävs dispens från länsstyrelsen och krav på kompensationsåtgärder kan bli aktuellt.

För en djupare beskrivning av planområdets naturvärden och värden för friluftsliv och rekreation, se avsnittet *Grönstruktur, kapitel 4 Tematiska inriktningar.*

Gemensamma konsekvenser

Förändringsalternativen säkrar den övergripande grönstrukturen med höga värden för natur och friluftsliv från exploatering genom att den föreslagna markanvändningen till största del koncentreras till redan ianspråktagna områden. De

negativa konsekvenserna för områdets natur- och friluftslivsvärden blir därmed sammantaget små.

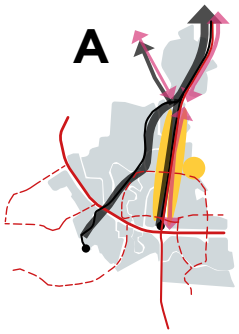
Riksintresset för naturvård, Änggårdsbergen, samt riksintresset för friluftsliv, Änggårdsbergen-Slottsskogen-Fässbergsdalen, bedöms inte påverkas negativt av planens förslag. Däremot uppstår positiva effekter i form av att barriärerna i området blir mindre, natur- och rekreationsområden knyts samman och naturområdena tillgängliggörs med tydligare entréer. De positiva konsekvenserna av detta bedöms bli stora, både för den biologiska mångfalden genom att spridningssamband stärks och arters chans till överlevnad i området ökar, samt för människan då tydligare entréer ger positiva konsekvenser för friluftslivet genom ökad orienterbarhet samt att fler kan ta del av områdena. I förlängningen gynnar detta människors hälsa och välmående.

Den förtätning som föreslås medför att grönytor, främst i form av så kallade impedimentytor, tas i anspråk för bebyggelse. Impedimentytor är överblivna ytor som inte används till någon särskild verksamhet men som kan inrymma viktiga funktioner så som för infiltration av dagvatten. Effekten av detta blir en lokalt minskad grönyta där konsekvensen kan bli att lokala biotoper, naturvärden och spridningsvägar fragmenteras eller helt byggs bort. En totalt sett mindre andel gröna ytor (sett till arealen) kan också ge negativa konsekvenser för värden kopplade till ekosystemtjänster, så som att stadens mikroklimat riskerar att bli varmare. En inventering av naturvärdena inom grön- och impedimentytor samt eventuella kompensationsåtgärder för dessa kan bli aktuellt i efterföljande detaljplaneprocess.

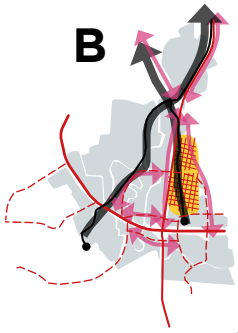
I alternativen sparas och utvecklas de gröna bergsknallar som finns i öster, vid Högsbo industriområde. Genom att anlägga park intill grönområdena bildas så kallade entréparker som kompletterar den natur som finns på bergen med andra kvaliteter och funktioner. Detta ger positiva konsekvenser för den biologiska mångfalden då olika arter kan gynnas av olika typer av biotoper. På detta sätt kompenserar entréparkerna till viss del de gröna ytor som försvinner inom planområdet.

En tätare stad innebär också att fler människor kommer att använda områdets parker och områden med värde för närrekreation. Detta kan ge negativa effekter så som ökat slitage till följd av exempelvis tramp från fler besökare eller cykling i terrängen. Slitage kan ge negativa konsekvenser för både naturvärden och människan, dels genom att störningskänsliga arter kan missgynnas och dels då slitage bidrar till mindre attraktiva rekreationsområden. Ökat slitage kan å andra sidan gynna andra arter då andra habitat bildas när terrängen förändras.

I planen föreslås att Välenområdet utvecklas genom att reservatet kopplas samman med det gröna området i anslutning till golf- och idrottsplatsen norr om reservatsgränsen. En positiv effekt av detta är att planområdets grönstruktur knyts samman med den blå strukturen i form av Stora ån och vidare ut till Askimsviken. Detta ger positiva konsekvenser för den biologiska mångfalden då spridningssamband för djur- och växtlivet mellan det gröna och blå ökar. Genom att inte planlägga med bostäder eller verksamheter i direkt anslutning till Stora ån och Välen, utan i stället som förändringsalternativen avser, utveckla en parkmiljö, bidrar planen till att den ekologiska statusen i vattenförekomsterna på sikt kan öka. En bättre ekologisk status i vattenförekomsterna ger positiva konsekvenser för djur- och växtlivet i vattenförekomsterna. Se vidare under avsnitt *Vatten*.



A- Linjestaden



B- Parallella stråk



C- Kopplande gator

Konsekvenser Alternativ A

Barriäreffekten av Dag Hammarskjöldsleden minskar i detta alternativ. Eftersom endast ett fåtal övergångar planeras kommer dock barriäreffekten för friluftslivet till viss del kvarstå. Konsekvenserna för människans möjlighet till friluftsliv och rekreation bedöms sammantaget bli svagt positiva.

Konsekvenser Alternativ B

Barriäreffekten av Dag Hammarskjöldsleden minskar. Förslaget bygger dock på att trafikslag separeras vilket ger upphov till fler, men mindre, barriärer. Detta kan medföra ökad barriäreffekt på andra platser i området.

Barriärerna påverkar tillgängligheten till och mellan grönområden. Konsekvenserna för människans möjlighet till friluftsliv och rekreation bedöms bli svagt positiva.

Konsekvenser Alternativ C

Målpunkter för rekreation påverkas positivt då tillgängligheten till dessa förbättras genom att ett flertal passager över boulevarden planeras. På detta sätt skapar alternativet förutsättningar för att de gröna kvaliteterna i området förstärks och tillgängliggörs för boende och besökare i området som helhet.

Konsekvenserna för människans möjlighet till friluftsliv och rekreation bedöms bli positiva.

Kulturmiljö

Förutsättningar

Inom planområdet finns riksintresset för kulturmiljövård Slottsskogen - Botaniska trädgården - Änggården. För Slottsskogen pågår arbete med bildande av ett kulturreservat. Syftet är att ta fram ett långsiktigt skydd av området som möjliggör vård och bevarande av parkens höga kultur- och naturvärden och dess stora sociala värden. Reservatets gränsdragning håller på att utredas.

Bebyggelsen i de västra delarna av planområdet har många höga kulturhistoriska värden i form av enskilda objekt och bebyggelsemiljöer. Många av dessa pekas till delar ut i det kommunala bevarandeprogrammet del I-III för att belysa karaktärer och det tidstypiska för områdets utbyggnadshistoria. Några av de kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna och miljöerna är panncentralen Tratten samt bostadshusgrupper med populärnamn som ”lösgommarna” och ”kommandobryggorna”.

Fornlämningar finns relativt jämnt utspritt över planområdet. På de gröna bergsknallarna inom detaljplaneområdet för Olof Asklund vid Högsbo industriområde, finns gravar i form av rösen och stensättningar från brons- eller tidig järnålder. I de södra delarna av industriområdet finns ett antal lämnar i form av stensättningar, möjlig boplats (bevakningsobjekt) samt övriga kulturhistoriska lämningar i form av fyndplatser av flinta. I planområdets västra del sammanfaller de flesta fornlämningar naturligt med de grönområden som finns. I Ruddalen återfinns exempelvis fornborg, gravfält och bosättning.

För ytterligare information om planområdets kulturhistoriskt värdefulla bebyggelse samt fornlämningsmiljöer, se avsnitt *Kulturmiljö, kapitel 3 Tematiska inriktningar.*

Gemensamma konsekvenser

Förändringsalternativen medger inte någon förändrad markanvändning inom eller i direkt anslutning till riksintresseområdet för kulturmiljövård. Detta innebär att ingen negativ påverkan sker på riksintresset. Positiva effekter för riksintresset kan däremot skapas då barriäreffekten som Dag Hammarskjöldsleden utgör minskar vilket gör att sambanden mellan riksintressets olika delar på så sätt kan öka. Konsekvenserna av detta blir positiva då riksintresseområdet som helhet ges en ökad förståelse och områdets historia och karaktär stärks. Med nya och fler lättillgängliga entréer till riksintresseområdet kan även fler människor ta del av de olika värden som området har.

Alternativen kan ge stora visuella förändringar i stadsbilden samt för karaktären i planområdet. Främst gäller detta den östra sidan av dalgången, men även i boulevardens sträckning. I och med den omvandling som föreslås ske på östra sidan kommer att en ny stadsdel att växa fram. Effekter av detta är främst positiva då den funktionsblandning som uppstår troligen ökar chanserna till att människor från olika delar av staden besöker området. En ökad integration mellan stadsdelarna ger positiva konsekvenser i form av att kulturella värden kan utbytas.

I samband med att den västra sidan av dalgången förtätas finns risk att viktiga stads- och landskapselement, så som landmärken, orienteringspunkter och silhuetter, påverkas negativt. Det är av betydande vikt att det även efter en förtätning går att läsa och förstå det historiska stadslandskapet. Genom att i den fördjupade översiktsplanen varsamt formulera rekommendationer om hur ny bebyggelse bör utformas, kan negativa konsekvenser så som att landmärken försvagas eller att kulturhistoriska samband bryts minimeras och skada undvikas. Bevarandet av kulturmiljövärdena blir viktiga frågor under detaljplaneskedet.

En förtätning kan även medföra positiva effekter för kulturmiljön genom att nya karaktärselement tillförs, på så sätt skapas ett mervärde i området. Mervärdet kan bestå av att de nya byggnaderna blir en symbol, något att bli stolt över, eller att de bygger vidare på den historiska kontinuiteten i området och där byggnader och miljöer från olika tidsepoker tillsammans skapar en spännande kulturmiljö.

Förändringsalternativens påverkan på fornlämningar och fornlämningsmiljöer kan inte bedömas i detta skede. Vid fortsatt planering av området kan det bli aktuellt med inventering, arkeologisk utredning och bedömning av värdet av fornlämningar.

Ett sätt att ta till vara och värna fornlämningar och fornlämningsmiljöer i stadsmiljö är att bevara siktmöjligheterna mellan och till dessa, samt ge fornlämningarna en omgivande skyddszon, så kallad fornlämningsområde, fritt från byggnation. Detta kan vara ett sätt att bevara förståelsen av hur landskapet såg ut förr samt att det ger positiva konsekvenser i form av kulturhistoriska mervärden för boende och besökare i området. Information om fornlämningarna i form av skyltar eller liknande kan ge boende information om de skeenden och markeringar som tidigare boende på platsen har åstadkommit.

I detta inledande skede bedöms de övergripande skillnaderna för kulturmiljövärdena bli små mellan alternativen. Något positivare konsekvenser kan uppnås i Alternativ C med anledning av att barriärerna i alternativet antas bli mindre vilket gör att det kulturella utbytet stadsdelarna emellan kan öka.

Vattenfrågor

Förutsättningar

Aktuellt planområde berör vattenförekomsterna kustvattnet Askims fjord, vattendraget Stora ån samt grundvattenförekomsten Frölunda. Samtliga vattenförekomster omfattas av miljökvalitetsnormer för vatten och ingår i Västerhavets vattenmyndighet och Göta älvs huvudavrinningsområde. Askims fjord berörs även av miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten. För mer information om miljökvalitetsnormer för vatten, samt hur alternativen förhåller sig till dessa, se avsnitt *Miljökvalitetsnormer för vatten.*

Stora ån rinner genom planområdet och är ett av de vattensystem som är hårdast belastat av dagvatten i staden. Flödet i ån har på senare år ökat till följd av den ökade mängden hårdgjorda ytor, framförallt i åns direkta närhet. Stora ån har sitt utflöde vid Välen, i Askims fjord. Havsområdet är ett skyddsvärt havsområde klassificerat med den högsta klassen i avseende på känslighet för föroreningar enligt stadens vattenplan. Den befintliga dammen vid Järnbrott är ett exempel på en åtgärd som utfördes med avsikt att minska föroreningsbelastningen på Stora ån och därmed även recipienten Välen/Askims fjord. Studier visar att dammens reningseffekt är hög men att höga värden av tungmetaller, näringsämnen, suspenderat material och cancerogena ämnen ändå har uppmätts i dammens utlopp. För att komma till rätta med detta, det vill säga öka reningseffektiviteten så att den blir tillräcklig, kan det i den fortsatta planeringen vara lämpligt att studera var och om fler dammar i planområdet är möjliga.

I planområdet finns ett antal fastställda markavvattningsföretag, främst i anslutning till Stora ån.

Gemensamma konsekvenser

En förtätning i planområdet kan medföra negativ påverkan då en mindre mängd grönområden, övervägande impedimentytor, tas i anspråk för bebyggelse. Fler hårdgjorda ytor i staden kan medföra negativa effekter i form av att dagvatten som avrinner från området ökar samt att nyttan av ekosystemtjänster, såsom fördröjning och rening av dagvatten, minskar lokalt. Konsekvenserna av detta kan bli att ökade mängder förorenat dagvatten når planområdets vattendrag och därmed förorenar livsmiljöer för djur- och växter.

Genom att i den fördjupade översiktsplanen ange inriktningar om hur dagvattenhanteringen i området ska ske, samt att lyfta behovet av att i kommande skede reservera plats för större dagvattenanläggningar, kan de negativa konsekvenserna som riskerar att uppstå till följd av förlust av mindre grönytor minimeras och på sikt ge positiva konsekvenser för vattenkvaliteten i området. Förlusten av de gröna ytorna kompenseras även till viss del genom att sambanden mellan de stora naturområdena knyts samman genom gröna stråk och får på så sätt en bra övergripande utformning.

För att säkerställa att miljökvalitetsnormerna för vatten inte överskrids i vattenförekomsterna, bör dagvattnet från trafikytor och parkeringsplatser inom planområdet genomgå tillräcklig rening innan anslutning till ledningssystemet. På detta sätt kan den ekologiska statusen i vattenförekomsterna förbättras då belastningen av näringsämnen blir mindre i och med en bättre dagvattenrening.

Den ekologiska statusen kan även förbättras för Stora ån genom att den hydromorfologiska förändringen, det vill säga den fysiska påverkan av strandzonen, minskas samt att befintliga kantzoner säkerställs i planen och nya tillskapas.

Grundvattenförekomsten Frölunda

Vattentillgången och den kemiska statusen bedöms vara god vilket innebär att detta inte bör förändras. Framtida utveckling i området bör därför säkerställa att vattentillgången inte påverkas och att föroreningar inte tillförs akvifären.

Stora ån

Stora ån har måttlig ekologisk status och uppnår inte en god kemisk status. Målet är att god ekologisk och kemisk status ska nås senast 2027. De största problemen för vattendraget är näringsämnesbelastning samt borttagande av kantzoner. Det finns också problem med kvicksilver och bromerad difenyleter som dock är allmänt förekommande föroreningar och inte lokalt beroende.

Sett till problemen i vattendraget är det viktigt att minska den fysiska påverkan på vattendraget från markanvändningen samt minska näringsämnesbelastningen så långt som möjligt.

För att förbättra vattendragets ekologiska status bör befintliga kantzoner säkerställas samt nya tillskapas. Vad gäller näringsämnesbelastningen är dagvattenhanteringen inom området en viktig del i att nå uppsatta mål.

I planområdets östra delar, där det idag finns få gröna områden, ger planens förslag att omvandla verksamhetsområdet till blandstad, positiva effekter i och med att mer grönska kan tillskapas. Detta ger i sin tur området större chans till att utveckla ekosystemtjänster, så som att ta hand om förorenat dagvatten. Det är även positivt för vattenförekomsternas kemiska status att industrimarken på den östra sidan genomgår en sanering i samband med en omvandling till blandstad. En sanering innebär att risken för att läckage från markföroreningar ska nå vattenförekomsterna i området minskar vilket i sin tur bidrar till att den kemiska statusen i vattenförekomsterna kan förbättras.

Fler boende i området medför fler anslutningar till områdets vatten- och avloppsledningar och en ökad belastning på det kommunala reningsverket. Detta ställer krav på att verket har rätt dimensionering så att inte negativa konsekvenser uppstår på vattenförekomsterna i form av tillförsel av näringsämnen.

Berörda markavvattningsföretags enskilda rättigheter i planområdet kan påverka hanteringen av behovet av markavvattning, framförallt i anslutning till Stora ån samt i de södra delarna av Högsbo industriområde. I den mån åtgärder krävs i området kring Stora ån eller i Högsbo industriområde, ska dessa utformas enligt respektive företags gällande villkor. En omprövning av markavvattningsföretagen kan bli aktuellt.

Skillnaderna för vattenkvaliteten bedöms bli små mellan alternativen, något positivare konsekvenser kan uppnås i Alternativ B och C genom att den östra sidan utvecklas till blandstad och där det gröna kan ges ett större avtryck än i alternativ A. I alternativ A kommer området även fortsättningsvis bibehålla stora verksamhetsytor som kan innehålla potentiellt förorenad mark.

Klimatanpassning

Förutsättningar

Framtida klimatförändringar förväntas föra med sig ett mildare klimat och ökad nederbörd. I den bebyggda miljön kan klimatförändringarna påverka infrastruktur, tekniska försörjningssystem, bebyggelse och människors hälsa.

Planområdets översvämningskänsliga delar är de lågt liggande områdena längs med Dag Hammarskjöldsledens sträckning samt i de södra delarna av planområdet. Stora ån har till viss del också översvämningsproblem och muddrades och breddades för ett antal år sedan för att komma tillrätta med översvämningarna.

Den stora svårigheten när det gäller översvämningsrisker och klimatanpassningsarbete ligger i att anpassa den befintliga bebyggelsen och infrastrukturen. Inom ramen för det tematiska tillägget för översvämningsrisker, tillhörande den kommunövergripande översiktsplanen, utarbetar staden strategier, riktlinjer och verktyg för hur risken för nederbördsrelaterade översvämningar ska hanteras i stadsplaneringen. Detta planeringsunderlag är centralt i klimatanpassningsarbetet av planområdet.

Gemensamma konsekvenser

Genom att inte planlägga för någon samhällsviktig funktion i eller i nära anslutning till planområdets lågpunkter minskar alternativen risken för uppkomsten av negativa konsekvenser på byggnader och infrastruktur till följd av översvämningar i ett framtida klimat.

För att minska negativa konsekvenser på den bebyggda miljön begränsar planen ingreppen i den övergripande grön- och blåstrukturen. Mindre grönytor

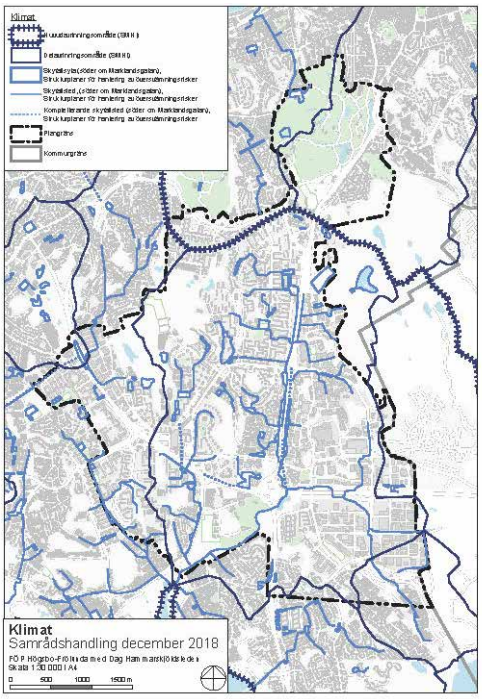


Illustration över lämpliga skyfallsytor och skyfallsleder inom planområdet om inga förändringar sker av markanvändningen, se vidare kapitel 4.

och impedimentytor riskeras dock att tas i anspråk vilket kan ge negativa konsekvenser för det lokala mikroklimatet i form av att mindre växtlighet ger sämre förutsättningar för att ta upp och rena vatten eller ge skugga eller vindskydd. Detta innebär att viktiga ekosystemtjänster riskerar att försvinna, framförallt i planområdets västra del där förtätning av befintlig bebyggelse planeras. Genom att i efterföljande planering av den västra delen av planområdet arbeta med gröna bostadsgårdar, anlägga gröna tak eller väggar, kan effekten av färre impedimentytor minskas.

I planområdets östra del finns goda möjligheter att skapa ett bättre lokalklimat i jämförelse med hur det ser ut idag. En omvandling av verksamhetsområdet till blandstad ger ökade förutsättningar för att anlägga grönområden och planteringar. På detta sätt kan negativa konsekvenser till följd av framtida klimatförändringar minska då grönstrukturen på den östra sidan kan bidra till att skapa exempelvis jämna ut flödet från kraftigare regn.

En viktig del i klimatanpassningsarbetet i den fördjupade översiktsplanen är att låta vattnet ta plats för att minimera konsekvenserna på bebyggelse och annan infrastruktur. I alternativen har skyfallsleder, med syfte att föra bort vatten vid framtida skyfall, samt skyfallsytor, som lämpar sig för magasinering av vatten, studerats och lokaliserats. På detta sätt synliggör planen lämpliga ytor för vattenreglering och bidrar till att en exploatering inom dessa områden inte bör tas i anspråk för något annat, se illustration.

Under nästa skede av planprocessen är det även av stor vikt att på liknande sätt som för skyfallsleder och skyfallsytor, studera lämpliga lägen för lokalisering av så kallade multifunktionella ytor. Multifunktionella ytor i planområdet kan vara delar av parker, fotbollsplaner eller lekplatser som får översvämmas vid kraftiga flöden.

Förändringsalternativen medger en befolkningsökning inom området. Detta innebär ökade utsläpp av växthusgaser till följd av ökad biltrafik, uppvärmning och energianvändning. I längden leder detta till både en lokal och en global klimatpåverkan med negativa konsekvenser som följd, exempelvis ökar risken att vatten-förekomster försuras och att förlusten av biologisk mångfald ökar. Med planens förslag till bebyggelse- och trafikstruktur, där förtätning och ny bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen är målet, kan utsläppen av växthusgaser till viss del minska. Förtätningen gör att fler invånare ges möjlighet att låta bilen stå och istället välja attraktiva och hållbara transportmedel, så som kollektivtrafik eller cykel. På detta vis kan utsläpp från bilar i området minska och därigenom bidra till att mildra klimatförändringarna. En förutsättning för detta är dock att kollektivtrafiklösningen blir attraktiv.

Sammantaget bedöms skillnaderna för klimatanpassning bli små mellan alternativen, något positivare konsekvenser kan uppnås i Alternativ C med anledning av att en mer attraktiv kollektivtrafik kan tillskapas i området.

Risk och säkerhet

Förutsättningar

Dag Hammarskjöldsleden är idag kraftigt överdimensionerad. Söderleden och Västerleden är rekommenderad väg för farligt gods (primär) och är idag tungt belastad och med bitvis låg framkomlighet. Under vissa tider på dygnet skapas långa köer vid korsningspunkterna, exempelvis vid Sisjömotet. Köbildningen sträcker sig då ända ut på avfartsramperna till Söderleden och hindrar på så sätt

den trafik som passerar här. Köbildningen på leden kan indirekt öka risken för olyckor med farligt gods, exempelvis genom påkörning bakifrån.

Inom planområdet finns flera områden med förorenad eller potentiellt förorenad mark, exempelvis deponier, bilvårdsanläggningar och verksamheter med ytbehandling av metaller. Ett tematiskt tillägg till den kommuntäckande översiktsplanen finns som hanterar rutiner för vem som gör vad vid sanering av förorenade områden. Detta innebär att staden har goda rutiner för hanteringen av dessa frågor.

Gemensamma konsekvenser

Vid en omvandling av Dag Hammarskjöldsleden till en boulevard kommer trafiken sannolikt att öka på Söderleden och framför allt på Västerleden och risken för att en olycka med farligt gods sker ökar. Effekten av en olycka med farligt gods kan vara att föroreningar riskerar att nå vattenförekomster i området. Negativa konsekvenser på djur- och växtlivet kan då bli stora och i värsta fall leda till förlust av biologisk mångfald eller att vatten blir otjänligt för människor att dricka. Att omhänderta förorenat vägdagvatten gör att konsekvenserna av en olycka begränsas och negativa konsekvenser för människors hälsa och miljön blir mindre.

En tät exploatering enligt förändringsalternativen medför sannolikt fler trafikrörelser på vägarna i planområdet. I kombination med att fler människor uppehåller sig i området kan sannolikheten för att en olycka sker på de lokala vägarna i området öka. Genom sänkta hastigheter, ett väl utbyggt och fungerande gång- och cykelnät samt säkra passager kan risken för att negativa konsekvenser uppstår för oskyddade trafikanter minska.

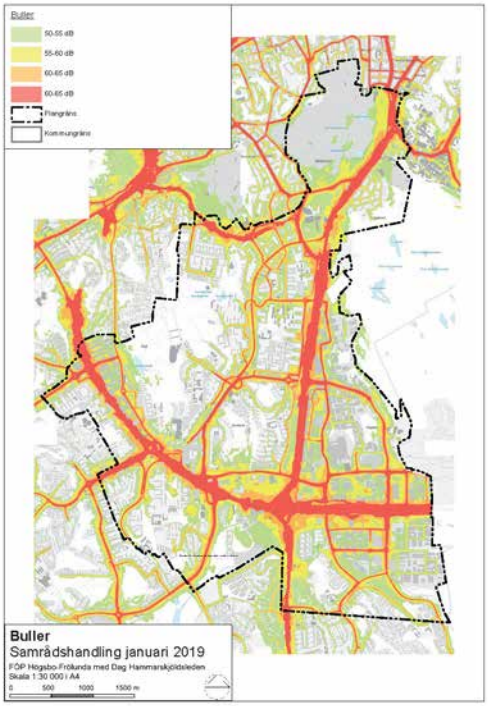
Den bebyggelse som föreslås i alternativen sker till största del genom komplettering i befintliga miljöer så som vid Högsbo industriområde. Att omvandla industriområden till blandstad gör att frågan om förorenade områden blir aktuell. Markföroreningarna är generellt inget hinder för exploatering men i efterföljande planläggning måste marken undersökas, riskbedömas och vid behov saneras till den känslighetsnivå som krävs för planerad markanvändning. Genom att göra detta minimeras risken att negativa konsekvenser för människors hälsa eller miljön uppkommer.

Skillnaderna mellan alternativen med avseende på risk och säkerhet är små. Svagt positiva konsekvenser bedöms ske i alternativ C då förorenad mark saneras i högre utsträckning i samband med en större omvandling av industriområdet till blandstad. I alternativ C ges även större möjligheter att få fler att välja andra färdmedel än bil, vilket kan göra att risken för olyckor minskar då förre bilar rör sig i området.

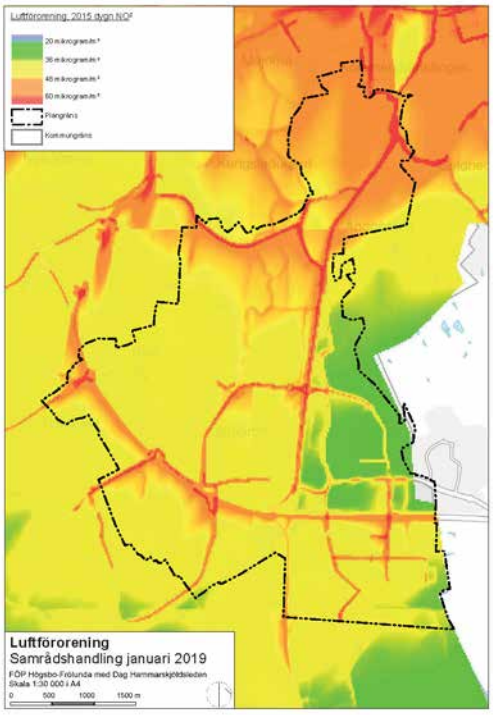
Buller och luftkvalitet

Förutsättningar

Den bullerpåverkan och problem med luftkvalitet som finns inom planområdet är framförallt kopplat till de stora trafiklederna Söderleden, Västerleden och Dag Hammarskjöldsleden, samt till hårt trafikerade gator som Marconigatan. Områdena kring Söder- och Västerleden präglas av en stark utveckling där stora handelsområden vid Sisjön och Frölunda torg har vuxit fram, samtidigt som bostadsexploateringen runt leden har ökat. Även Göteborgs hamn och annan tung industri på västra Hisingen har stark tillväxt vilket också det påverkar bullersitu-



Dagens bullersituation i området (utdrag ur bullerkartläggningen för staden, se mer i kap 4).



Luftsituationen i området visat med dygnsmedelnivån för NO_2 år 2015 (se vidare kap 4).

ationen och luftkvaliteten i planområdet då många transporter till hamnen går längs Söder- och Västerleden.

Befintliga bostadsområden i planområdet är relativt skyddade från buller och luftföroreningar. De som riskerar att påverkas mest av framtida bullerstörningar är framförallt de som bor i befintlig bebyggelse av äldre standard där exempelvis ljudisoleringen är sämre eller där planlösningen gör det svårt med tysta sidor. Å andra sidan kan tillkommande bebyggelse ofta fungera som bullerskydd för den äldre bebyggelsen och på så sätt minska påverkan från buller.

Inom planområdet finns verksamheter som har stor omgivningspåverkan så som bullerstörande verksamheter och verksamheter som ger utsläpp till luft som kan vara störande i form av lukt.

Se avsnitt *Avstämning mot miljökvalitetsnorme*r för hur alternativen påverkar uppfyllelsen av miljökvalitetsnormerna för buller och luft.

Gemensamma konsekvenser

Förändringsalternativen medger en tät bebyggelse med fler boende utmed trafikerade vägar. Omvandlingen till boulevard ger dock lägre hastigheter och sannolikt även färre fordon på boulevarden vilket innebär sänkta bullernivåer lokalt för de områden som idag påverkas av buller från Dag Hammarskjöldsleden. Risk finns dock att trafiken flyttar över från boulevarden till Söderleden och Västerleden och andra vägar i området så att bullret i stället ökar här.

Planen omfattar en omvandling av industriområdet i Högsbo till en stadsdel med blandade funktioner så som bostäder, service och arbetsplatser. Detta kan medföra konsekvenser i form av störningar för boenden med avseende på buller och lukt från verksamheter samt från den tunga trafiken som går till och från verksamheterna. Motsatt förhållande kan också råda, det vill säga att boendemiljöer inte är lämpliga intill vissa verksamheter då verksamheterna kan ha befintliga tillstånd som anger att de får bullra eller påverka omgivningen på annat sätt genom exempelvis lukt eller utsläpp till luft. Denna typ av frågor är något som måste studeras vidare under planarbetets gång. Detta för att kunna identifiera befintliga verksamheter och studera vilka, som i ett längre perspektiv, kan finnas kvar i området.

I den täta struktur som föreslås finns goda möjligheter att skapa tysta innergårdar vilket kan minska de negativa konsekvenserna som buller har på människan i form av exempelvis sömnstörningar, koncentrationssvårigheter eller förhöjt blodtryck. De nya bostadsområdena som föreslås bedöms därmed generellt få en bra boendemiljö med avseende på buller. De kan även bidrar till positiva konsekvenser för den befintliga bebyggelsen då ny bebyggelse kan ge en avskärmade effekt med avseende på buller.

Förtätningen av stadsrummet riskerar att medföra att fler gaturum får en sämre luftgenomströmning med negativa effekter för luftkvaliteten som följd. Konsekvensen av detta kan bli stor för både människors hälsa och naturmiljön. För människor kan luftföroreningarna exempelvis ge upphov till hjärt- och kärlsjukdomar, för naturmiljön kan försurning göra att livsmiljöer för djur och växter påverkas.

Skillnaderna mellan alternativens påverkan på buller och luftkvalitet är framförallt beroende av hur väl en attraktiv kollektivtrafik kan skapas. Att få människor att välja kollektivtrafik är den absolut största möjligheten till att få ner bullernivåerna i planområdet samt minska utsläppen av föroreningar till luf-

ten. Störst möjlighet till detta ges i alternativ C, vilket innebär att alternativ C bedöms ge svagt positiva konsekvenser med avseende på buller och luftkvalitet till skillnad från alternativ A och B som bedöms ge små negativa konsekvenser.

Genom att i efterföljande planer ta hänsyn till hur ny bebyggelse placeras samt att studera gaturummens bredd i kombination med prognoserad trafik, minskar risken för ett överskridande av miljökvalitetsnormer för luft och buller inom planområdet. Samtliga alternativ bedöms därmed klara gällande riktvärden.

Konsekvenser Alternativ A

Den höga och täta bebyggelse som föreslås utmed Dag Hammarskjölds boulevard kan påverka luftväxlingen i gaturummet till det sämre och bidra till att halten av luftföroreningarna som NO_2 och partiklar PM10 blir högre i detta alternativ. Konsekvensen av detta kan bli försämrad hälsa hos människor samt att biotoper blir förorenade.

Höga hus kan dock ha en positiv effekt för luftgenomströmningen då de kan dra ner luftströmmarna och öka turbulensen i markplan och på så sätt minska halterna av föroreningar. Ett annat sätt att förbättra luftmiljön i gaturummet i en tät struktur kan vara att planera för tillräckligt stora släpp mellan husen så att luftomsättningen och utspädningen ökar. En viss risk finns dock att luftkvaliteten och bullersituationen istället försämras på de gårdar som ligger bakom byggnaderna.

Ur ett buller- och luftföroreningsperspektiv kan det därmed i viss mån vara bra med hög bebyggelse tätt intill boulevarden så att byggnaderna ger en avskärmande effekt. På detta vis kan bullernivåerna och luftföroreningarna blir lägre i de miljöer som skapas innanför boulevarden vilket är positivt då det kan antas att människor uppehåller sig här i större utsträckning än i området intill boulevarden.



A- Linjestaden

Konsekvenser Alternativ B

Den rutnätstruktur som föreslås på den östra sidan bygger på en mindre effektiv kollektivtrafik i form av en lokalbana med låga hastigheter. En lägre hastighet är positivt ur bullersynpunkt.

Om fler väljer bilen på grund av en långsam kollektivtrafik kan konsekvensen bli den att luftutsläppen samt bullret bli mer eller mindre konstant.



B- Parallella stråk

Konsekvenser Alternativ C

Den stadsbana som föreslås längs med Victor Hasselblads gata, och vidare över Söderleden söderut mot Askim, ger positiva effekter på så sätt att även Askimsområdet försörjs med kollektivtrafik. Att fånga upp kollektivresenärer söder om planområdet medför att en del av den pendeltrafik som sker från söder in till de centrala delarna av Göteborg kan minska, och på så sätt ge positiva konsekvenser i form av lägre buller- och föroreningsnivåer i staden.

Den omvandling till blandstad som föreslås av verksamhetsområdet öster om leden, där antalet bostäder förväntas öka och verksamheter minska, kan bidra till att trafikarbetet i området minskar. Möjligheten att få boende i ett område att växla över till kollektivtrafik är större än att få verksamheter att göra detsamma, detta då verksamheter och industri ofta är mer beroende av transporter. En över-



C- Kopplande gator

växling likt denna är positivt för bullernivåerna och luftkvaliteten i området och därmed även för människors hälsa och naturmiljön.

Betydande miljöpåverkan

Allmänt

I miljökonsekvensbeskrivningen ska det redovisas om det i något eller några avseenden finns risk för betydande miljöpåverkan vid ett genomförande av planen. Om det under planarbetets gång framkommer att risk för betydande miljöpåverkan föreligger, ska MKB:n beskriva hur frågan ska följas upp vid fortsatt planering för att undvika betydande miljöpåverkan. På den översiktliga nivån, som en fördjupad översiktsplan utgår ifrån, berör betydande miljöpåverkan ofta komplexa och mer strukturella frågor.

Betydande miljöpåverkan idag

Konsekvensbeskrivningen ska, förutom den risk för betydande miljöpåverkan som förslagen i den fördjupade översiktsplanen kan medföra, också belysas den betydande miljöpåverkan som förekommer idag. Det som anses utgöra betydande miljöpåverkan inom planområdet idag är

- Buller från Söderleden, Västerleden och Dag Hammarskjöldsleden, störningar på närliggande bostadsområden utmed lederna samt i anslutning till Frölunda centrum.
- Luftkvaliteten, hårt trafikerade vägar och leder i kombination med tät bebyggelse i stadsrummet och områdets topografi bidrar sammantaget till höga föroreningshalter.
- Risken för olycka med farligt gods till följd av låg framkomlighet på Söderleden och Västerleden.

Risk för betydande miljöpåverkan och förslag till åtgärder

I detta skede har följande frågor identifierats där det kan finnas risk för betydande miljöpåverkan vid ett genomförande av den fördjupade översiktsplanen

Bullerpåverkan

Med föreslagen bebyggelseutveckling i nära anslutning till Dag Hammarskjölds boulevard och längs Västerleden vid Frölunda torg kan det finnas en risk att fler utsätts för buller. I och med att alternativen möjliggör för fler invånare finns risk att trafikrörelserna inom området ökar, vilket kan påverka bullernivåerna lokalt. Det största behovet av åtgärder krävs troligen i de befintliga miljöerna där bullersituationen försämras i och med stadens tillväxt och ökad trafik. Den tillkommande bebyggelsen kan dock fungera som bullerskydd för den befintliga, bakomliggande bebyggelsen, vilket ger positiva effekter i form av minskat buller. Med lämpliga bullerskyddsåtgärder i bostadsområdena, i kombination med utvecklingen av en attraktiv kollektivtrafik och ett väl utbyggt gång- och cykelnät, förutsätts det att planeringen sker på ett sådant sätt att betydande miljöpåverkan undviks.

Luftföroreningar

Med fler människor i det centrala läget och utmed områdets leder och vägar, finns risk för att fler människor utsätts för förhöjda halter av luftföroreningar. Detta kan innebära betydande miljöpåverkan och en risk för människors hälsa.

Om en god kollektivtrafik kan tillskapas i miljöer där många bor och arbetar är chansen större att fler låter bilen stå vilket kan leda till minskade utsläpp till luft.

Översvämning, dagvatten, klimatanpassning
Ett förändrat klimat med intensivare nederbörd och skyfall leder till ökade risker för fler och mer långvarigare översvämningar i planområdet. Detta kan medföra både akut och långsiktig betydande miljöpåverkan på mark- och vattenområden, byggnader, vägar och ledningar. I planen har grönstrukturen fått en tydlig plats vilket bidrar till att ytor och prioriterade stråk för avledning av skyfall samt lämpliga områden för fördröjning, ges utrymme.

Byggande av stadsbana/ny spårväg
En utbyggnad av järnväg innebär alltid betydande miljöpåverkan och en miljökonsekvensbeskrivning ska därmed upprättas. Beroende av behovet och lokaliseringen av ny stadsbana kommer bebyggda miljöer, grön- och naturområden samt vattenförekomster påverkas negativt i varierande grad. De positiva miljökonsekvenserna av en ökad andel resor med exempelvis stadsbana inom och i anslutning till området är kopplat till mindre luftföroreningar. Lokalt kan bullernivåerna bli högre men nivåerna blir å andra sidan lägre längs vägarna i och med en då resenärer utnyttjar kollektivtrafik i större utsträckning. För att minimera risken för betydande miljöpåverkan kan åtgärder så som bullerskärmar samt särskilda försiktighetsåtgärder under byggtiden intill vatten eller känsliga kultur- och naturmiljöer vidtas.

Samlad bedömning

Samlad bedömning av konsekvenser

Föreslagen markanvändningen bedöms vara lämplig ur hälso- och hushållningssynpunkt med avseende på att en tät och blandad stad växer fram. En attraktiv kollektivtrafik och överbryggandet av barriärerna i området kommer sammantaget att ge förutsättningar för stärkta sociala sambanden inom planområdet, men även mellan planområdet och angränsade delar av Göteborgs stad och Mölndal.

De natur- och friluftslivsvärden som finns inom området säkerställs genom planens förslag om grönstruktur. Detta blir särskilt viktigt med anledning av att en ökad befolkning inom området ökar trycket på de gröna områdena. Att de gröna sambanden beaktas är centralt för att gynna artspridning samt då planområdets grönområden utgör basen till en mängd viktiga ekosystemtjänster i staden. I och med att barriärerna i planområdet blir mindre kommer tillgängligheten öka till befintliga de natur- och friluftslivsområden. Detta ger invånarna god tillgång till områden för närrekreation och friluftsliv vilket främjar en god folkhälsa. I den blandstad som skapas ges även större möjligheter att nå dessa områden med hållbara transporter så som till fots, cykel eller med kollektivtrafik. Sammantaget bedöms de negativa konsekvenserna för områdets natur- och friluftslivsvärden blir små då markanvändningen till största del koncentreras till redan ianspråktagna områden. Berörda riksintressen kopplade till naturvård och friluftsliv bedöms inte påverkas negativt av föreslaget.

Översiktsplanens inriktning om en tätare stad kommer att medföra konsekvenser för kommunens kulturmiljöer. Stadsbilden kommer att förändras med tiden, vilket kommer att märkas i alla delar av planområdet, men kanske framförallt i den östra delen där en ny stadsdel växer fram. Detta kan medföra att nya kulturhistoriska miljöer på sikt skapas och en kontinuitet i stadsplaneringens

historiska framväxt kan bli synlig. Genom att i den fördjupade översiktsplanen formulera rekommendationer om hur ny bebyggelse bör utformas, finns förutsättningar att undvika negativa konsekvenser. Överlag bedöms förutsättningarna vara goda för att bevara och utveckla de kulturhistoriskt värdefulla miljöerna inom området. Ingen negativ påverkan bedöms ske på riksintresset för kulturmiljö. Däremot finns förutsättningar för positiva konsekvenser om barriärerna minskar och sambanden mellan riksintressets olika delar stärks.

En utveckling mot en tätare stad kan medföra att arealen hårdgjord yta ökar, och då även dagvattenflödena. Lämpliga ytor för vattenhantering bör utredas för att säkerställa att dessa inte tas i anspråk för något annat. Med lämpliga skyddsåtgärder och förebyggande åtgärder kan vattenstatusen i planområdets vattenförekomster successivt förbättras. På detta sätt kan det slutgiltiga planförslaget bidra till att miljökvalitetsnormerna för vatten kan uppnås inom planområdet.

Genom att i det fortsatta arbetet inte planlägga för någon samhällsviktig funktion i eller i nära anslutning till planområdets lågpunkter kan planförslaget minska risken för uppkomsten av negativa konsekvenser på byggnader och infrastruktur till följd av översvämningar i ett framtida klimat. Riskerna minskar även genom att bebyggelse samt konstruktioners placering anpassas efter lokala förutsättningar i efterföljande planeringsskede.

En ökad bostadstäthet i området kan medföra att både befintliga och nya bostadsområden utsätts för buller. I den täta bostadsstruktur som följer av förslaget finns dock goda möjligheter att skapa tysta sidor vilket innebär att nya områden generellt bedöms kunna få en bra boendemiljö med avseende på buller. Ny bebyggelse invid de större vägarna i området kan även ge positiva effekter för bakomliggande bebyggelse i och med att de ger en avskärmande effekt mot bullerkällan med en bättre ljudnivå som följd. En omvandling av Dag Hammarskjöldsleden till boulevard ger en bättre ljudnivå för de som bor i dess närhet, dock finns risk att trafiken i stället ökar på andra vägar inom planområdet.

En tätare stad kan medföra en lokalt sämre luftmiljö. Genom planens intentioner om att skapa bättre förutsättningar för ett hållbart resande samt en stad med funktionsblandning, främjar planförslaget ett minskat behov av bilresor., vilket är positivt för luft- och bullermiljön i området. Samtliga förändringsalternativ bedöms klara gällande riktvärden för buller och luft, förutom i områden i direkt anslutning till Söderleden och Västerleden.

De sociala konsekvenserna av planen bedöms övergripande som positiva med anledning av att barriärer minskas, funktionsblandning skapas och goda mötesplatser utvecklas. Detta ger bättre förutsättningar för jämställdhet, trygghet och integration inom planområdet.

Avstämning mot miljökvalitetsnormer

Allmänt

Miljökvalitetsnormer (MKN) anger den lägsta acceptabla miljökvaliteten i mark, vatten och luft och finns reglerade i miljöbalkens 5 kapitel. Miljökvalitetsnormer finns för vattenkvalitet, föroreningar i utomhusluft, fisk- och musselvatten samt för utomhusbuller. Normerna syftar till att skydda människors hälsa och miljön.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Aktuellt planområde berör tre vattenförekomster, kustvattnet Askims fjord, vattendraget Stora ån samt grundvattenförekomsten Frölunda. Samtliga vattenfö-

rekomster omfattas av miljökvalitetsnormer för vatten och ingår i Västerhavets vattenmyndighet och Göta älvs huvudavrinningsområde, se *illustration*.

Stora ån har enligt den senaste klassningen (2013) måttlig ekologisk status. Att förekomsten inte når god ekologisk status beror dels på övergödning och dels på hydromorfologiska förändringar genom fysisk påverkan av strandzonen. Påverkan på strandzonen har skett genom strandskoning och bebyggelse vilket medför att många naturliga livsmiljöer för djur och växter saknas i åfåran. Vattenmyndigheten har beslutat att kvalitetskravet god ekologisk status ska uppnås till år 2027.

Även för Askims fjord har den ekologiska statusen bedömts som måttlig med avseende på näringsämnen och där kvalitetskravet god ekologisk status ska uppnås till år 2027.

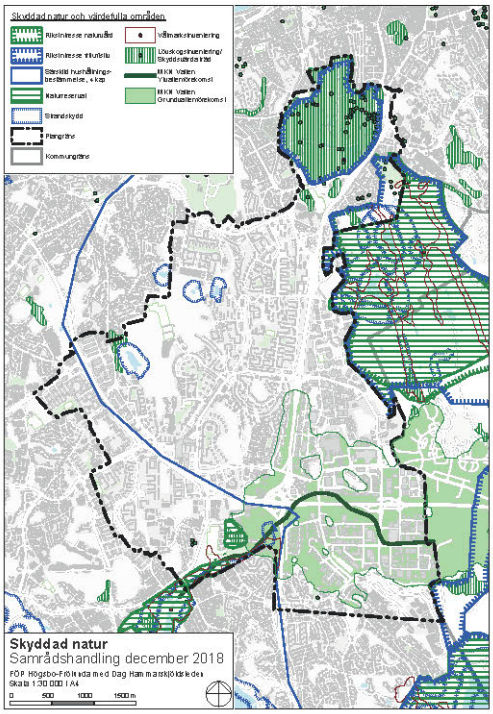
De båda vattenförekomsternas kemiska status uppnår inte god ytvattenstatus med avseende på kvicksilver och kvicksilverföreningar enligt den senaste klassningen. Halterna av kvicksilver i fisk bedöms överskrida EU:s gränsvärden i samtliga vattenförekomster i Sverige. Det går inte att avgöra inom vilken tid det är möjligt att minska kvicksilverhalterna. Vattenmyndigheten har därför beslutat om ett generellt undantag i form av ett mindre strängt krav för kvicksilver och kvicksilverföreningar. Ingen tidsram är satt för att nå kvalitetskravet om god kemisk ytvattenstatus. De nuvarande halterna av kvicksilver (december 2015) får dock inte öka.

Grundvattenförekomsten Frölunda är en sand- och grusförekomst med goda eller utmärkta uttagsmöjligheter i den bästa delen av grundvattenmagasinet. Grundvattenförekomsten har idag god kemisk grundvattenstatus samt god kvantitativ status. Miljökvalitetsnormen för grundvattenförekomster som har en god statusklassning innebär att god status ska bibehållas. Förekomsten bedöms inte vara i risk att inte uppnå god kemisk status 2021.

Samtliga förändringsalternativ innebär troligtvis ökade trafikrörelser inom planområdet, samt fler boende. Även andelen hårdgjorda ytor ökar om de föreslagna bostads- och verksamhetsområdena byggs ut enligt förändringsalternativen. Den ökade mängden hårdgjorda ytor kompenseras till viss del av de i planen redovisade grönområdena och utvecklingen av dessa.

Alternativen ger alla möjligheter att arbeta med åtgärder som kan förbättra situationen i Stora ån, Askims fjord samt grundvattenförekomsten Frölunda. Exempel på åtgärder som planen ger förutsättningar för är reserverandet av ytor för dagvattenhantering lokalt samt ytor för samlad dagvattenrening (positivt med avseende på den ekologiska statusen), sanering av förorenad mark i samband med omvandling av industriområdet i Högsbo (positivt med avseende på den kemiska statusen) samt genom att ytor längs med Stora ån säkerställs med syfte att säkerställa ekologiskt funktionella kantzoner (positivt för den ekologiska statusen).

Skillnaderna mellan förändringsalternativen är relativt små med avseende på uppfyllelse av miljökvalitetsnormerna för vatten. Med de lämpliga skydds- och förebyggande åtgärder som beskrivs ovan, bidrar planen sammantaget till att vattenstatusen successivt kan förbättras och medverkar därigenom till god ekologisk status och att miljökvalitetsnormerna för vatten kan uppnås inom planområdet.



Karta som visar områden som berörs av miljökvalitetsnormerna för vatten, se mer under avsnittet *Skyddad natur, kap 4 Tematiska inriktningar.*

Sveriges 16 miljökvalitetsmål

Begränsad klimatpåverkan

Frisk luft

Bara naturlig försurning

Giftfri miljö

Skyddande ozonskikt

Säker strålmiljö

Ingen övergödning

Levande sjöar och vattendrag

Grundvatten av god kvalitet

Hav i balans samt levande kust och skärgård

Myllrande våtmarker

Levande skogar

Ett rikt odlingslandskap

Storslagen fjällmiljö

God bebyggd miljö

Ett rikt växt- och djurliv



Miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten

Askims fjord finns upptagen i Länsstyrelsens i Västra Götalands läns föreskrift (14 FS 2007:554) avseende förteckning över musselvatten som skall skyddas enligt förordningen (2001:554) om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten. Dessa normer omfattar både värden som inte får över- eller underskridas (gränsvärdesnormer) och värden som ska eftersträvas (målsättningsnormer). Miljökvalitetsnormerna syftar till att skydda eller förbättra vattenkvaliteten så att en hög kvalitet på skaldjursprodukter kan hållas.

Dagvatten från hårdgjorda ytor kan inverka på miljökvalitetsnormerna och medföra ökade halter av näringsämnen, metaller och suspenderat material till vattenförekomsterna, vilket står i strid med normerna.

Den fördjupade översiktsplanen innehåller inte någon exploatering i direkt närhet av Askims fjord. Risk finns dock att en ökad mängd förorenat vägdagvatten från Väg158 och Västerleden når vattenförekomsten.

Med lämpliga skyddsåtgärder bedöms inte någon av alternativen motverka att fastlagda miljökvalitetsnormer för musselvatten kan uppnås.

Miljökvalitetsnormer för luft

Risken att överskrida gällande miljökvalitetsnormer för luft uppstår främst vid starkt trafikerade vägar eller i rum där luftomsättningen är liten, så som i mer centrala och tätbebyggda områden. Normerna reglerar i dagsläget halterna av kvävedioxid, svaveldioxid, bly, partiklar (PM10, PM 2,5), bensen, kolmonoxid, ozon, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren.

Under 2017 överskreds MKN för NO_2 i gatunivå i Göteborgsområdet (Haga, Gårda och Mölndal). MKN för PM10 och PM2,5 klarades dock med god marginal. Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft berörs av den fördjupade översiktsplanen främst genom att den vägtrafik som alstrats inom planområdet genererar utsläpp till luft. Göteborgs stad har ett antaget åtgärdsprogram för kvävedioxid med syfte att minska föroreningsnivåerna i staden så att miljökvalitetsnormerna på sikt kan klaras. Åtgärdsprogrammet kommer att få genomslag framförallt på Söderleden och Västerleden, men även i övriga delar av planområdet, om det genomförs.

Den fördjupade översiktsplanens mål är att skapa en tät och grön stad. Att arbeta med förtätning kan medföra att behovet av transporter minskar. Dock kan den lokala luftkvaliteten, framförallt inledningsvis och i vissa gaturum, bli något sämre till följd av att luftcirkulationen i den tätbebyggda miljön riskerar att försämras. Förändringsalternativen ger förutsättningar för att blanda funktioner, så som arbetsplatser och bostäder, i anslutning till kollektivtrafikstråk. Bebyggelseutveckling i kollektivtrafiknära lägen kan medföra att fler väljer att åka kollektivt och därigenom minskar bilresorna lokalt.

Andra exempel på åtgärder som kan bidra till ett mer hållbart resande, och därigenom öka chansen till att MKN för luft inte överskrids, är att bygga om vägar och gatustråk så att de innehåller separerade kollektivtrafikkörfält, införa fler gång- och cykelgator, bygga ett separerat pendlingscykelnät eller på liknande sätt underlätta för att det ska vara enkelt att välja andra transportsätt än bil.

Sammantaget skapar den fördjupade översiktsplanens förändringsalternativ förutsättningar som i det längre perspektivet underlättar för människor att välja ett mer hållbart sätt att resa. På längre sikt bedöms projektet medverka till att miljökvalitetsnormerna för utomhusluft kan nås, under förutsättning att kollektivtrafiken blir attraktiv inom området.

Miljökvalitetsnormer för buller

Miljökvalitetsnormer för buller gäller i de största kommunerna (mer än 100 000 invånare) och runt större vägar, järnvägar och flygplatser. Göteborgs stad har ett åtgärdsprogram för buller 2014-2018 (som ersätts 1 januari av Åtgärdsprogram mot buller 2019-2023) med syfte att minska omgivningsbullrets negativa effekter på människors hälsa genom specifika åtgärder.

Oavsett vilket alternativ som slutligen utgör planförslaget kommer fler bo i bullerutsatta lägen. Bostadsbebyggelse i centrala lägen och vid trafikleder med höga trafikbullernivåer kan innebära betydande miljöpåverkan. Med lämpliga bullerskyddsåtgärder vid nybyggnad eller av befintlig bebyggelse, så som val av planlösning eller genom skärmar och vallar, i kombination med utvecklingen av en attraktiv kollektivtrafik, förutsätts det att planeringen sker på ett sådant sätt att den kommunal tillämpning av riktvärden för trafikbuller kan tillämpas.

Avstämning mot miljökvalitetsmål

Miljökvalitetsmål

Sveriges riksdag har beslutat om 16 övergripande miljökvalitetsmål som ska nås till år 2020. Målen beskriver de kvaliteter som vår miljö och våra gemensamma natur- och kulturresurser måste ha för att vi ska uppnå långsiktig ekologisk hållbarhet. Syftet med miljömålen är således att främja människors hälsa, värna den biologiska mångfalden och naturmiljön, ta till vara kulturmiljövärden, bevara den långsiktiga produktionsförmågan i ekosystemen samt trygga en god hushållning med naturresurser.

Göteborgs stad har mellan åren 2006 -2011 antagit 12 lokala miljömål som utgår från de 16 nationella målen. Målen fastställer de övergripande tillstånd och kvaliteter som är nödvändiga för långsiktig hållbarhet utifrån den ekologiska dimensionen.

De lokala miljömål som är mest relevanta för översiktsplanen redovisas nedan.

Överensstämmelse med miljömålen

Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft och Bara naturlig försurning

Dessa miljömål syftar till att minska utsläppen av föroreningar till luft. Den största källan till luftföroreningar är användningen av fossila bränslen inom transportsektorn. Hälsofarliga ämnen som kväveoxider, partiklar och bensen påverkar luftkvaliteten. Andra föroreningar, exempelvis svaveldioxid, bidrar till försurning av sjöar, vattendrag och skogsmark. Utsläppen från transportsektorn bidrar också till att koldioxidhalterna i atmosfären ökar, vilket påverkar klimatsystemet.

Miljömålen bedöms, utifrån ett långt tidsperspektiv, påverkas i positiv riktning. Ett av den fördjupade översiktsplanens mål är att stärka förutsättningarna för gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafikresande inom och i anslutning till området. Genom att planera för en tät och blandad stad, i kollektivtrafiknära lägen, skapas också goda förutsättningar för att fler ska välja alternativa transportmedel till bilen. Genom att satsa på gång-, cykel- och kollektivtrafikstråk kan den lokala klimatpåverkan begränsas och ämnen som bidrar till försurning från vägtransporter minskas. Sammantaget går målet om en tät, grön och blandad stad i linje med målen om begränsad klimatpåverkan och Bara naturlig försurning.

Målet om Frisk luft kan på kort sikt påverkas i negativ riktning genom att en del av utbyggnaden föreslås utmed trafikerade vägar, vilket medför fler boenden i lägen där luftkvaliteten lokalt kan vara sämre. Detta i kombination med att gaturummen blir tätare riskerar att påverka luftomsättningen och bidra till en sämre luftmiljö. Målet påverkas dock positivt i det längre perspektivet då en attraktiv kollektivtrafiklösning, i kombination med en nära och tät stad, möjliggör för att fler ska välja mer hållbara transportmedel än bilen.

Giftfri miljö

Miljömålet syftar till att förekomsten av ämnen i miljön som har skapats i eller utvunnits av samhället ska inte hota människors hälsa eller den biologiska mångfalden.

Den omvandling som föreslås av industriområdet vid Högsbo innebär att förorenad mark kommer att undersökas, saneras och hanteras. Detta medför att risken för att förorenat vatten når grundvatten eller andra vattenförekomster i området blir mindre. Förslagen i översiktsplanen kommer därför inte att försämra möjligheten att uppnå miljömålet.

Levande sjöar och vattendrag, Grundvatten av god kvalitet, Hav i balans

Miljömålen omfattar utsläpp till vatten och påverkan på livsmiljöer i vatten. Inom planområdet finns vattenförekomster med måttlig ekologisk status till följd av bland annat övergödning och hydromorfologiska förändringar.

En ökning av befolkningen i området kan leda till ökade transporter och fler hårdgjorda ytor. Detta riskerar att bidra till ökad belastningen på vattenförekomster i området, och i värsta fall även risk att förorenat vatten hamnar i grundvattenmagasin. Genom anläggande av fördröjnings- och reningsåtgärder, som ökad andel grönytor och väldimensionerade vatten- och avloppssystem, kan påverkan minimeras. En ökad reningsnivå, jämfört med i dagsläget, kan bidra till en förbättrad vattenkvalitet i de vattendrag som passeras.

Planens förslag motverkar inte att miljömål relaterade till vatten kan uppfyllas, förutsatt att åtgärder vidtas för rening av vägdagvatten och från andra hårdgjorda ytor.

God bebyggd miljö

Bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö. En god hushållning av mark, vatten, energi och andra naturresurser ska främjas.

I den fördjupade översiktsplanen planeras ny bebyggelse i anslutning till befintlig. Stora natur- och grönområden tas tillvara och tillgängligheten till och mellan dem stärks i förslagen.

Fler boende i området, i kombination med förtätning, kan leda till att bullernivåerna ökar och att luftmiljön lokalt blir sämre. Det är därmed särskilt viktigt att skapa möjligheter för att få fler att välja att åka kollektivt. Sådana möjligheter, i form av ny spårvagn eller stadsbana, är därför något konkret som alternativen skapar möjligheter för.

För att möta klimatförändringarna kommer anpassningsåtgärder att bli nödvändiga. Genom de inriktningar som anges i översiktsplanen, utpekandet av viktiga grönområden, identifieringen av områden med risk för översvämning samt reserverande av skyfallsytor och leder, gör att den fördjupade översiktsplanen

sammantaget bidrar till en god bebyggd miljö även i ett framtida förändrat klimat.

Den fördjupade översiktsplanens förslag medverkar till att målet om God bebyggd miljö kan uppfyllas.

Ett rikt växt- och djurliv

Den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt. Arters livsmiljöer och ekosystem ska värnas.

Miljömålet bedöms påverkas i både positiv och negativ riktning, men övervägande positivt. Genom att studera grönstrukturen inom och i anslutning till planområdet har brister i strukturen identifieras. Spridningsvägar för växt- och djurlivet säkerställs i planen genom minskade barriäreffekter och på så vis stärks även kopplingarna mellan det gröna och blå i området.

Eftersom förändringsalternativen bygger på idéerna om en tät stad riskerar vissa mindre gröna ytor att bebyggas. Detta kan medföra att lokala biotoper, naturvärden och spridningsvägar fragmenteras eller byggs bort. En positiv effekt för växt- och djurlivet är omvandlingen på den östra sidan där verksamhetsområdet planeras att omvandlas till blandstad. I blandstaden kommer grönskan att ges ett större utrymme än vad det har idag.

Arbetet med miljökvalitetsnormerna för vatten med tillhörande åtgärdsprogram kommer också säkerställa miljöer i kantzonen vid Stora ån som syftar till att stärka den biologiska mångfalden i och kring vattendraget.

Då det blir aktuellt med utbyggnad inom planen kommer områden att studeras närmare med avseende på naturvärden. I övrigt bedöms inte ett genomförande av översiktsplanen påverka miljömålet.

EKONOMISKA KONSEKVENSER

Då den fördjupade översiktsplanen befinner sig i ett tidigt skede är det inte möjligt att mer än översiktligt redogöra för vilka ekonomiska konsekvenser de olika förändringsalternativen bedöms få ur samhällsekonomiskt och kommunalekonomiskt perspektiv.

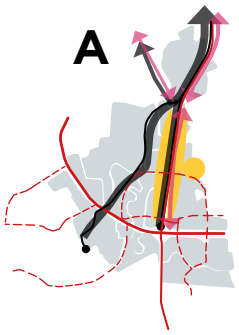
Den omfattande omvandling och förtätning som föreslås, i alla förändringsalternativen förutsätter stora ekonomiska investeringar, inte minst för Göteborgs stad. Dessa investeringar behöver, för att säkerställa genomförbarheten, inte bara komma från kommunen utan även från andra offentliga organisationer och det privata näringslivet. Försäljningen av den exploateringsbara kommunägda marken samt delfinansiering från andra fastighetsägare (som genom nya detaljplaner får ny eller utökad byggrätt) bedöms, åtminstone delvis, kunna finansiera kommunens investeringar i gator, parker och andra allmänna platser. Markförsäljningen bidrar också, genom att öka stadens inkomster, indirekt till stadens möjligheter att finansiera mer övergripande infrastruktur samt investeringar i lokaler för olika typer av kommunal service.

Den fördjupade översiktsplanens generella ambition, och den specifika målbilden för Dag Hammarskjöldstaden, om en tätare och mer sammanhållen stad utan barriärer skapar möjligheter till ökade stadskvaliteter. Genomförs arbetet på ett sådant sätt att dessa ökande kvaliteter uppstår, bedöms även områdets attraktivitet öka, på många plan. En effekt av detta kan vara ökade markvärden, en annan effekt kan vara en ökad investeringsvilja i området. På vilket sätt och med vilket innehåll utvecklingen i området genomförs kommer oavsett alternativ få konsekvenser för de intäkter och kostnader som genereras.

Områdets placering i mellanstaden, kring tyngdpunkten Frölunda torg, ger att den föreslagna förtätningen innebär ett, i stora delar, effektivt markutnyttjande då redan byggd infrastruktur kan utnyttjas. Detta tillsammans med omvandlingen av dagen storskaliga infrastruktur och minskade trafikytor till förmån för fler bostäder, kontor eller handelsytor bedöms bidra till en god hushållning av stadens markresurser.

En tätare och tillgänglig stad förutsätter en omdaning från dagens bilorienterade mobilitet mot en struktur och utformning som prioriterar kollektiv-, cykel- samt gångtrafik. En omvandling som stöder en sådan utveckling leder till hälsovinster, bättre hushållning med naturresurser och minskad klimatpåverkan, vilka ger en positiv effekt på ekonomisk hållbarhet.

Konsekvenser alternativ A



A- Linjestaden

Alternativet bedöms generera stora kostnader och dess genomförbarhet är beroende av att finansieringen kan lösas. Möjligheterna för medfinansiering från privata fastighetsägare bör därför undersökas i tidigt skede. Utöver detta kräver en utbyggnad av en eventuell järnväg också att statliga (eller regionala) medel tillförs. En eventuell inlösen för att kunna tillgodose tillgång till kommunal service kan också komma att bli en relativt stor kostnad för staden.

Eftersom staden till stor del har rådighet över den mark som tillgängliggörs och utvecklas längsmed boulevarden samt att exploateringen är hög ger bedömningen att alternativet kommer att generera omfattande intäkter till staden. Då stadskvalitéerna ökar avsevärt genom detta alternativ är en ökning av fastighetsvärden trolig på båda sidor om leden.

Konsekvenser alternativ B

Alternativet bedöms relativt kostsamt kopplat till den mängd ny infrastruktur som behöver tillskapas. Att en omvandling och flytt av boulevarden behöver ske innan vidare utveckling sker gör att alternativet blir ekonomiskt framtungt för staden. Därför måste delfinansiering från privata fastighetsägare utredas och beslutas om tidigt i processen. Då kommunens markinnehav på den östra sidan är begränsat kräver en ny spårvagnslinje att privat mark löses in alternativ att markbyten genomförs.

Kommunala markytor frigörs genom en ny placering av boulevarden vilket skapar intäkter till staden. Intäkternas storlek begränsas dock av alternativets relativt låga exploatering och att delar av den kommunala marken kommer att behövas till samhällsservice. Stadskvalitéerna ökar mycket genom alternativet vilket även bedöms kunna generera en stor ökning av fastighetsvärdena, både i nya stadsområden och angränsande befintliga områden.



B- Parallella stråk

Konsekvenser alternativ C

Detta alternativ förutsätter en omvandling av boulevarden som genererar kostnader för staden. Då läget på boulevarden inte förändras avgörs storleken på dessa kostnader till stor del av boulevardens framtida utformning. Eftersom genomförande i etapper är möjligt kan investeringstakten följa exploateringstakten. Detta ger goda möjligheter att knyta investeringar till specifik utveckling och därmed kunna motivera krav på medfinansiering från privata fastighetsägare (som drar nytta av den utveckling som sker).

Denna nya dragningen av spårvägen söder om Marconimotet kräver inlösen av privatägd mark. Inlösen av mark kan även behövas för att säkerställa utbyggnaden av kommunal service.

Stadens intäkter begränsas av den exploatering som är möjlig inom det kommunala markinnehavet. Genom att alternativet i stor grad visar på en sammanhängande stad skapas mycket ökande stadskvalitéer, vilka i sin tur ger förutsättningar för ökade fastighetsvärden inte bara i de omvandlade områdena utan även i befintliga områden väster om Boulevarden. Dessa ökade markvärden tillsammans med möjligheten till en etappvis utbyggnad ger möjligheter för staden att, trots att andelen mark med kommunal rådighet är relativt liten, skapa goda intäkter.



C- Kopplande gator

SOCIALA KONSEKVENSER

Begreppet social hållbarhet innefattar många olika perspektiv. I begreppet ingår att i sin planering ta hänsyn till barn och unga, till äldre och till personer med funktionsnedsättningar. Den sociala hållbarhets dimensionen inkluderar värden som jämlikhet, trygghet, integration, demokrati, arbetstillfällen och rättvisa.

En social konsekvensanalys (SKA) som inkluderar barnkonsekvensanalys (BKA) har genomförts i samband med arbetet med den fördjupade översiktsplanen. Nedan följer en genomgång av de fyra aspekter som bedöms vara av särskild vikt för att Högsbo och Frölunda ska utvecklas till en socialt hållbar stadsdel med god livsmiljö för boende och besökare.

Minskad barriäreffekt

Dag Hammarskjöldsleden, Söderleden och Västerleden utgör stora barriärer i området. De är dels fysiska barriärer som begränsar möjligheten för människor att röra sig i området och dels en mental barriär för hur staden uppfattas. Lederna skär av stadsrummen och skapar avskärmade och isolerade områden.

Dag Hammarskjöldsleden kan genom en omvandling skapa ett flöde av rörelser i öst-västlig riktning. Naturområdena Änggårdsbergen och Botaniska trädgården skulle bli tillgängliga för fler genom en direkt grön koppling till Slottsskogen och genom ökad tillgänglighet från spårvagnshållplatsen.

Av de boende ses området Tynnered och Frölunda redan i dag som ett sammanhängande område men där Västerleden utgör en barriär. Barriären förhindrar idag rörelser som i en stadsmiljö hade varit självklara gångstråk och som skulle kunna skapat liv och rörelse i området. Trots att Västerleden idag har flera över- och undergångar, där oskyddade trafikanter kan röra sig fritt mellan Tynnered och Frölunda, upplevs leden om en stor barriär.

En överbryggning av Västerleden i ett läge nära Frölunda torg skulle skapa en stor, öppen och trygg passage över leden och skulle öka tillgängligheten i området. En överbryggning skulle även kunna utveckla Frölunda torg till ett bättre och mer tillgängligt resecentrum.

Trygghet

Planområdet omfattar flera delområden som idag används på olika sätt och där tryggheten i området uppfattas olika. Stora delar av området är uppbyggt med storskalig bostadsbebyggelse som omgärdas av öppna parkeringsytor och breda trafikstråk. De stora ytorna för trafik och infrastruktur kan skapa otrygga miljöer då de tenderar att uppfattas som ödsliga. Detta kan medföra att människor inte vill vistas i området vilket i sin tur påverkar rörelsemönstret i området. Trafikintensiva områden innebär också en otrygghet för oskyddade trafikanter, framförallt för barn.

De undergångar som finns under lederna uppfattas av många som otrygga platser att vistas på. Tunnlarna är långa och saknar god förankring i stadsstrukturen.

Stora ytor inom fördjupningsområdet är idag verksamhetsområden som befolkas dagtid men som under kvällar och nätter blir öde och därmed uppfattas som otrygga.

En utveckling av planområdet med en ökad andel bostäder med blandade upplåtelseformer, bostadstyper och bostadsstorlekar kan skapa en variation i den fysiska miljön och således öka uppfattningen av trygghet. En omvandling av

verksamhetsområden till blandstad kan skapa rörelser i området under fler av dygnets timmar vilket är positivt för upplevelsen av trygghet. Inom fördjupningsområdet kan attraktiva offentliga platser skapas där människor kan mötas.

Vid utformningen av de nya bostadsområdena och kringliggande offentliga utemiljöer, är det viktigt att arbeta med belysning eller att ta bort skymmande buskage för att den upplevda tryggheten ska öka.

För att kunna skapa trygga trafikmiljöer bör stråk så som mellan bostäder och skolor eller till hållplatser eller lek- och vistelseytor för barn, särskilt beaktas.

Grönska

Planområdet uppfattas idag av boende som ett grönt område med närhet till natur, hav och rekreationsområden. Detta är viktigt att värna och utveckla. Inom området finns stora gröna ytor av värde för hela staden och regionen som exempelvis Slottsskogen, Ruddalen och Ånggårdsbergen. Det finns även flera små gröna ytor som är av vikt för närrekreation för boende och verksamma i området. Många av grönområdena uppfattas som otillgängliga och svåra att nå. Närheten till havet och kusten präglar olika delar av området på olika sätt. I vissa delar är närheten till havet mer markant och uppfattas som lättillgänglig medan kusten från andra delar av området kan uppfattas som svårt att nå och långt borta.

Det är viktigt att som planen förslår bevara de gröna ytor som finns och att se ett grönt samband genom hela planområdet. Stärkta samband kan öka tillgängligheten till rekreationsområdena. Hur boende kan röra sig mellan bostaden och rekreationsområden är viktigt att studera. Även grönytor som idag kan anses vara utan funktion är viktiga att bevara och utveckla då ett ökat antal boende och verksamma i området medför ökat behov av grönska och tysta miljöer. Välenområdet är ett exempel på grönområde som kan utvecklas till ett grönskande aktivitetsområde för idrott, lek och möten och där områdets koppling till havet gör påmind.

Social infrastruktur

Området står inför en utveckling med ett högt exploateringstryck och en ökning av andelen bostäder. Det är viktigt att den sociala infrastrukturen beaktas i den fortsatta planeringen av området, genom att lyfta och prioritera behovet av ett differentierat bostadsutbud, ytor för skola, förskola och annan kommunal service och offentliga mötesplatser, kan den sociala infrastrukturen i området stärkas. Ett differentierat bostadsutbud kan bidra till en mer blandad befolkning vad gäller ålder samt socioekonomiska och etniska förhållanden och ge ökad valfrihet i typ av boende oberoende var i livet man befinner sig.

Det finns idag offentliga rum som kan utvecklas till sociala noder i området så som Marklandsgatan, Rundradioparken och Radiotorget. Inom området behövs offentliga mötesplatser för barn och unga. Det finns även behov av ytor för idrott och spontanidrott samt för kultur och föreningsliv. I den fysiska planeringen kan den sociala infrastrukturen få vara styrande för samhällsutvecklingen, det är därför viktigt att tidigt visa hur mycket utrymme kommunal service kräver så som friytor för skolor och förskolor. I den fysiska planeringen behöver ytor säkerställas så att inte utbyggnaden av den sociala infrastrukturen skjuts på framtiden.

ÅTGÄRDER OCH UPPFÖLJNING

Den fördjupade översiktsplanen är vägledande och påverkar beslut som tas i kommande planering. För att nå planens mål och vision krävs därmed att ett fortsatt arbete sker med kommunens planer och styrdokument. Uppföljning av översiktsplanens miljöpåverkan sker i kommunens årliga analys av miljöarbetet. Det är genom att följa upp rekommendationerna i olika styrdokument som staden kan förebygga negativ miljöpåverkan, göra mätningar samt följa upp resultat av olika åtgärder. De dokument som blir särskilt viktiga i den framtida planeringen är framförallt kopplade till minskad påverkan på vattenmiljöer, buller- och luftföroreningar samt minskad risk för översvämning.

Exempel på arbeten och sammanställningar som kan användas är
För minskad påverkan på vattenmiljöer och vattenkvalitet

- Åtgärdsprogram för Västerhavets vattendistrikt
- Den årliga miljörapporten som beskriver miljötillståndet i Göteborgs Stad

För minskad risk för översvämning, ras och erosion

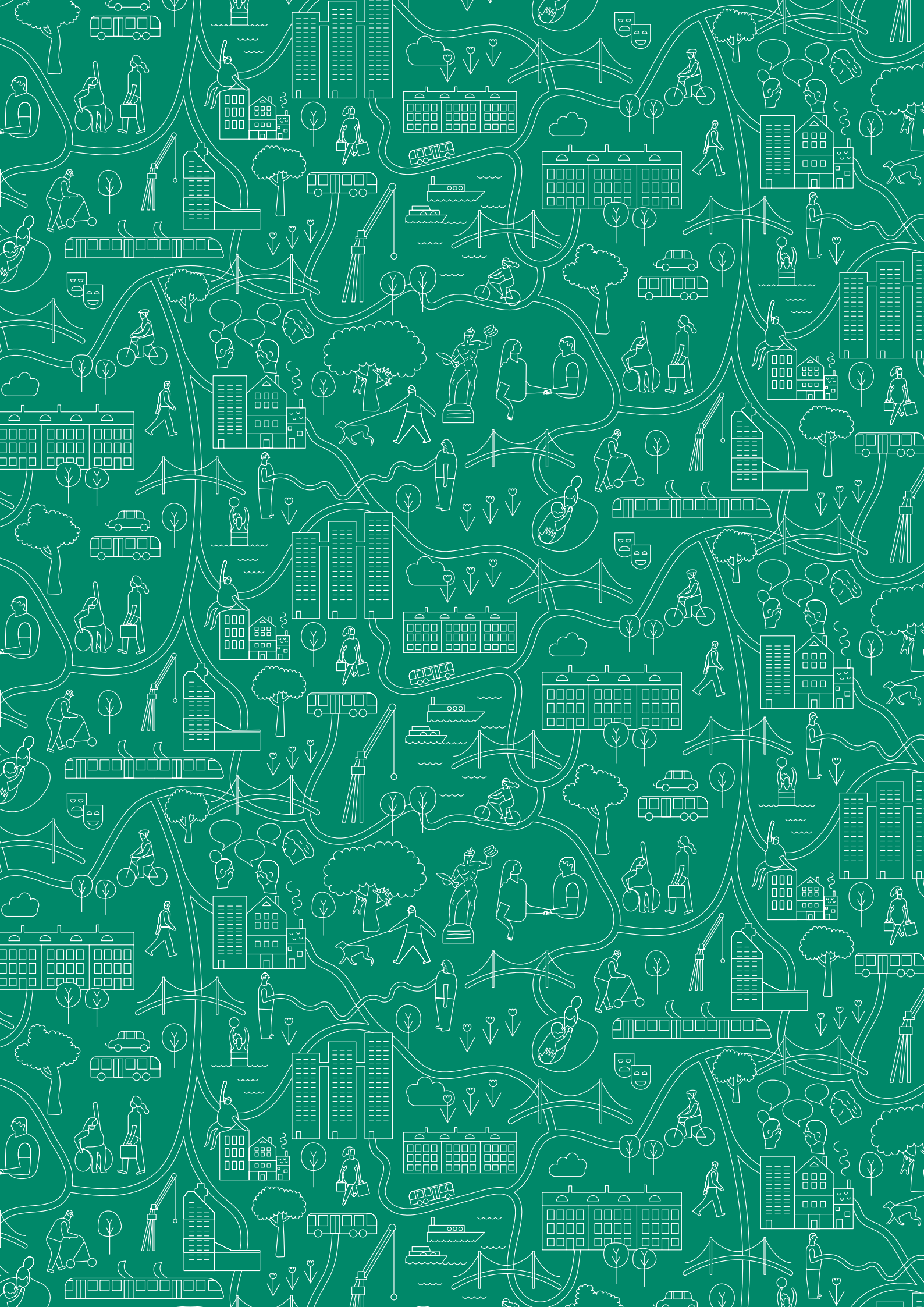
- Den årliga miljörapporten som beskriver miljötillståndet i Göteborgs Stad
- Grönstrategi för en tät och grön stad (antaget 2014-02-10)

Förbättrad luftkvalitet
Åtgärdsprogram för kvävedioxid i Göteborgsregionen, reviderat program – 2018-06-19.

Förbättrade bullernivåer
Göteborgs Stads åtgärdsprogram mot buller 2014-2018, ersätts 1 januari 2019 av Göteborgs Stads åtgärdsprogram mot buller 2019–2023.

Detaljplaner
När detaljplaner tas fram bedöms behovet av att genomföra en miljöbedömning av planen samt behovet av att belysa eventuella miljökonsekvenser i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Miljöbedömningsprocessen bör leda till utformning av detaljplaner så att betydande miljöpåverkan inte uppkommer om de genomförs.

Väg- och järnvägsplaner
Det är Trafikverket som ansvarar för planering av statliga järnvägar och allmänna vägar. Skulle järnvägsprojekt som exempelvis en stadsbana planeras eller en ombyggnad av någon statlig väg bli aktuell inom planområdet kommer samtliga projekt att kommer samtliga att utredas vidare i arbete med järnvägs- respektive. vägplan.



BUSINESS REGION GÖTEBORG

Tjänsteskrivelse
Till Stadsbyggnadskontoret
Datum: 2019-04-12
SBK Dnr: 0896/16
BRG Dnr: 0021/19

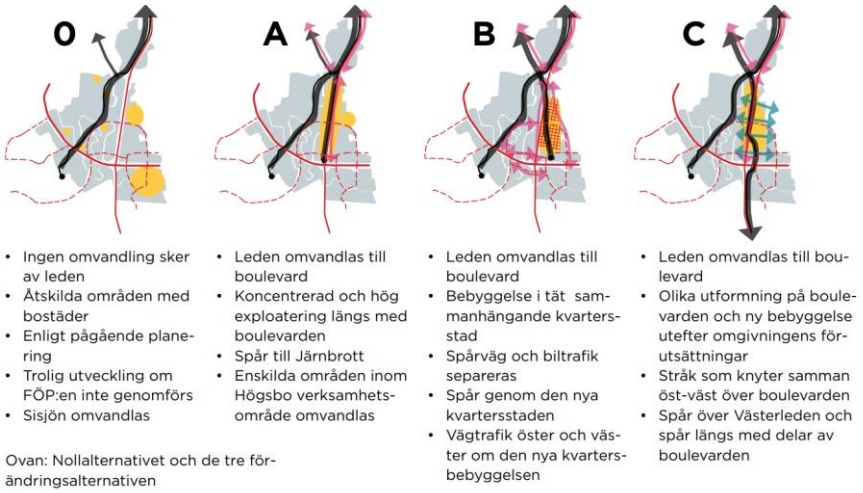
Etablering- och Investeringsavdelningen
Namn: Jessica Waller
Telefon: 031-367 62 17
E-post: jessica.waller@businessregion.se

Samrådsyttrande från Business Region Göteborg AB (BRG) angående – Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldleden

Business Region Göteborg (BRG) har fått möjlighet att inkomma med yttrande på förslag till ny översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldleden. Business Region Göteborg är ett kommunalt bolag som ansvarar för näringslivsfrågorna i Göteborg och svarar därmed utifrån vilka konsekvenser ny översiktsplan, fördjupad för Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldleden, kan ha för näringslivet och hur det svarar upp mot det näringslivsstrategiska programmet.

En fördjupning av översiktsplanen ska ange en långsiktig och hållbar målbild för användning av mark, vatten och bebyggd miljö i en geografisk del av kommunen. Fördjupningen av översiktsplanen ska vägleda och underlätta kommunens planering, utbyggnad och investeringar i infrastruktur och service inom det berörda området. Den är också en överenskommelse mellan stat och kommun om riksintressenas innebörd och avgränsning. Fördjupningen av översiktsplanen är inte juridiskt bindande men har i vissa fall påverkan i andra juridiska bedömningar.

Förslag till fördjupning av översiktsplanen för Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldleden omfattar ett område som sträcker sig ungefär från Sisjön, Välen och Opaltorget i söder till Linnéplatsen i norr, från Grimmeredsmotet och Östra kyrkogården i väster till västra delen av Änggårdsbergens i öster. I samrådsförslaget presenteras fyra olika alternativ på olika idéer av stadsutveckling. I alla förslag utom Nollalternativet omvandlas Dag Hammarskjöldleden till boulevard:



Ovan: Nollalternativet och de tre förändringsalternativen

BUSINESS REGION GÖTEBORG

Tjänsteskrivelse
Till Stadsbyggnadskontoret
Datum: 2019-04-12
SBK Dnr: 0896/16
BRG Dnr: 0021/19

Etablering- och Investeringsavdelningen
Namn: Jessica Waller
Telefon: 031-367 62 17
E-post: jessica.waller@businessregion.se

Parallellt med detta förslag pågår också samråd om förslag till ny översiktsplan för hela kommunen samt ytterligare en fördjupning av översiktsplanen för centrala Göteborg.

Business Region Göteborgs synpunkter

I samrådsförslaget står att det inom planområdet Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldleden finns några av Göteborgs största verksamhetsområden, Högsbo industriområde och Sisjöns verksamhetsområde, med en hög koncentration av verksamheter och handel. I hela planområdet finns idag ca 22 500 arbetsplatser, varav drygt hälften ligger på den östra sidan av dalgången. Företag inom produktion, distribution och reparation står för 25 procent av alla arbetsplatser i Göteborgs stad och den siffran är än högre inom planområdet.

Den största delen av omsättningen i Högsbo industriområde står verksamheter inom produktion, distribution och reparation samt detaljhandelsföretag för. Kontor står för endast sex procent av omsättningen.

Sisjöns verksamhetsområde har sedan i början av 2000-talet omvandlats från en huvudsaklig inriktning av företag inom industri och teknik samt försäljning riktad om yrkeskunder mot sällanköpshandel och kontorsverksamhet.

I vårt remissvar kommer BRG att fokusera på de olika förslagen ur ett näringslivsperspektiv, bland annat hur framtida verksamhetsmark, infrastruktur/transporter, kontor och handel samt verksamhetsområden kommer att påverkas. Dessutom vill vi framhålla följande:

- Stora ytor verksamhetsmark försvinner – avsaknad av strategi för verksamheter som påverkas av markomvandling.
- God tillgänglighet viktigt för näringslivet.
- Utmaningar i Sisjön/Högsbo för bostadsbyggande inom befintligt verksamhetsområde.
- Kopplingen till Mölndal saknas.

Stora ytor verksamhetsmark försvinner

I alla förslag utom nollalternativet kommer stora ytor av det som idag är verksamhetsmark, att försvinna i och med omvandling av dessa till blandstad. De olika alternativen påverkar främst Högsbo industriområde och Sisjöns verksamhetsområde, men olika mycket.

Trots att man planerar att låta delar av planområdet som vetter mot Söder- och Västerleden att vara kvar för industri- och verksamhetsändamål, då de områdena inte lämpar sig för bostäder, står Göteborgs stad för det faktum att det redan idag är ont om detaljplanerad mark för verksamheter. Behovet av verksamhets- och industrimark kommer dessutom att öka med en växande befolkning och fler företag, eftersom efterfrågan på varor och tjänster ökar.

Oavsett vilket alternativ som väljs, saknar BRG i detta sammanhang **en tydlig strategi** för var dessa verksamheter kan erbjudas annan plats för sin verksamhet i närheten av de centrala delarna av Göteborg. En

strategi måste till, för att också kunna uppnå målbilden med Göteborgs Stads nya översiktsplan: att Göteborg ska utvecklas till en långsiktig hållbar stad med balans mellan sociala, ekonomiska och ekologiska faktorer. Trycks dessa verksamheter för långt ut från centrala staden, kommer transporter av såväl människor, gods som serviceresor att öka, vilket i längden inte är hållbart. Erbjuds de inte någon ny plats alls i staden är risken att de flyttar från Göteborg och Göteborgsregionen med resultatet att vi förlorar arbetstillfällen.

God tillgänglighet viktigt för näringslivet

BRG anser att det är positivt med utökad spårtrafik eller elektrifierad busstrafik i egna körfält. Här finns också bra kopplingar söderut med eventuell ny infrastruktur.

BRG saknar kopplingen till Mölndal. Det pågår diskussion om att öppna upp på södra sidan om Västerleden , vilket skulle gynna framkomligheten.

Företag inom de lila områdena i förslaget har behov av någon form av transporter. Dessa områden är transportintensiva av både tunga och lätta fordon.

Att förbättra trafiksituationen i området för att underlätta för verksamheternas transporter samt för medarbetare och besökare att ta sig till och från området är nödvändigt för att bibehålla områdets attraktivitet. Detta går inte att lösa med kollektivtrafik fullt ut. Man bör inte bortse från att det även framöver kommer att behövas parkeringar i anslutning till verksamheterna för besökare och för dem som har sin arbetsplats här och som inte kommer att ha möjlighet att resa kollektivt. Dessutom tillkommer direkt tjänsterelaterat resande, så som service- och budbilar samt transporter till och från verksamheterna i form av leveranser, men också returtransporter av avfall och återvinningsmaterial. Dessa transporter måste ges utrymme i programmet samt erbjudas parkeringar i anslutning till verksamheterna.

Kontor och handel

Inte attraktivt för kontorsetableringar på kort sikt
För att ett läge ska vara attraktivt för etablering av kontor, behöver följande faktorer uppfyllas, så som det står i samrådsförslaget:

- Regional tillgänglighet till kollektivtrafik
- Närliggande utbud av service och restauranger
- Hög andel kontorssysselsatta i närområdet
- Moderna kontor

BRG delar de slutsatser som presenteras i samrådsförslaget kring utveckling av kontorsarbetsplatser inom planområdet och ser att det kommer att ta dröja innan planområdet blir attraktivt för kontorsetableringar.

BUSINESS REGION GÖTEBORG

Tjänsteskrivelse
Till Stadsbyggnadskontoret
Datum: 2019-04-12
SBK Dnr: 0896/16
BRG Dnr: 0021/19

Etablering- och Investeringsavdelningen
Namn: Jessica Waller
Telefon: 031-367 62 17
E-post: jessica.waller@businessregion.se

Utveckla befintliga handelsområden
I dag finns det flera handelsområden för olika typer av handel inom planområdet, så som Frölunda Torg, 421 och Sisjön. Flera av dessa handelsområden har ett regionalt upptagningsområde. Eftersom Göteborg och Göteborgsregionen växer, kommer köpkraften att öka framöver, men med hänsyn till det paradigmskifte vi är mitt uppe i, där den digitala handeln tar en allt större del av den totala handeln, är det svårt att förutse behovet av den fysisk handel och därigenom lokalbehov för detta.

Eftersom vi trots allt kommer att ha en kraftig befolkningstillväxt och inte har för avsikt att öppna nya handelsområden, anser BRG att det är viktigt att de handelsområden som finns i området tillåts att utvecklas. Vi ser också utrymme för ytterligare livsmedel i Sisjön och 421 med tanke både på bostads- och befolkningsutvecklingen i Göteborg.

Man bör också fundera på var staden ska ha volymhandel om Sisjöns verksamhetsområde omvandlas till blandstad, eftersom det framförallt är här som sällanköpshandeln kommer att påverkas negativt.

Omvandlingen riskerar att tränga ut verksamheter och arbetsplatser

Grimmereds industriområde, Frölunda torg och handelsområdet 421 berörs inte i någon större utsträckning av de olika förslagen, däremot Högsbo industriområde och Sisjöns verksamhetsområde beroende på vilket alternativ man väljer att fortsätta jobba med utgångspunkt i. Det står att läsa att dessa verksamhetsområden har den största potentialen vad gäller utveckling och omvandling inom planområdet. Samtidigt är detta väl fungerande verksamhetsområden med många arbetsplatser och med god tillgänglighet från lederna.

Utifrån de grova beräkningar som görs i samrådsförslaget kan så många som 5 900 arbetsplatser, främst i Högsbo industriområde, försvinna om alternativ C – Kopplade gator väljs (22 500 arbetsplatser 2018 - 16 600 arbetsplatser 2035). I detta förslag påverkas inte Sisjöns verksamhetsområde i samma utsträckning. Väljs i stället alternativ A – linjestaden är det främst Sisjöns verksamhetsområde som påverkas utifrån antal arbetsplatser, en minskning med 3 400 arbetsplatser, eftersom en stor del av området omvandlas till bostäder med kontor, handel och service. Vid alternativ B – Parallella stråk, behålls handels och verksamhetsområdena i de sydöstra delarna medan delar av Sisjöns verksamhetsområde omvandlas till att också innehålla bostäder. Totalt minskar antalet arbetsplatser med 4 800 arbetsplatser (22 500 arbetsplatser 2018 – 17 700 arbetsplatser 2035)

I samrådsförslaget presenteras utmaningar med utvecklingen av verksamheter inom planområdet. BRG delar dessa och vill tillägga att det blir utmaningar även för bostadsbyggande i Högsbo industriområde och Sisjöns verksamhetsområde, eftersom det här förekommer tung trafik och störande verksamheter, vilket minskar attraktiviteten för området ur boendesynpunkt.

BUSINESS REGION GÖTEBORG

Tjänsteskrivelse
Till Stadsbyggnadskontoret
Datum: 2019-04-12
SBK Dnr: 0896/16
BRG Dnr: 0021/19

Etablering- och Investeringsavdelningen
Namn: Jessica Waller
Telefon: 031-367 62 17
E-post: jessica.waller@businessregion.se

Slutsats

Utifrån ovan anser BRG att i det fortsatta arbetet med FÖP för Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldleden bör tas fram ett planförslag som tar mer hänsyn till verksamheter av den typ som inte ryms i blandstaden och att det är viktigt att värna det befintliga näringslivet, så att företagen kan fortsätta vara verksamma. BRG vill vara med i det fortsatta arbetet för att tidigt i planprocessen kunna föra in näringslivsperspektivet.

BRG anser att alternativ C – Kopplade gator, är det alternativ som är mest negativt ur ett näringslivsperspektiv, eftersom det är många arbetsplatser och verksamhetsområden som försvinner. BRG vill återigen framhålla behovet av en strategi för var de verksamheter som påverkas av omvandlingen kommer att erbjudas plats för att bedriva verksamheterna.

Slutligen vill BRG framhålla att det är viktigt att en dialog förs med de verksamheter som finns i planområdet idag i samband med framtagandet av FÖP för Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldleden. Detta är också viktigt även innan och under kommande byggprocesser, så att verksamheterna involveras och informeras om vad som händer och utifrån det kan planera sina arbeten och aktiviteter. Det är också av vikt att möjliggöra tillgängligheten för kunder och besökare till de olika verksamheterna under kommande byggprocesser, så att påverkan på dem blir så liten som möjligt.

Detta ärende har styrelsebehandlats.

Göteborg 2019-04-24

Patrik Andersson
VD
Business Region Göteborg AB

Göteborgs Stad

Handlingsplan 1 juli 2019 – 31 december 2021

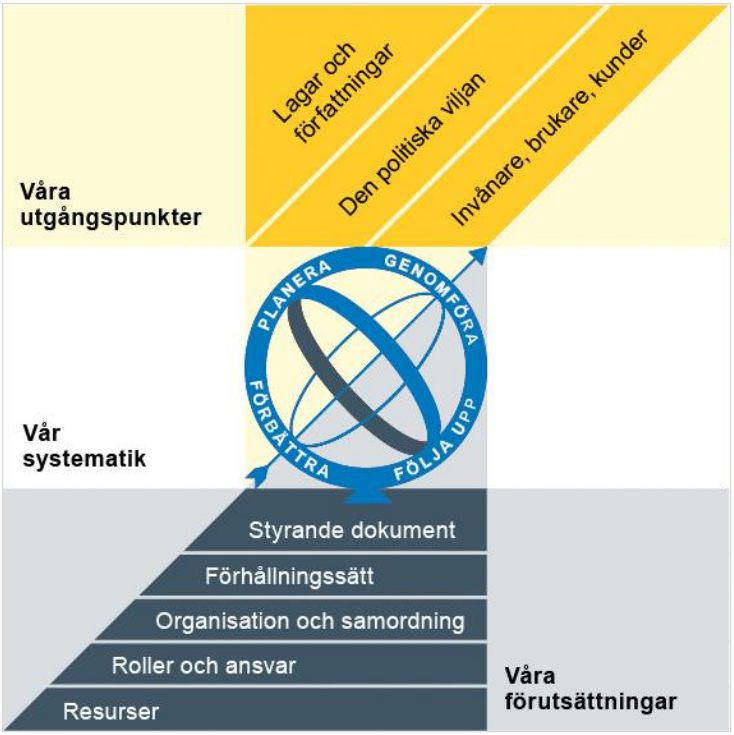
För genomförande av Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program 2018–2035

Planerande styrande dokument

Vision
Program
► **Plan**

Göteborgs Stads styrsystem

Utgångspunkterna för styrningen av Göteborgs Stad är lagar och författningar, den politiska viljan och stadens invånare, brukare och kunder. För att förverkliga utgångspunkterna behövs förutsättningar av olika slag. Stadens politiker har möjlighet att genom styrande dokument beskriva hur de vill realisera den politiska viljan. Inom Göteborgs Stad gäller de styrande dokument som antas av kommunfullmäktige och kommunstyrelsen. Därutöver fastställer nämnder och bolagsstyrelser egna styrande dokument för sin egen verksamhet. Kommunfullmäktiges budget är det övergripande och överordnade styrande dokumentet för Göteborgs Stads nämnder och bolagsstyrelser.

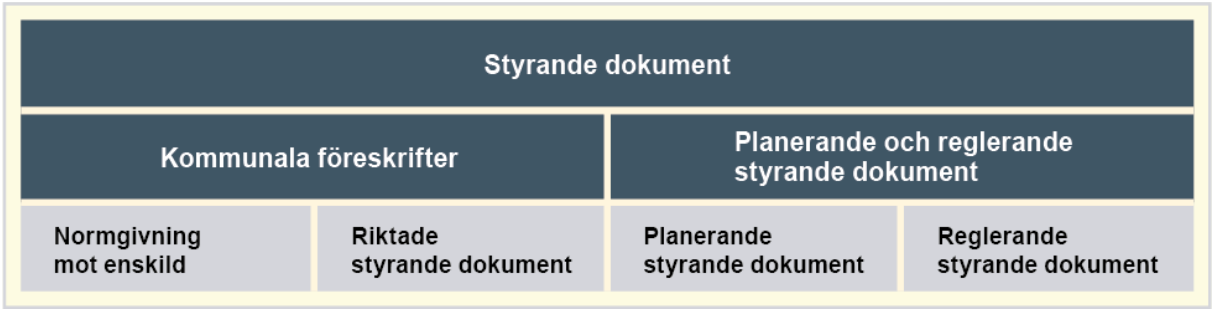


Om Göteborgs Stads styrande dokument

Göteborgs Stads styrande dokument är våra förutsättningar för att vi ska göra rätt saker på rätt sätt. De anger vad nämnder/styrelser och förvaltningar/bolag ska göra, vem som ska göra det och hur det ska göras. Styrande dokument är samlingsbegreppet för dessa dokument.

Stadens grundläggande principer såsom demokratisk grundsyn, principer om mänskliga rättigheter och icke-diskriminering omsätts i praktisk verksamhet genom att de integreras i stadens ordinarie beslutsprocesser. Beredning av och beslut om styrande dokument har en stor betydelse för förverkligandet av dessa principer i stadens verksamheter.

De styrande dokumenten ska göra det tydligt både för organisationen och för invånare, brukare, kunder, leverantörer, samarbetspartners och andra intressenter vad som förväntas av förvaltningar och bolag. De styrande dokumenten ligger till grund för att utkräva ansvar när vi inte arbetar i enlighet med vad som är beslutat.



Dokumentnamn: Handlingsplan 1 juli 2019 – 31 december 2021			
Beslutad av: [Nämnd/styrelse/befattning]	Gäller för: 2019–2020	Diarienummer: [Nummer]	Datum och paragraf för beslutet: [Text]
Dokumentsort: Plan	Giltighetstid: Två år	Senast reviderad: [Datum]	Dokumentansvarig: Pia Areblad
Bilagor: [Bilagor]			

Innehåll

Inledning 3

Syftet med denna plan 3

Vem omfattas av planen 3

Giltighetstid 4

Bakgrund 4

Koppling till andra styrande dokument 5

Stödjande dokument 6

Uppföljning av denna plan 6

Läsintroduktion till hur kolumnerna är ifyllda 8

Aktiviteter 9

Inledning

Syftet med denna plan

Syftet med denna handlingsplan är att konkretisera de aktiviteter som relaterar till de insatser som behöver genomföras inom respektive strategiskt område 1 juli 2019–31 december 2021 för att påbörja arbetet med att realisera målbild och mål i Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program 2018–2035.

Vem omfattas av planen

Denna handlingsplan presenteras utifrån respektive strategiskt område i Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program. Totalt är det 20 nämnder och bolag i staden som har givits delansvar för att genomföra programmet. Nedan framgår vilka nämnder och bolag som deltar i arbetet inom respektive strategiskt område. Arbetet har organiserats genom att de styrelser och nämnder som har delansvar för ett strategiskt område tillsammans har definierat aktiviteter inom området. BRG har faciliterat och processlett arbetet.

Inom några områden har ytterligare nämnder, styrelser och organisationer valt att delta.

		Strategiskt område						
	Nämnden/styrelsen bidrar till följande strategiska områden	Kompetens-försörjning	Attraktions-kraft	Infrastruk-tur och till-gänglighet	Mark-beredskap och fysisk planering	Företags-klimat	Innovations-kraft	Antal områden respektive nämnd bidrar till
1	Byggnadsnämnden			1	1	1		3
2	Fastighetsnämnden			1	1	1		3
3	Förbundsstyrelsen för räddningstjänsten storgöteborg					1		1
4	Grundskolenämnden	1						1
5	Göteborg & Co AB		1					1
6	Göteborgs Hamn AB			1	1			2
7	Higab AB		1					1
8	Inköps- och upphandlingsnämnden					1	1	2
9	Johanneberg Science Park AB						1	1
10	Kulturnämnden		1				1	2
11	Lindholmen Science Park AB						1	1
12	Miljö- och klimatnämnden					1	1	2
13	Nämnden för arbetsmarknad och vuxenutbildning	1						1
14	Nämnden för konsument- och medborgarservice					1		1
15	Parkeringsbolaget AB			1				1
16	Sahlgrenska Science Park AB						1	1
17	Social resursnämnd	1						1
18	Trafiknämnden			1		1		2
19	Utbildningsnämnden,	1						1
20	Älvstranden AB				1			1
	Antal organisationer som har delansvar inom ett område förutom BRG	**4**	**3**	**5**	**4**	**7**	**6**	

Dessa är:
Kompetensförsörjning:
Göteborgsregionen, Förskolenämnden, Göteborgs universitet , Chalmers, Göteborg & Co
Markberedskap och fysisk planering: Trafiknämnden, HIGAB, Framtiden AB
Innovationskraft: Trafiknämnden

Giltighetstid

Denna plan gäller för perioden 1 juli 2019–31 december 2021. Avsnittet om det strategiska området infrastruktur och tillgänglighet planeras att läggas till i slutet av december 2019 och kommer då att gälla för 1 januari 2020–31 december 2021.

Bakgrund

2018-03-22 antog kommunfullmäktige Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program 2018–2035. Då beslutades att Business Region Göteborg AB fick i uppdrag att i samverkan med berörda nämnder och styrelser utarbeta handlingsplaner med konkreta åtgärder för hur de strategiska målen som anges i Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program 2018–2035 ska uppnås.

Det övergripande syftet med programmet är att det ska vara vägledande för stadens samlade arbete för att skapa bättre förutsättningar för företagande.
Programmet har som övergripande mål 120 000 nya jobb i Göteborgsregionen till 2035.

Under det övergripande målet finns tre mål som följs upp med definierade indikatorer.

De tre målen är

Mål 1: Göteborg är en av de storstadsregioner i Europa som är bäst på att tillvarata kompetens och attrahera talang.

De strategiska områdena *kompetensförsörjning* och *attraktionskraft* har bäring på mål ett.

Mål 2: Göteborg är en av de storstadsregioner i Europa som erbjuder bäst förutsättningar för en hög och hållbar tillväxt.

De strategiska områdena infrastruktur och tillgänglighet samt markberedskap och fysisk planering har bäring på mål 2.

Mål 3: Göteborg är en av de storstadsregioner i Europa som har bäst klimat för företagande och innovation.

De strategiska områdena *företagsklimat* samt *innovationskraft* har bäring på mål 3.

Programmet samt arbetet med handlingsplanen struktureras utifrån de sex strategiska områdena:
1. Kompetensförsörjning: Göteborg tillvaratar och attraherar kompetens.

2. Attraktionskraft: Göteborg är en attraktiv plats att besöka, bo och verka i.

3. Infrastruktur och tillgänglighet: Göteborg har en fungerande infrastruktur och god tillgänglighet.

4. Markberedskap och fysisk planering: Göteborg erbjuder bra lokaler och verksamhetsmark i rätt lägen.

5. Företagsklimat: I Göteborg är det enkelt att driva företag.

6. Innovationskraft: Göteborg stärker näringslivets förutsättningar för innovation.

Denna handlingsplan redogör för vilka aktiviteter som ska genomföras de första 30 månaderna (1 juli 2019–31 december 2021.) För det strategiska området infrastruktur och tillgänglighet kommer planen att gälla för 1 januari 2020–31 december 2021.

Koppling till andra styrande dokument

I arbetet med att ta fram handlingsplanen har vi lagt stor vikt vid att koppla till andra styrande dokument i staden. I figuren nedan framgår vilka program/planer som *Handlingsplan 1 juli 2019– 31 dec 2021 för genomförande av Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program 2018–2023* i första hand relaterar till.



För att på ett tydligt sätt skapa en form för att relatera till dessa styrande dokument har vi i arbetet med respektive strategiskt område tillsett att den förvaltning/bolag som ansvarar för respektive styrande dokument säkerställer att kunskapen från det styrande dokumentet syns i handlingsplanen. Konkret har vi valt att, då det är möjligt, använda de sätt att mäta som anges i dessa styrande dokument som sätt att följa upp utfall även i *Handlingsplan 2019–2021 för genomförande av Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program 2018–2035.* Syftet är att inga nya mätverktyg/indikatorer ska konstrueras. Vi ska så långt det är möjligt använda det sätt att mäta utfall som syns i andra styrande dokument.

I tabell nedan framgår vilken förvaltning/bolag som har processansvar för respektive styrande dokument. Alla förvaltningar/bolag som har ansvar för nedanstående styrande dokument har enligt beslut i kommunfullmäktige delansvar för genomförande av Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program 2018–2035 och har deltagit aktivt i framtagandet av *Göteborgs Stads handlingsplan 2019–2021 för genomförande av Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program 2018–2023.* Park- och naturförvaltningen har ej delansvar enligt kommunfullmäktiges beslut så separat avstämning har hållits med dem.

Handlingsplan 2019–2021 för genomförande av Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program 2018-2035 **relaterar i första hand till följande styrande dokument:**	**Processleds av:**
Kompetensförsörjningsplan för bättre jobbmatchning och ökad sysselsättning 2017	Förvaltningen för arbetsmarknad och vuxenutbildning
Grönstrategi för en tät och grön stad 2014	Park- och naturförvaltningen
Göteborg 2035 Trafikstrategi för en nära storstad	Trafikkontoret
Göteborgs Stads handlingsplan 2018–2019 för genomförande av Göteborgs Stads innovationsprogram 2018–2023	Stadsledningskontoret
Göteborgs Stads innovationsprogram 2018–2023	Stadsledningskontoret
Göteborgs Stads kulturprogram 2013	Kulturförvaltningen
Göteborgs Stads miljöprogram 2013	Miljö- och klimatförvaltningen
Göteborgs Stads program för besöksnäringens utveckling fram till 2030	Göteborg & Co
Göteborgs Stads program för en jämlik stad 2018–2026	Social resursförvaltning
Handlingsplaner: Det ska vara enkelt att driva företag i Göteborg 2013	Business Region Göteborg
Klimatstrategiskt program för Göteborgs Stad 2014	Miljö- och klimatförvaltningen
Nämnden för konsument- och medborgarservice handlingsplan 2017–2020 för genomförande av Göteborgs Stads program för utveckling av service till boende, besökare och företagare	Förvaltningen för konsument -och medborgarservice
Policy och riktlinje för upphandling och inköp inom Göteborgs Stad	Förvaltningen för inköp och upphandling
Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2014 - 2025 (under revidering till 2018 - 2019)	Västra Götalandsregionen
Strategi för utbyggnadsplanering 2014–2035,	Stadsbyggnadskontoret
Vision Älvstaden 2012	Älvstranden AB
Översiktsplan för Göteborg 2009	Stadsbyggnadskontoret

Stödjande dokument

Inom planperioden kommer arbetet sannolikt att kompletteras med olika typer av stödjande dokument som till exempel projektplaner, guider, manualer och mallar.

Uppföljning av denna plan

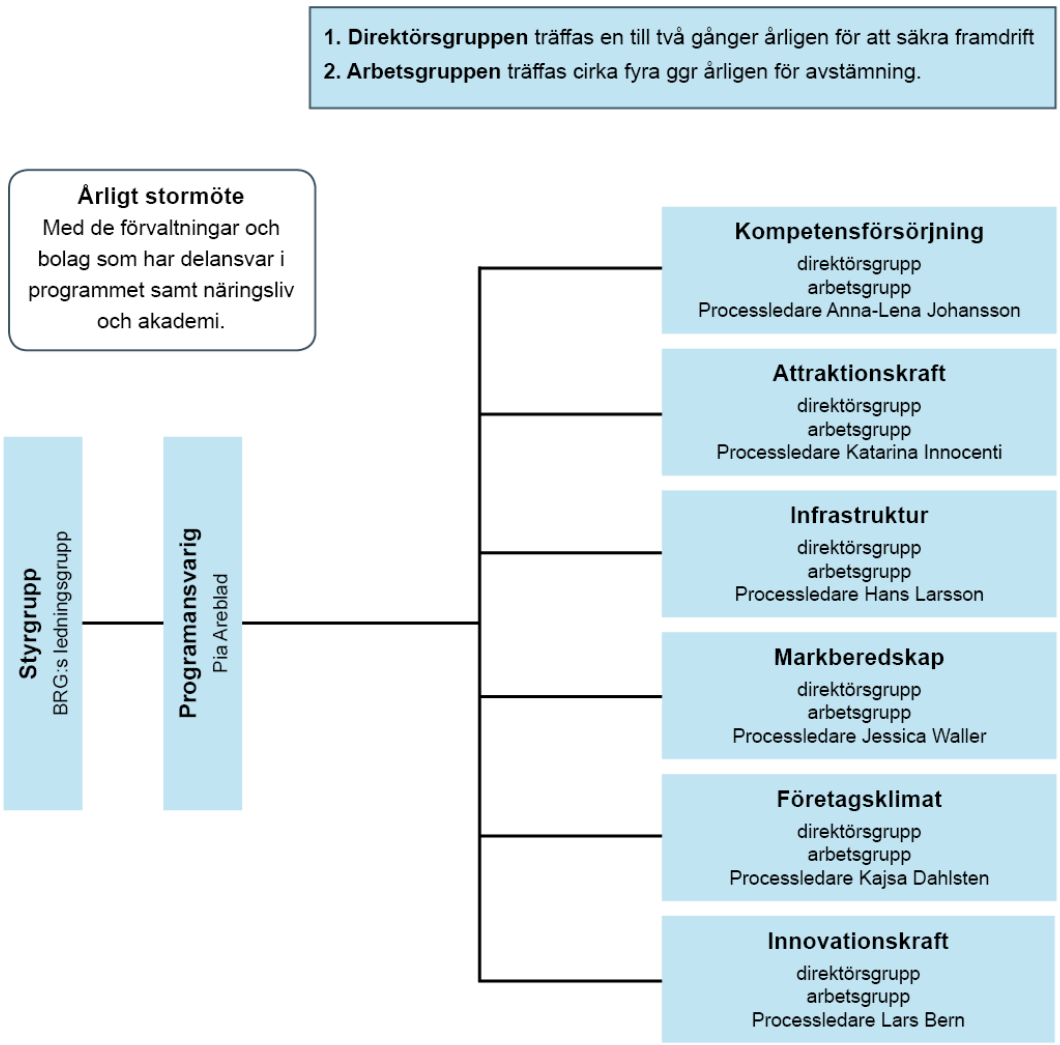
Business Region Göteborg AB ansvarar för uppföljning av handlingsplanen. En årlig uppföljning redovisas i Business Region Göteborgs årsrapport. Respektive nämnd/styrelse som har delansvar redovisar årligen resultatet av handlingsplanernas arbete inom respektive strategiskt område till Business Region Göteborg, som koordinerar och sammanställer uppföljningen.

Nämnder och styrelser har, utifrån sitt kärnuppdrag, tagit ansvar för genomförandet av en eller flera insatser i handlingsplanen. I tabellen i slutet av handlingsplanen framkommer vilka insatser andra förvaltningar/bolag driver och vilka Business Region Göteborg driver. I de fem strategiska områden som den första versionen av handlingsplanen omfattar har andra förvaltningar/bolag huvudansvar för nio av tjugo insatser. Övriga elva insatser har Business Region Göteborg huvudansvar för.
Att ha huvudansvar för en insats respektive ansvar för en aktivitet har definierats på följande sätt:

Huvudansvarig för en insats
Bistå med specialistkompetens
Förbereda och hålla i diskussionen angående insatsens status
Sammanställa och rapportera status till processledare för vidarebefordring till programansvarig
Driva och samordna arbetet med övriga förvaltningar/bolag som ska bidra till leverans
Kommunicera insatser/aktiviteter och dess resultat i den egna verksamheten och övriga relevanta sammanhang
Ansvarig för en aktivitet
Säkerställa att det blir leverans på de aktiviteter som verksamheten har ansvar för.
Kommunicera insatser/aktiviteter och dess resultat i den egna verksamheten och övriga relevanta sammanhang

I januari 2021 avser Business Region Göteborg att återkomma med handlingsplan för åren 2022–2023.

Arbetet kommer att drivas utifrån nedanstående organisationsskiss.



Läsintroduktion till hur kolumnerna är ifyllda

Startar: Här anges när aktiviteten startar. Ibland kan aktiviteten starta innan handlingsplanens start. Tidsrymden för denna handlingsplan är Q3 2019 till Q4 2021.

Slutar: Här anges sluttid för aktiviteten. Om aktiviteten ej är klar inom den period handlingsplanen omfattar skriver vi *pågående* i kolumnen slutar.
Om aktiviteten är återkommande skriver vi *pågående* i kolumnen slutar.

Huvudansvarig: Här framgår den funktion samt den organisation som driver arbetet.

Deltar i arbetet: Här framgår vilka som deltar i att genomföra aktiviteten. I flertal aktiviteter i handlingsplanen kommer fler aktörer engageras löpande.

Utfall: Det näringslivsstrategiska programmet har definierade indikatorer för de tre skarpa målen för programmet. Ett begränsat antalet indikatorer ska användas för att mäta utfallet.

För att, i så hög grad som möjligt, synkronisera arbetet med övriga styrande dokument i staden strävar vi efter att använda indikatorer från andra styrande dokument då det är

möjligt i kolumnen ***utfall.***
I de fall det inte finns indikatorer har vi valt att formulera vad vi vill *uppnå* med aktiviteten och ibland är utfallet att aktiviteten är *genomförd.*
Därför finns det tre sätt att fylla i kolumnen utfall. De är:

1. *En indikator som delansvarig förvaltning/bolag redan använder för att mäta den här typen av insats/aktivitet.*
   Tex: 97 % *vakansgrad.*
2. *En formulering som talar om vad man vill uppnå;*
   Tex*:* Samverkansprocessen är definierad och initierad. Medverkande parter är överens om hur den ser ut.
3. *En formulering som uttrycker att aktiviteten är genomförd*

Aktiviteter

Strategiskt område ett: Kompetensförsörjning		**Uppstart**	**Slutförd**	**Ansvarig**	**Deltar i arbetet**	**Förväntat utfall**
Deltagande förvaltningar /bolag	**Business Region Göteborg (BRG), Arbetsmarknad och vuxenutbildning (Arbvux), Utbildningsförvaltningen (UBF), Grundskoleförvaltningen (GrF), Social resursförvaltningen (Soc res), Förskoleförvaltningen (FF), Göteborgs Universitet (GU), Chalmers (CTH), Göteborg & Co (GBG&Co), Göteborgsregionen (GR), Stadsledningskontoret (SLK)**					
Insats 1	**Utveckla skola-näringslivs-samverkan och låta entreprenörskap löpa som en röd tråd genom hela utbildningssystemet.**			**Grund-skole-förvalt-ningen/Ut-bildnings-förvalt-ningen**		
Aktivitet 1:	Utveckla SYV-arbetet i vid bemärkelse från förskola- akademin, inkl. karriärvägledning genom att:			Kvalitets- och utvecklings-chef, GrF	UBF, Arbvux, BRG, GR, GU, CTH	Ökad genomströmning genom att mäta andel grundskoleelever som är behöriga till nationellt program i gymnasieskolan (2018: 66,7%) samt andel gymnasieelever som når gymnasieexamen (2018: 79,8%)
	Kartlägga SSA(Samverkan skola-arbetsliv) -arbetet i kommunala grundskolor utifrån hittillsvarande arbete och önskat läge	2019, Q2	2019, Q4	*Kvalitets- och utvecklings-chef, GrF*	*GR*	*Kartläggning genomförd 2019, nästa steg formulerat 2020, Q2*
	GrF etablerar ett strategiskt samverkansråd mellan branscher, företag, vägledningscentrum m.fl. för att tillsammans diskutera och hantera gemensamma aktiviteter och prao.	2019, Q2	2019, Q3	*Kvalitets- och utvecklings-chef, GrF*	*GR, BRG*	*Etablerat 2019*
	Kvalitetssäkra och utveckla SSA och prao utifrån näringslivets respektive utbildningskedjans perspektiv.	2019, Q2	2021, Q4	*Kvalitets- och utvecklings-chef, GrF*	*GR, BRG*	*Mäts genom det systematiska kvalitetsarbetet*

	Fortsätta utveckla Future Skills med fler branscher samt öppna upp för yngre åldrar	2019, Q2	2021, Q4	*Verksam-hetsstrateg BRG*	*GR, UBF, GrF, Arbvux*	*Fler branscher/ företag deltar varje år. Utökning till yngre åldrar utreds, klart 2020*
	Mobilisera näringslivet för sommarjobb till stadens unga	2019, Q1	2021, Q3	*Enhetschef, Arbvux*	*BRG, UBF, SDF*	*Utredning gällande förutsättningar klar 2019*
	Etablera kompetensutvecklings-insatser inom ramen för Rektorsakademin som involverar och samverkar med näringslivet och SYV-verksamheten	2019, Q2	2021 Q4	Kvalitets- och utvecklings-chef, GrF	GR, BRG	*Etablerad och implementerad*
	Anordna handledarutbildningar för företagen (ej APL)	2020, Q1	2021, Q4	Verksam-hetsstrateg BRG	*UBF, GrF, Arbvux, GR*	Minst 50 företagare deltar årligen 2020-2021
Aktivitet 2:	Etablera och utveckla de regionala branschvisa kompetensråden till den självklara plattformen för samverkan skola- näringsliv	2020, Q2	2021, Q4	Utvecklings/t eamledare, GR	GrF, Arbvux, BRG, UBF	Ett kvalitetssäkrat och systematiskt arbetssätt är på plats.
Aktivitet 3:	Genomföra entreprenöriella insatser inom gymnasium och yrkesutbildningar inom vuxenutbildning	2020 Q2	2021, Q4	Utbildnings-chefer UBF,	Arbvux	Läsåret 2020/2021 driver 32 % av eleverna i de kommunala gymnasieskolorn a UF (2018/19: 29 %). Eleverna i stadens vuxenutbildning har genomfört entreprenöriella moment .
Insats 2	**Utveckla relevanta utbildningar som arbetslivet efterfrågar på alla nivåer**			**Arbets-marknad och vuxen-utbildning**		
Aktivitet 1:	Säkerställa att de branschvisa kompetensråden bidrar till relevanta utbildningar och att ett systematiskt arbetssätt implementeras från grundskola till akademin.	2019 Q1	2021 Q4	Utvecklings-/teamledare, GR	Arbvux, UBF, GR, AF, GU, CTH	Ett kvalitetssäkrat och systematiskt arbetssätt är på plats.
Aktivitet 2:	Etablera en process där YH-väst stärker sin marknadsföring av utbildningsformen mot branscher/företag samt intensifiera påverkansarbetet för fler beviljade platser i efterfrågade branscher.	2020 Q1	2021 Q4	Arbets-marknads-strateg Arbvux,	UBF, YH-västs medlem-mar, GR	Andel beviljade ansökningar ska öka i Västra Sverige i relation till övriga regioner
Aktivitet 3:	Systematisera metoden Flexication, (antagning, planering, validering m.m.), samt identifiera nya branscher där Flexication kan bidra.	2019, Q3	2021, Q4	Vuxen-utbildnings-chef, Arbvux,	UBF, GR, YH-väst,	Definierad och kvalitetssäkrad process av Flexication. Identifierat 3-5 nya branschinriktning ar.
Aktivitet 4:	Erbjuda Göteborgs stads stegkoncept till fler målgrupper, utöver befintliga, genom breddad rekrytering samt utifrån marknadens behov verka för fler branscher och yrkesinriktningar.	2019 Q1	2020, Q4	Utvecklings-chef, Arbvux,	UBF	Fem ytterligare branschinriktning ar tar del av konceptet.
Insats 3	**Aktivt stödja utvecklingen av akademin i staden**			**Stads-ledning-skontoret**		

Aktivitet 1:	Utveckla Studentforums påverkansmöjligheter som arena för dialog mellan staden och akademin	2019, Q1	2021 Q4	Planerings-ledare, SLK	GU, CTH, student-kårerna	Antal politiska initiativ med utgångspunkt från dialogerna
Aktivitet 2:	Vidareutveckla samarbetet med akademin utifrån i de regionala branschvisa kompetensråden.	2019, Q2	2021 Q4	Utvecklings-/teamledare, GR	BRG, GU, CTH	GU och CTH ska vara representerade i relevanta kompetensråd
Aktivitet 3:	Etablera ett hållbart samarbete som stimulerar kunskapsöverföring mellan staden och akademin och som bidrar till näringslivets utveckling.	2019, Q1	2021 Q4	Planerings-ledare, SLK	GU, CTH, Stadshus	Samverkansavtal mellan stad och GU/CTH 2021
Aktivitet 4:	Etablera kunskapsöverföring mellan akademin och staden för att utveckla ledning och styrning med utgångspunkt ifrån besöksnärings-, innovations- och näringslivsstrategiskt program.	2019, Q3	2021,Q4	Planerings-ledare, SLK	Stadshus , BRG, Gbg o Co , CTH, GU	Förslag framtaget Q4 2020
Insats 4	**Utveckla möjligheten till fortbildning och kontinuerligt lärande på arbetsplatsen**			**Arbets-marknad och vuxen-utbild-ningen**		
Aktivitet 1:	Utveckla antagningsprocessen, så att fler anställda vill och kan tillgodogöra sig utbildningar och insatser.	2019, Q3	2021 Q4	Vuxen-utbildnings-chef, Arbvux,	GR	Definierad och utvecklad mottagar- och antagnings-process
Aktivitet 2:	Paketera och erbjuda kompetensverktyg till SME samt vägledning till befintliga medarbetare.	2019, Q2	2021, Q4	Verksamhets strateg, BRG	Vuxen-utbildnings-chef, Arbvux,	200 företag har använt verktygen och 100 medarbetare har använt vägledningen
Aktivitet 3:	Ta fram utbildningar och metoder som möter marknadens behov av innehåll och flexibilitet.	2019, Q1	2021, Q4	Vuxenutbildni ngschef, Arbvux,	BRG, UBF, GR	3 nya/reviderade utbildningar och metoder framtagna
Aktivitet 4:	Systematisera metoden Flexication, (antagning, planering, validering m.m.),och identifiera nya branscher där den kan bidra till befintliga medarbetare.	2019,Q1	2021,Q4	Vuxenutbildni ngschef Arbvux,	UBF, GR, YH-väst, GU, CTH	Definierad och kvalitetssäkrad process av Flexication. Identifierat 3-5 nya branschinriktning ar.
Insats 5	**Verka för bättre matchning och snabbare validering av kompetenser tillsammans med näringslivet för ökad delaktighet på arbetsmarknaden.**			**Arbets-marknad och vuxen-utbild-ningen**		
Aktivitet 1:	Etablera en sammanhållen process för individen till första jobbet, där målsättningen är egenförsörjning.	2019, Q1	2020,Q2	Arbets-Marknads-chef	UBF, Yesbox, AF	En sammanhållen process är implementerad
Aktivitet 2:	Kartlägga vilka valideringsinsatser som görs, utveckla befintliga samt skapa nya som bättre leder till intyg och/eller betyg.	2019, Q3	2020,Q2	Vuxen-utbildnings-chef, Arbvux	GR, UBF, Social resurs, AF, GU, CTH, Move to Gothen-burg (BRG)	Kartläggning klar Q2 2020. Ökning av antal individer som fått intyg/betyg via validering Q4 2021
Aktivitet 3:	Verka för egenförsörjning för vårdnadshavare inom ramen för satsningen "250 barnfamiljer"	2019,Q1	2021,Q4	Förvaltningsd irektör Arbvux,	SDF, BRG och Social resurs	60 % av vårdnadshavarna i projektet har egenförsörjning
Aktivitet 4:	Matcha deltagare, inom Arbvux verksamheter, med företag som vill ta ett socialt ansvar inom "Tillsammans river vi murarna!".	2019, Q1	2021,Q4	Gruppchef, BRG	Arbvux, Social resurs, SDF	120 deltagare och 30 företag involverade, 2021

Insats 6	**Satsa aktivt på att attrahera internationell kompetens och stödja initiativ som stärker den internationella gemenskapen (internationella communityn) i staden.**			**Business Region Göteborg**		
Aktivitet 1:	Ta fram och implementera en plan som möter efterfrågan av förskole/skolverksamhet på engelska och som främst riktar sig till familjer som flyttat hit från andra länder för att jobba.	2019 Q1	2019 Q4	Projekt-ledare Move to Gbg, BRG	GrF, UBF, Int. förskolorna och skolorna	Framtagen och implementerad plan
Aktivitet 2:	Ta fram och implementera en plan för samarbete mellan olika aktörer för att skapa möjligheter för internationell kompetens att möta svenskar utifrån sina intressen och för ökad integrationen.	2019, Q1	2020 Q4	Projekt-ledare Move to Gbg, BRG	Social Resurs, Arbvux, GU, CTH	Framtagen och implementerad plan
Aktivitet 3:	Utveckla en effektiv och tydlig valideringsprocess av medföljandes kompetenser samt nödvändig kompletteringsutbildning med fokus på bristyrken.	2019, Q3	2020, Q2	Projekt-ledare Move to Gbg, BRG	Arbvux, UBF, GR, GU, CTH	Synkning med Insats 5, aktivitet 2
Aktivitet 4:	Säkerställa och utveckla stadens roll och medverkan i, samt finansiering av ett internationellt center	2019 Q1	2019,Q4	Projekt-ledare Move to Gbg, BRG	Arbvux, Social resurs, Kontakt-center	Implementerat första versionen, 2020 Q1
Aktivitet 5:	Ta fram och implementera en plan för hur vi kan matcha utländsk arbetskraft som vill flytta hit och arbeta och branscher med kompetensbehov.	2019, Q3	2020, Q4	Projekt-ledare Move to Gbg, BRG	ArbVux	Framtagen och implementerad plan

Strategiskt område två: Attraktionskraft		**Uppstart**	**Slutförd**	**Ansvarig**	**Deltar i arbetet**	**Förväntat utfall**
Deltagande förvaltningar/bolag	**Business Region Göteborg (BRG), Stadsbyggnadskontoret (SBK), Fastighetskontoret (FK), Trafikkontoret (TK), Älvstranden Utveckling AB (ÄUAB)**					
Insats 1	**Utarbeta en välutvecklad process för att attrahera investeringar och stödja företagsetableringar.**			**BRG**		
Aktivitet	Definiera och inrätta en verksamhetsövergipande samordningsfunktion för särskilda etableringar.	Q1 2019	Pågående	Etablerings-chef, BRG	SBK, FK, TK, ÄUAB	Samordnings funktionen är etablerad och mäts med antal möten/år.
Deltagande förvaltningar/bolag	**Business Region Göteborg (BRG), Göteborg & Co (Gbg&Co), Higab AB, Kulturförvaltningen (Kultur)**					
Insats 2	**Aktivt marknadsföra staden genom att utveckla berättelsen om Göteborg och det utvecklingssprång vi befinner oss i.**			**BRG**		
Aktivitet 1:	Konkretisera hur berättelsen om Göteborg och det utvecklingssprång vi befinner oss i kan användas i stadens gemensamma kommunikation och marknadsföring. Detta görs genom att ta fram en kommunikationsplattform	Q3 2019	Q1 2020	Kommun-ikationschef, BRG	BRG, Gbg&Co, Higab, Kultur	Definition genomförd. Kommunikations-plattform framtagen samt kommunicerad och implementerad internt i stadens

	och knyta den till relevanta aktiviteter i stadens förvaltningar.					bolag och förvaltningar.
Aktivitet 2:	Löpande arbeta med berättelsen som en del i både BRGs och stadens förvaltningars och bolags kommunikationsplaner, samt samordna dessa berättelser och göra dem tillgängliga för fler. Med samordnade berättelser om Göteborg och utvecklingssprånget visar vi stadens ambitioner ur ett näringslivsutvecklande perspektiv, stärker synen på att verka i staden och bidrar till att bygga en stolthet i staden och regionen.	Q3 2019	Q4 2021	Kommun-ikations-ansvarig, BRG	BRG, Gbg&Co, Higab, Kultur	Samordning av berättelsen etablerad. Ta fram en relevant mätning som kan visa hur staden flyttar fram sin position vad gäller synen på att verka i Göteborg. 0-mätning Q4 2019, uppföljande mätning årligen. Kompletterande NKI görs vartannat år.
Aktivitet 3:	Nyttja 400 årsjubileet för att attrahera kompetens och etableringar nationellt och internationellt utifrån BRGs prioriterade branscher.	Q3 2020	Q4 2021	Projekt-ledare Etab, BRG	BRG, Gbg&Co, Higab, Kultur	Två marknads-aktiviteter i samverkan med jubileet har genomförts.
Aktivitet 4:	Genomföra fem marknadsföringsevent i samband med kongresser/möten i staden som relaterar till BRGs prioriterade branscher. Syftet är att marknadsföra staden utifrån ett näringslivsperspektiv.	Q4 2019	Q4 2021	Move to Gothenburg, BRG	Gbg&Co	Minst 30 deltagare/event.
Aktivitet 5:	Verka för att få hit möten och kongresser kopplat till BRGs och Gbg & Co:s gemensamma prioriterade branscher.	Q3 2019	Q4 2021	Projekt-ledare möten, Gbg&Co	BRG	Gemensam prioritering av branscher klar. Minst 50 % av dessa branscher ska representeras under möten/kongresser som genomförs mellan åren 2024-2028.
Insats 3	**Skapa tillåtande miljöer som främjar entreprenörskap och där gräsrotsinitiativ får möjlighet att utvecklas.**			**BRG**		
Aktivitet 1:	Inventera och synliggöra metoder i staden som kan användas för att skapa och bevara tillåtande miljöer.	Q3 2019	Q4 2021	Områdes-ansvarig KKN, BRG	Kultur	Inventering slutförd och ett antal metoder är definierade.
Aktivitet 2:	Genomföra tre workshops för utvalda privata och offentliga fastighetsägare kring värdet av tillåtande miljöer samt hur man kan skapa dessa miljöer.	Q3 2020	Q4 2020	Områdes-ansvarig KKN, BRG	Higab, Kultur	70 % av utvalda fastighetsägare har deltagit i workshops.
Aktivitet 3:	Arbeta fram och fastställa en alternativ hyresmodell så att fler kan starta tillfälliga verksamheter.	Q2 2020	Q4 2021	Fastighets-chef, Higab	BRG, Kultur	Antal nytecknade hyresavtal utifrån den nya alternativa

						modellen. Start med 0-mätning.

Strategiskt område fyra: Markberedskap och fysisk planering		**Uppstart**	**Slutförd**	**Ansvarig**	**Deltar i arbetet**	**Förväntat utfall**
Deltagande förvaltningar/bolag	**Business Region Göteborg (BRG), Stadsbyggnadskontoret (SBK), Fastighetskontoret (FK), Älvstranden AB (ÄUAB), Göteborgs Hamn AB, Trafikkontoret (TK), HIGAB, Framtiden AB**					
Insats 1	**Bedriva en mark- och lokalförsörjning med insikt om näringslivets etablerings- och expansionsbehov.**			**Fastighets-kontoret**		
Aktivitet 1	Definiera och initiera en samverkansprocess för kunskapsuppbyggnad och analys av näringslivets behov med koppling till planering av mark och lokaler. Det innebär att:	Q2 2019	Q4 2021			En samverkans-process är definierad och implementerad.
	-Definiera processen behov-analys och prioritering	Q2 2019	Q4 2019	BRG	Alla	
	-Identifiera interna verkställighetsforum som mottagare av resultaten av behov/analys-prioritering-processen	Q1 2019	Q4 2021	Strategisk avd. SBK och Strategiska avd. FK	Alla	
Aktivitet 2	Utveckla intern metod på SBK för möjlighet till uppföljning och sammanställning av pågående planering för olika kategorier.	Q1 2019	Q4 2021	Planavdel-ningen, SBK		Metoden är Utvecklad.
Aktivitet 3	Genomföra kontinuerliga dialoger med krans-kommunerna inom GR angående verksamhetsmark.	Q3 2018	Pågående	Etab, BRG		Årliga dialoger genomförda.
Aktivitet 4	Koppla samman det regionala samhällsbyggnadschefs-nätverket (GR) och näringslivschefsnätverket (BRG).	Q1 2019	Pågående	Etab, BRG	SBK, FK, TK	Etablerad form för samverkan och kunskaps-uppbyggnad.
Insats 2	**Stärka och utveckla strategiska lägen för näringslivets behov av tillväxt.**			**Fastighets-kontoret**		
Aktivitet 1	Kartlägga vilka delar av utpekade industri- och företagsområden som inte är planlagda eller utbyggda idag i syfte att förtäta och/eller planlägga dem ytterligare.	Q2 2019	Q4 2021	Strategiska avd. FK	SBK	Genomförd kartläggning.
Aktivitet 2	Utveckla för verksamheter i Älvstaden så att ett expansivt näringsliv	Q4 2018	Q4 2021-2035	Fastighets-utveckling, ÄUAB	FK, SBK	Vakansgrad 5% över tid.

	säkerställs - case Lindholmen.					
Aktivitet 3	Förbereda mark och anläggningar för verksamheter i hamnområdet.	Q1 2019	Q4 2021-2040	Port Develop-ment, Göteborgs Hamn	SBK, FK, TK, Trv	Genomförd, för detaljer se hamnens general- och affärsplan.
Insats 3	**Utarbeta ändamålsenliga detaljplaner som fungerar för ett föränderligt näringsliv, möjliggör snabbare etableringar och skapar förutsättningar för att arbeta nytänkande med stadens rum.**			**Stads-byggnads-kontoret**		
Aktivitet 1	Utveckla näringslivsutskottet på stadsbyggnadskontoret.	Q4 2018	Pågående	Strategisk avd. SBK	SBK	Fyra möten/år.
Aktivitet 2	I framtagandet av nya detaljplaner för verksamheter ska näringslivets behov av flexibilitet på kort och lång sikt beaktas.	Q1 2019	Pågående	Plan-avdelningen, SBK	Alla	Årliga utbildningsinsatser (PBL) på kontoret.
Aktivitet 3	Utveckla metod/process för näringslivskonsekvensanalys för kontorets planering i tidiga skeden.	Q1 2020	Q4 2021	Projekt-ledare, Strategiska avd, SBK	Alla plus SLK	Metoden är utvecklad.

Strategiskt område fem: Företagsklimat		**Uppstart**	**Slutförd**	**Ansvarig**	**Deltar i arbetet**	**Förväntat utfall**
Deltagande förvaltning/bolag	**Business Region Göteborg (BRG), Miljöförvaltningen (MF), Fastighetskontoret (FK), Förvaltningen för konsument- och medborgarservice (KOM), Trafikkontoret (TK), Förvaltningen för inköp och upphandling (INK), Stadsbyggnadskontoret (SBK), Tillståndsenheten Social resursförvaltning (TS), Räddningstjänsten Storgöteborg (RS)**					
Insats 1	**Arbeta aktivt med attityder till och förståelse för företag och företagande hos politiker och tjänstemän.**			**BRG**		
Aktivitet 1	Utveckla utbildningskonceptet "Förenkla - Helt enkelt" för att nå fler interna målgrupper än nyanställda.	Q3 2019	Q4 2021	Näringslivs-utvecklare företags-klimat, BRG	Förvalt-ningar som deltar i Förenkla-sam-arbetet	Pilotutbildning genomförd i minst en förvaltning som deltar i Förenkla-samarbetet senast Q3 2020.
Aktivitet 2	Fördjupa den strategiska näringslivsdialogen mellan Kommunstyrelsen och utvalda företagare.	Q2 2019	Q4 2021	Verksam-hetsstrateg, strategisk näringslivs-dialog, BRG	SLK, Stadshus	Minst 2 dialoger genomförda per år som KSAU bjuder in till.
Insats 2	**Arbeta systematiskt med att förenkla processer ur ett näringslivsperspektiv.**			**BRG**		
Aktivitet 1	Fördjupa det stadenövergripande samarbetet för att förbättra företagsklimatet (Förenkla-samarbetet) genom att ta fram och genomföra en årligen uppdaterad, gemensam aktivitetsplan som omfattar stadens samlade erbjudande till företagen i relevanta delar.	Q1 2019	Q4 2021	Näringslivs-utvecklare företags-klimat, BRG	Förvalt-ningar som deltar i Förenkla-sam-arbetet	Aktivitetsplan för 2019 framtagen av arbetsgrupp och godkänd av styrgrupp Q2 2019. Följs upp Q4 2019 i både styrgrupp och arbetsgrupp. Därefter årlig uppdatering och uppföljning.

Aktivitet 2	Ta fram olika typer av stöd, förslag till samverkansformer och underlag för att utveckla service i Göteborg Stad.	Q1 2019	Q2 2020	Utvecklings-ledare, KOM	Repres-entanter från Gbgs Stads förvalt-ningar och bolag	Utrednings-underlag, behovsanalyser, nulägesanalyser samt förtydligande av de tjänster på KoM som ska stötta förvaltningar och bolag framtagna.
Aktivitet 3	Genomföra en översyn av kommunala regler som förbättrar och förenklar företagsklimatet.	Q1 2019	Q4 2019	Planerings-Ledare, Stads-ledning-skontoret	BRG, förvalt-ningar som deltar i Förenkla-sam-arbetet, m fl	Genomförd.
Aktivitet 4	Förenkla för företag och intressenter i näringslivet, nationellt och internationellt, att hitta rätt bland stadens erbjudanden och tjänster i stadens digitala kanaler.	Q1 2019	Q4 2021	Kommunika-tionschef, BRG	SLK, Kontakt-center, Gbg&Co, förvalt-ningar med företag-are som målgrupp ,GR	Nollmätning genomförd avseende hur lättnavigerade stadens digitala kanaler är för företag.
Insats 3	**Tillse att stadens beslut i relevanta frågor innehåller en analys om hur det påverkar näringslivet.**			**Stads-ledning-skontoret**		
Aktivitet 1	Ta fram vägledning för hur påverkan på näringslivet av ett beslut kan belysas i ett TU.	Q1 2019	Q2 2019	Planerings-Ledare, Stads-ledning-skontoret		Vägledning publicerad på stadens intranät.
Aktivitet 2	Tillse att alla som skriver TU ska vara uppmärksamma på att när ett ärende har näringslivsrelevans ska man belysa konsekvenserna för näringslivet.	Q1 2019	Q4 2020	Planerings-Ledare, Stads-ledning-skontoret		Denna aspekt ska finnas med som en punkt på internutbildning inom ärende-hantering.
Insats 4	**Arbeta i samverkan med externa aktörer för att stödja nyföretagande samt utveckling av små och medelstora företag.**					
Aktivitet 1	Stärka mötesplatsen Yesbox i samverkan med externa aktörer för att främja nyföretagande och entreprenörskap.	Q1 2019	Q4 2021	Avdelnings-chef Futv, BRG		En indikator som visar på nyttan med Yesbox framtagen Q4 2019 och används därefter löpande.
Aktivitet 2	Stimulera ökat företagande i utsatta områden i Göteborg genom insatserna inom Business Centers i Angered och Biskopsgården.	Q1 2019	Q4 2021	Avdelnings-chef Futv, BRG	SDN Västra Hisingen	Antal vägledningssamt al ska vara 300 där 25% av deltagarna ska starta företag. Antal seminarier 30 st/år.
Aktivitet 3	Vidareutveckla tillväxtprogrammet Expedition Framåt för att stimulera små och medelstora företags utveckling och tillväxt.	Q1 2019	Q4 2021	Avdelnings-chef Futv, BRG		Antal deltagande företag ska vara 350 st. Antal aktivitetstimmar ska vara 4975 timmar.

Strategiskt område sex: Innovationskraft		**Uppstart**	**Slutförd**	**Ansvarig**	**Deltar i arbetet**	**Förväntat utfall**
Deltagande förvaltningar/bolag	**Business Region Göteborg (BRG), Lindholmen Science Park AB (LSP), Sahlgrenska Science Park AB (SSP), Johanneberg Science Park AB (JSP), Förvaltningen inköp och upphandling (INK), Miljöförvaltningen (MF), Kultur-förvaltningen (Kultur), Trafikkontoret (TK)**					
Insats 1	**Initiera, utveckla och samordna klusterinitiativ och strategiska samverkansprojekt där kompetenser korsbefruktas.**			**BRG**		
Aktivitet 1:	Stärka samarbetet mellan de tre science parks för att få hit investeringar.	Q3 2019	På-Gående	Chef FDI Etab. BRG	LSP, SSP, JSP	30 etableringar/ investeringar
Aktivitet 2:	Stärka det tvärfunktionella samarbetet mellan kluster för att attrahera internationella aktörer att delta i samarbetet.	Q3 2019	På-gående	Avd.chef kluster och innovation, BRG	LSP, SSP, JSP, Kultur	Tio internationella aktörer deltar i innovations-projekt/testbädd-ar (även filme-etab.)
Aktivitet 3	Etablera samverkansprojekt med syfte att effektivisera vården i regionen	Q3 2019	Q4 2021	SSP	BRG, JSP, berörda förvaltn-ingar & bolag i staden +VGR	Etablerade samverkans-initiativ.
Aktivitet 4	Stärka och korsbefrukta klusterinitiativ med fokus på: artificiell intelligens, elektrifierad och uppkopplad stad, cirkularitet och delningsekonomi, digitalisering av välfärdssektorn, hållbar stadsutveckling och fossilfri mobilitet	Q3 2019	På-Gående	Avd.chef Kluster och innovation, BRG	LSP, SSP, JSP, berörda förvaltn-ingar & bolag i staden	Antal klusterinitiativ där näringsliv, akademi och staden ingår
Insats 2	**Positionera staden som internationellt ledande test- och demomiljö för hållbara lösningar på samhällsutmaningar.**			**BRG**		
Aktivitet 1	På ett strategiskt sätt skapa förutsättningar för inköp som möjliggör nya lösningar på samhällsutmaningar genom att erbjuda stöd och kompetens inom inköp och upphandling	Q3 2019	Q4 2021	Förvaltnings-direktör INK	Berörda Förvaltn-ingar & bolag i staden	Fem kategoristyrnings projekt* initierade
Aktivitet 2	Inkludera förvaltningen för Inköp och upphandling i tidiga skeden av stadens utveckling av testbäddar.	Q3 2019	Q4 2021	Förvaltnings-direktör INK	Berörda Förvaltn-ingar & bolag i staden	Förvaltningen för inköp och upphandling medverkar i minst tre projekt/ testbäddar
Aktivitet 3	Tillgängliggöra stadens data	Q3 2019	På-Gående	Intraservice (enl tidigare beslut)	Berörda Förvaltn-ingar & bolag i staden	25 nya dataset

Aktivitet 4	Implementera en tydlig, enhetlig och transparent struktur för staden som testbädd med stöd av innovationssluss genom att:	Q3 2019	Q1 2020	Avd.chef kluster och innovation, BRG	Stadens Förvalt-ningar & bolag	Etablerad innovationssluss och samarbets-struktur med inom stadens samtliga verksamheter.
	Identifiera och kartlägga vilka regelverk & policies som behöver adresseras för att driva testbäddar framgångsrikt	Q3 2019	Q4 2020	BRG	Sam-arbete med Chalmers GU, RISE samt stadens förvalt-ningar & bolag	Etablerat policylabb
	Tydliggöra kommunikationen av roller och erbjudande kring testbäddar i staden/regionen [infrastruktur; fysisk, virtuell, digital]	Q3 2019	På-Gående	BRG	Stadens Förvaltn-ingar & bolag samt GR-kommune r	Förteckning av testbäddar på investingothenburg.com
	Säkerställa att testbäddsarbetet kopplas till internationella initiativ	Q3 2019	Q4 2021	BRG	LSP, SSP, JSP	Antal internationella initiativ
Insats 3	**Stärka Göteborgs position som den innovativa motorn i svensk industri.**			**BRG**		
Aktivitet 1:	Kommunicera Göteborg som den innovativa motorn i svensk industri genom att utgå ifrån Sveriges nyindustrialiseringsstrategi	Q3 2019	På-Gående	Avd.chef kluster och innovation, BRG	LSP, SSP, JSP	Antal artiklar i media internationellt/ nationellt Antal förfrågningar
Aktivitet 2:	Mäta, följa upp och kommunicera förändringar i FoU inom regionens större kluster	Q3 2019	På-Gående	Avd.chef kluster och innovation, BRG	LSP, SSP, JSP	FoU-investeringar från privat, akademisk och offentlig sektor
Insats 4	**Satsa aktivt på kreativa näringar (KKN) som katalysator för innovation.**			**BRG**		
Aktivitet 1	Sammanställa samt synliggöra hur stödsystemen till KKN ser ut för att kunna agera som katalysatorer för innovation.	Q3 2019	Q4 2021	Kultur	Områdes-chef KKN, BRG + VGR	Genomfört
Aktivitet 2	Synliggöra KKN:s potential för innovationsprocesser.	Q3 2019	Q4 2021	Områdes-chef KKN, BRG	Kultur	Genomfört *med kontinuerlig process*
Aktivitet 3	Genomföra projekt med masterstudenter från konstnärliga fakulteten som går in i företag/verksamheter för att bidra till innovation	Q3 2019	Q4 2021	Områdes-chef KKN, BRG	GU	6 projekt genomförda där NKI hos kreatör samt värdföretag är lägst 70
Aktivitet 4	Genomföra innovationslabb som relaterar till samhällsutmaningar.	Q3 2019	Q4 2021	Områdes-chef KKN, BRG	LSP, SSP, JSP + berörda förvaltn-ingar & bolag	10 labb genomförda som lett till samarbeten utifrån definierade samhällsutmanin gar mellan

						företag inom KKN och andra branscher
Aktivitet 5	Etablera gränsöverskridande möten med koppling till innovation	Q3 2019	Q4 2021	Områdes-chef KKN, BRG/ Samordnare Röhsska kultur-förvaltningen	LSP, SSP, JSP, Kultur	10 arrangemang som inkluderar KKN + andra branscher

BUSINESS REGION GÖTEBORG

Tjänsteutlåtande
Datum: 2019-04-15

Business Region Göteborg AB
Namn: Pia Areblad, Ansvarig Göteborgs Stads Näringslivsstrategiska program
Telefon: 031-367 61 48
E-post: pia.areblad@businessregion.se

Handlingsplan 1 juli 2019 –31 december 2021 för genomförande av Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program 2018–2035

Förslag till beslut

I styrelsen för Business Region Göteborg AB

1. Göteborgs stads handlingsplan 1 juli 2019 – 31 december 2021 för genomförande av Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program 2018–2035 godkänns och överlämnas för beslut till respektive nämnd/styrelse som har delansvar i *Handlingsplan 1 juli 2019 – 31 december 2021 för genomförande av Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program 2018-2035.*

2. Kommunfullmäktiges uppdrag till Business Region Göteborg AB (BRG) att ta fram en första handlingsplan för genomförande *Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program 2018-2035* har genomförts för fem av sex strategiska områden. Område tre; *infrastruktur och tillgänglighet* kommer att presenteras för BRGs styrelse i december 2019, uppdraget kan därefter förklaras slutfört.

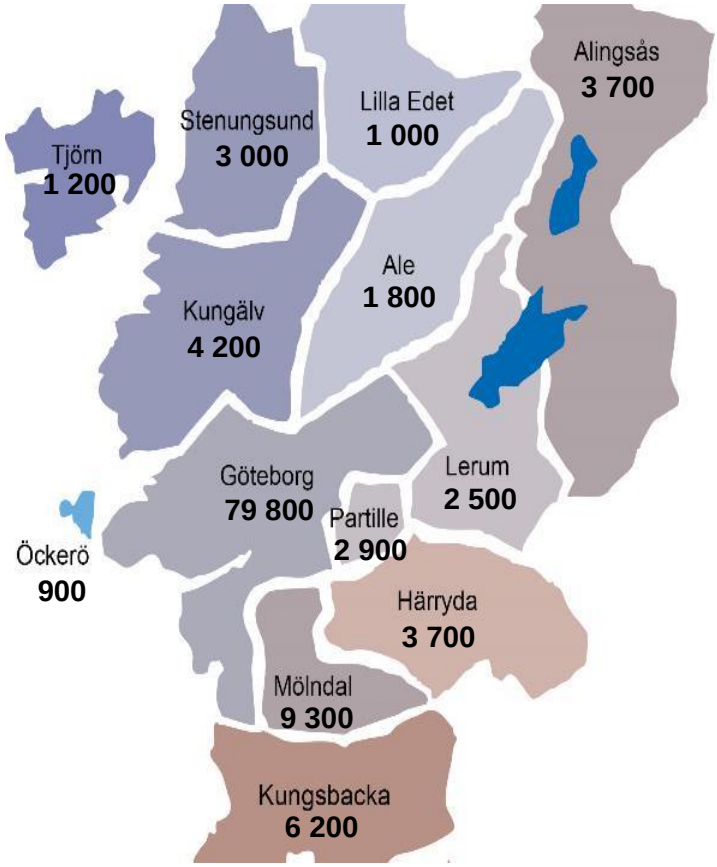
Sammanfattning

Business Region Göteborg AB har, i samverkan med berörda nämnder och styrelser , i enlighet med beslut i kommunfullmäktige 2018-03-22 § 24, (dnr 1332/16), utvecklat ett förslag till Handlingsplan 1 juli 2019 –31 december 2021 för genomförande av Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program. 2018–2035. Enligt Göteborgs Stads riktlinjer för styrande dokument benämns nu dokumentet: *Handlingsplan 1 juli 2019 – 31 december 2021 för genomförande av Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program 2018-2035.*

Handlingsplanen presenteras utifrån respektive strategiskt område i Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program.

BUSINESS REGION
GÖTEBORG

Programmet har som övergripande mål 120 000 nya jobb i Göteborgsregionen till 2035. Det innebär 120 000 nya jobb i privat och offentlig sektor räknat från 2016 till 2035. Fördelningen av nya jobb per kommun ser ut som på bilden till höger.



Under det övergripande målet finns tre mål som följs upp med definierade indikatorer.

De tre målen är
Mål 1: Göteborg är en av de storstadsregioner i Europa som är bäst på att tillvarata kompetens och attrahera talang.
De strategiska områdena *kompetensförsörjning* och *attraktionskraft* har bäring på mål ett.

Mål 2: Göteborg är en av de storstadsregioner i Europa som erbjuder bäst förutsättningar för en hög och hållbar tillväxt.
De strategiska områdena *infrastruktur och tillgänglighet* samt *markberedskap och fysisk planering* har bäring på mål 2.

Mål 3: Göteborg är en av de storstadsregioner i Europa som har bäst klimat för företagande och innovation.
De strategiska områdena *företagsklimat* samt *innovationskraft* har bäring på mål 3.

Denna handlingsplan omfattar alla strategiska områden förutom infrastruktur och tillgänglighet. Arbetet med att definiera aktiviteter för området infrastruktur och tillgänglighet startar, enligt plan, i mars 2019. Totalt är det 20 nämnder och bolag i staden som, enligt beslut i kommunfullmäktige, givits delansvar för att genomföra programmet. Nedan framgår vilka nämnder och bolag som deltar i arbetet inom respektive strategiskt område.

		Strategiskt område						
	Nämnden/styrelsen bidrar till följande strategiska områden	Kompetens-försörjning	Attraktions-kraft	Infrastruk-tur och till-gänglighet	Mark-beredskap och fysisk planering	Företags-klimat	Innovations-kraft	Antal områden respektive nämnd bidrar till
1	Byggnadsnämnden			1	1	1		3
2	Fastighetsnämnden			1	1	1		3
3	Förbundsstyrelsen för räddningstjänsten storgöteborg					1		1
4	Grundskolenämnden	1						1
5	Göteborg & Co AB		1					1
6	Göteborgs Hamn AB			1	1			2
7	Higab AB		1					1
8	Inköps- och upphandlingsnämnden					1	1	2
9	Johanneberg Science Park AB						1	1
10	Kulturnämnden		1				1	2
11	Lindholmen Science Park AB						1	1
12	Miljö- och klimatnämnden					1	1	2
13	Nämnden för arbetsmarknad och vuxenutbildning	1						1
14	Nämnden för konsument- och medborgarservice					1		1
15	Parkeringsbolaget AB			1				1
16	Sahlgrenska Science Park AB						1	1
17	Social resursnämnd	1						1
18	Trafiknämnden			1		1		2
19	Utbildningsnämnden,	1						1
20	Älvstranden AB				1			1
	Antal organisationer som har delansvar inom ett område förutom BRG	**4**	**3**	**5**	**4**	**7**	**6**	

Arbetet har organiserats genom att de styrelser och nämnder som har delansvar för ett strategiskt område tillsammans har definierat aktiviteter inom området. BRG har faciliterat och processlett

Business Region Göteborg AB
Box 11119 | 404 23 Göteborg
Telefon: 031-61 24 02 | Fax 031-61 24 01
www.buinessregion.se

arbetet. Inom några områden har ytterligare nämnder, styrelser och organisationer valt att delta, enligt nedan:

Kompetensförsörjning:
GR, förskolenämnden, Göteborgs universitet, Chalmers, Göteborg & Co
Markberedskap och fysisk planering:
Trafiknämnden, Higab, Framtiden AB
Innovationskraft: trafiknämnden
Totalt är det 21 förvaltningar och bolag i Göteborgs stad som medverkat i framtagande av handlingsplan för de fem strategiska områden som presenteras här. Dessutom har GR, Göteborgs universitet och Chalmers deltagit i arbetet.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget till *Handlingsplan 1 juli 2019 – 31 december 2021 för genomförande av Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program 2018-2035* syftar till att skapa bättre förutsättningar för företagande. Grunden för jobb och välfärd är ett konkurrenskraftigt näringsliv. Programmets övergripande mål är 120 000 nya jobb till 2035 och alla insatser med uppföljande aktiviteter som formulerats understödjer det på olika sätt. Handlingsplanens genomförande sker inom budgetram för respektive nämnd och bolagsstyrelse.

Barnperspektivet
Genom att stärka bl.a. entreprenörskap i skolan skapar handlingsplanen möjligheter för barn att utveckla sin kreativitet och lösningsorienterande förmåga. Detta är förmågor som har betydelse för anställningsbarhet senare i livet. En sådan samverkan, i kombination med ett värdeskapande lärande, kan leda till många positiva effekter. Det kan exempelvis stärka elevers motivation och bidra till en meningsfull vardag i skolan. Barnperspektivet synliggörs i aktiviteter under insats 1 inom det strategiska området *kompetensförsörjning* och utvecklas i bilaga *handlingsplan inklusive underaktiviteter för kompetensförsörjning*.

Jämställdhetsperspektivet
Det övergripande syftet med programmet är att det ska vara vägledande för stadens samlade arbete för ett bättre företagsklimat. Det arbetet ska på ett tydligt sätt också beakta de olika perspektiven. Jämställdhetsperspektivet påverkas indirekt av insatser inom ramen för de strategiska områden som programmet redovisar.
Exempel på insatser som kan ha bäring på jämställdhet är:

- Skapa tillåtande miljöer som främjar entreprenörskap och där gräsrotsinitiativ får möjlighet att utvecklas.
- Satsa aktivt på kreativa näringar som katalysator för innovation.
- Initiera, utveckla och samordna klusterinitiativ och strategiska samverkansprojekt där kompetenser korsbefruktas.

För att stärka jämställdhetsarbetet har vi valt att slå samman chefsgruppen för det strategiska området *kompetensförsörjning* med styrgruppen för område tre, f*örutsättningar för arbete* inom programmet *Jämlikt Göteborg.*

Mångfaldsperspektivet
Mångfaldsperspektivet påverkas indirekt av insatser inom ramen för de strategiska områden som programmet redovisar under kompetensförsörjning.
Exempel på insatser som kan ha bäring på mångfald är:

- Verka för bättre matchning och snabbare validering av kompetenser tillsammans med näringslivet för ökad delaktighet på arbetsmarknaden.
- Satsa aktivt på att tillvarata och attrahera internationell kompetens och stödja initiativ som stärker den internationella gemenskapen (international community) i staden.

Om vi bättre kan ta tillvara mångfaldsperspektivet i staden bidrar det till bättre kompetensförsörjning. Ett antal aktiviteter, i första hand inom området, Kompetensförsörjning insats 4 relaterar till Mångfaldsperspektivet.

Miljöperspektivet
Hållbar tillväxt går som en röd tråd genom hela planen och programmet. En tillväxt som lägger grunden för bättre välfärd parallellt med att den minskar miljöpåverkan är grundläggande. Detta syns övergripande i mål två samt i de indikatorer som följer upp målet:
Göteborg är en av de storstadsregioner i Europa som erbjuder bäst förutsättningar för hög och hållbar tillväxt.

Exempel på insatser där miljöperspektivet lyfts är:

- Verka för effektiva, hållbara resor inom både stad och arbetsmarknadsregion.
- Tillvarata Göteborgs unika kompetens inom hållbara transportsystem och mobilitetslösningar och låta det prägla stadens omvandling.
- Positionera staden som internationellt ledande test- och demonstrationsmiljö för hållbara lösningar på samhällsutmaningar.

Mål två och ovanstående insatser som syns inom de strategiska områdena *infrastruktur och tillgänglighet* samt *innovationskraft* beaktar miljöperspektivet i det näringslivsstrategiska programmet. Den handlingsplan som presenteras här omfattar inte ännu det strategiska området *infrastruktur och tillgänglighet*. (Den delen av handlingsplanen beräknas vara klar våren 2020). Inom området innovationskraft syns ett flertal aktiviteter som tar avstamp i miljöperspektivet. I första hand under insats 1 och insats 2.

Omvärldsperspektivet

Näringslivsprogram som har fokus på vilken slags näringslivsstruktur en kommun ska ha i framtiden finns i de flesta kommuner. Handlingsplaner för att genomföra program med fokus på kommunens arbete och hur organisationen ska uppfattas, och därmed företagsklimatet, är inte lika vanliga. Näringslivsstrategiska program, eller styrdokument med motsvarande roll, har tagits fram i bl.a. Stockholm och Malmö.

Målkonflikter
Potentiella målkonflikter har hanterats inom respektive strategiskt område. I framtagandet av handlingsplanen har vi lagt stor vikt vid att koppla till andra styrande dokument i staden. I figuren nedan framgår vilka program/planer som *Göteborgs Stads handlingsplan 2019–2021 för genomförande av Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program 2018–2023* i första hand relaterar till.

Urval av Göteborgs Stads styrande programplaner

Kompetens-försörjning	Attraktionskraft	Infrastruktur tillgänglighet	Markförsörjning fysisk plan	Förtetagsklimat	Innovationskraft
- Jämlik stad	- Besöksnäring - Kultur - Miljö - Klimat	- Trafikstrategi - Plan för trafikinfrastr. - VGR	- Översiktsplan 2009 - Vision Älvstaden - Utbyggnads planering - Grönstrategi	- ”Enkelt att driva företag” - Upphandling och inköp - KoM - service	- Innovation - Upphandling och inköp - Miljö - Klimat - Kultur

För att på ett tydligt sätt skapa en form för att relatera till dessa styrande dokument har vi, i arbetet med respektive strategiskt område, tillsett att den förvaltning/bolag som ansvarar för respektive styrande program säkerställer att kunskapen från det styrande dokumentet syns i handlingsplanen. Konkret har vi valt att, då det är möjligt, använda de sätt att mäta som anges i dessa styrande dokument som sätt att följa upp utfall även i *Handlingsplan 2019–2021 för genomförande av*

BUSINESS REGION
GÖTEBORG

Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program 2018–2023. Syftet är att inga nya mätverktyg/indikatorer ska konstrueras. Vi ska så långt det är möjligt använda det sätt att mäta utfall som syns i andra styrande dokument.
I tabell nedan framgår vilken förvaltning/bolag som har processansvar för respektive styrande dokument. Alla förvaltningar/bolag som har ansvar för nedanstående styrande dokument har enligt beslut i kommunfullmäktige delansvar för genomförande av Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program 2018–2035 och har deltagit aktivt i framtagandet av *Handlingsplan 2019–2021 för genomförande av Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program 2018–2035.* Park- och naturförvaltningen har ej delansvar enligt kommunfullmäktiges beslut så separat avstämning har hållits med dem.

Göteborgs Stads handlingsplan 2019–2021 för genomförande av Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program 2018_2023 **relaterar i första hand till följande styrande dokument:**	**Processleds av:**
Kompetensförsörjningsplan för bättre jobbmatchning och ökad sysselsättning 2017	Förvaltningen för arbetsmarknad och vuxenutbildning
Grönstrategi för en tät och grön stad 2014	Park- och naturförvaltningen
Göteborg 2035 Trafikstrategi för en nära storstad	Trafikkontoret
Göteborgs Stads handlingsplan 2018–2019 för genomförande av Göteborgs Stads innovationsprogram 2018–2023	Stadsledningskontoret
Göteborgs Stads innovationsprogram 2018–2023	Stadsledningskontoret
Göteborgs Stads kulturprogram 2013	Kulturförvaltningen
Göteborgs Stads miljöprogram 2013	Miljö- och klimatförvaltningen
Göteborgs Stads program för besöksnäringens utveckling fram till 2030	Göteborg & Co
Göteborgs Stads program för en jämlik stad 2018–2026	Social resursförvaltning
Handlingsplaner: Det ska vara enkelt att driva företag i Göteborg 2013	Business Region Göteborg
Klimatstrategiskt program för Göteborgs Stad 2014	Miljö- och klimatförvaltningen
Nämnden för konsument- och medborgarservice handlingsplan 2017–2020 för genomförande av Göteborgs Stads program för utveckling av service till boende, besökare och företagare	Förvaltningen för konsument - och medborgarservice
Policy och riktlinje för upphandling och inköp inom Göteborgs Stad	Förvaltningen för inköp och upphandling
Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2014 - 2025 (under revidering till 2018 - 2019)	Västra Götalandsregionen
Strategi för utbyggnadsplanering 2014–2035,	Stadsbyggnadskontoret
Vision Älvstaden 2012	Älvstranden AB
Översiktsplan för Göteborg 2009	Stadsbyggnadskontoret

Bilagor Förslag till slutversion av *Handlingsplan 1 juli 2019 – 31 december 2021 för genomförande av Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program 2018-2035*

Business Region Göteborg AB
Box 11119 | 404 23 Göteborg
Telefon: 031-61 24 02 | Fax 031-61 24 01
www.buinessregion.se

BUSINESS REGION
GÖTEBORG

Ärendet
Business Region Göteborg AB har, i samverkan med delansvariga nämnder och styrelser , i enlighet med beslut i KF 2018-03-22 enligt TU (diarienummer; 1332/16) utvecklat ett förslag till Handlingsplan 1 juli 2019 –31 december 2021 för genomförande av Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program. 2018–2035. I planen framgår vilka aktiviteter som ska göras under respektive insats för att nå de övergripande målen i programmet. Arbetet med att ta fram planen har skett i nära samverkan med de förvaltningar och bolag som getts delansvar.

Bakgrund

Det övergripande syftet med programmet är att det ska var vägledande för stadens samlade arbete för att skapa bättre förutsättningar för företagande. Det arbetet ska på ett tydligt sätt också beakta de olika perspektiven ovan.

Arbetssättet är innovativt med fokus på teknik, forskning, företagande och sysselsättning med nära koppling till högskolan, befintligt näringsliv samt arbetet med stadsutveckling, infrastruktur och övrig kommunal service.

Regionalt
Under framtagande av programmet 2017 hölls avstämningar med alla GR- kommuner. Avstämningarna var med Kommunstyrelsens arbetsutskott (ksau) och delar av förvaltningsledningen i respektive kommun. Dessutom hölls två workshops med kommuncheferna i GR samt näringslivsansvariga i GR. Den 29 september genomfördes även en workshop med hela GRs förbundsstyrelse. Det regionala arbetet har nu fortsatt under 2018 för att konkretisera hur respektive kommun bidrar till det övergripande målet; 120 000 nya jobb. Nedan framgår i viken fas respektive kommun är vad gäller harmonisering med regionala mål. Listan talar om när arbetet startat samt i vilken konstellation:

Ale: nov 2017, företag, Ksau samt Kommunchef (KC), omstart höst 2019
Alingsås: mars 2019, KC, näringslivschef (NC), MEX (mark och exploatering)
Göteborg: jan 2017, tjänstepersoner, företag, politik
Härryda: feb 2019, tjänstepersoner
Kungsbacka: maj 2018, företag, tjänstepersoner
Kungälv: mars 2019, företag, politiker och tjänstepersoner
Lerum: maj 2019, politik, tjänstepersoner
Lilla Edet: avvaktar
Mölndal: jan 2019, företag, politik, tjänstepersoner
Partille: synkroniserar på egen hand
Stenungssund: höst 2019
Tjörn: nov 2019, företag, tjänstepersoner, kso
Öckerö: nov, 2018 företag, ksau, april 2019 tjänstepersoner/politik

Ärendets beredning

Mellan juni 2018 och april 2019 har förslag till handlingsplan arbetats fram i nära dialog med delansvariga nämnder och styrelser. Den 15 juni presenterades programmet för tjänstepersoner på Göteborgs Stads förvaltnings- och bolagschefsmöte. Då hölls rundabordssamtal inom de sex strategiska områdena. Dessutom genomfördes ett panelsamtal med Johan Trouve, vd Västsvenska Handelskammaren, Monica Crusner,ordförande Företagarna, Paul Welander, Senior Vice President Volvo Cars samt Malin Persson, styrelsearbetare Getinge m.m. under rubriken *Göteborg som motor för hållbar tillväxt*.

Business Region Göteborg AB
Box 11119 | 404 23 Göteborg
Telefon: 031-61 24 02 | Fax 031-61 24 01
www.buinessregion.se

BUSINESS REGION
GÖTEBORG

I augusti-september presenterades programmet för de 17 nämnder och styrelser som har delansvar i programmet. Dessutom hölls separata möten med ledningen för Johannebergs-, Lindholmens- och Sahlgrenska- Science parks.

Arbetet inom de strategiska områdena kompetensförsörjning, attraktionskraft, markberedskap och fysisk planering, företagsklimat samt innovationskraft startade upp aug/oktober 2018. Infrastruktur och tillgänglighet, påbörjas enligt plan, mars 2019.

Inom respektive område startade arbetet med ett möte med cheferna för de förvaltningar och bolag som enligt kommunfullmäktige beslut fått delansvar.
Vid detta möte diskuterades i första hand nedanstående frågor:

- Vilken roll kan din organisation ta gällande ansvar för en specifik insats?
- Vem från din organisation kan ingå i arbetsgruppen för att ta fram handlingsplan?

Därefter bildades en arbetsgrupp per område som under 4-6 arbetsgruppsmöten tillsammans definierade:

- vilka aktiviteter som ska göras under respektive insats,
- vem som ansvarar för respektive insats och aktivitet,
- när respektive aktivitet startar och slutar
- vilket förväntat utfall aktiviteten ska ha

Processen har haft följande steg:

1. Framtagande av bruttolista utifrån riktlinjer för stadens styrande dokument
2. Prioriterat bland aktiviteter utifrån kriterier. Aktiviteter som görs över förvaltningsgränserna och nya aktiviteter prioriteras i handlingsplanen.
3. Tydliggörande av önskat utfall av aktiviteterna.
   Tre olika former av förväntat utfall har vi använt i handlingsplanen. Dessa är:
   - *En indikator som delansvarig förvaltning/bolag redan använder för att följa upp den här typen av insats/aktivitet.*
   - *En formulering som talar om vad man vill uppnå*
   - *En formulering som uttrycker att aktiviteten är genomförd*

Två av de strategiska områdena (kompetensförsörjning samt företagsklimat) har haft avstämningar med chefsgruppen fyra gånger under året. Övriga har haft en avstämning vid uppstart (juni-oktober 2018 beroende på strategiskt område) och då förslag på handlingsplan ligger (april 2019).

Mellan arbetsgruppernas möten har deltagarna i respektive arbetsgrupp stämt av internt inom sin förvaltning/bolag samt med sin ledningsgrupp.

Business Region Göteborg AB
Box 11119 | 404 23 Göteborg
Telefon: 031-61 24 02 | Fax 031-61 24 01
www.buinessregion.se

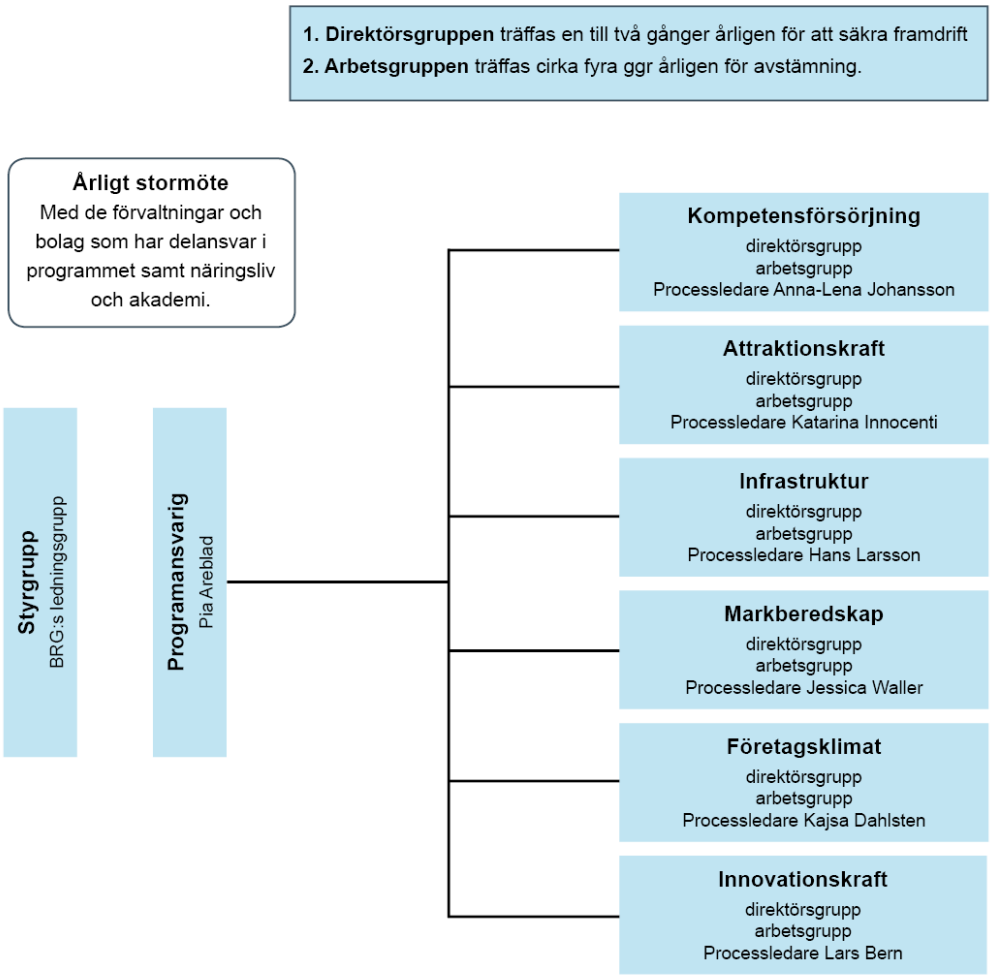
BUSINESS REGION
GÖTEBORG

Genomförande
Efter beredning i styrelsen för BRG kommer handlingsplanen gå vidare till de nämnder och styrelser med delansvar i handlingsplanen som kommer att besluta om sin del av arbetet. Dessa beslut planeras tas enligt plan nedan.

Beslut handlingsplan nämnder/styrelser	
Beslutspunkten heter Göteborgs Stads handlingsplan 2019-2021 för genomförande av Göteborgs stads näringslivsstrategiska program 2018-2035	**Respektive nämnd beslutar om de aktiviteter de bidrar med i handlingsplanen.**
Nämnder	
Byggnadsnämnden	18-jun
Fastighetsnämnden	14-jun
Grundskolenämnden	19-jun
Inköp och upphandlingsnämnd	16-maj
Kulturnämnden	18-jun
Miljö- och klimatnämnden	11-jun
Nämnden för arbetsmarknad och vuxenutbildning	04-jun
Social resursnämnd	17-jun
Trafiknämnden	13-jun
Utbildningsnämnden	19-jun
Nämnden för konsument- och medborgarservice	18-jun
Förbundsstyrelsen för räddningstjänsten storgöteborg	04-jun
Förskolenämnd	17-jun
Bolag	
Göteborgs Hamn	19-aug
Gbg & company	14-jun
Älvstranden AB	14-jun
Higab	maj
Framtiden	19-jun

BUSINESS REGION
GÖTEBORG

Efter nämnd/styrelsebeslut i juni - augusti 2019 kommer arbetet drivas utifrån nedanstående organisationskiss:



Ny handlingsplan för åren 2022-2023 kommer att arbetas fram under 2020 för att gå in i ordinarie budgetprocess 2021.

Business Region Göteborg AB ansvarar för uppföljning av handlingsplanerna och redovisar programmets måluppfyllelse till kommunfullmäktige i samband med programmets revidering 2023 och därefter vart fjärde år. En årlig uppföljning av programmet redovisas i Business Region Göteborgs verksamhetsberättelse. Som grund för denna uppföljning redovisar respektive nämnd/styrelse som har delansvar, årligen resultatet av handlingsplanernas arbete inom respektive strategiskt område till BRG, som koordinerar och sammanställer uppföljningen.

Business Region Göteborg AB

Pia Areblad

Ansvarig Göteborgs Stads
näringslivsstrategiska program,
Business Region Göteborg

Patrik Andersson

Vd, Business Region Göteborg

Business Region Göteborg AB
Box 11119 | 404 23 Göteborg
Telefon: 031-61 24 02 | Fax 031-61 24 01
www.buinessregion.se

Göteborg 2019-04-16

Deluppföljning MIPIM

1. Vad är MIPIM?

MIPIM(Marché International des Professionnels de L´Immobilier) är en årligen återkommande fastighets- och investerarmässa i Cannes i Frankrike. Mässans koncept bygger på att olika länder och regioner presenteras på ett sammanhållet sätt. Det innebär att majoriteten av alla montrar är samlingsmontrar för länder, regioner eller städer. Vanligtvis är det någon form av lokalt partnerskap som står bakom respektive monter. På mässan ges alltså marknadens olika kommersiella aktörer möjlighet att möta Europas ledande tillväxtregioner. Utöver det som finns inne på själva mässan sker det många möten och aktiviteter på stan.

MIPIM har funnits i 30 år och har etablerat sig som en mycket stark mötesplats för beslutsfattare och investerare kring frågor som rör fastighetsinvesteringar och stadsutveckling. 2019 medverkade 3350 utställare från över 100 länder och totalt besöktes mässan av 26 500 personer varav över 5 000 med epitetet investerare. Det som skiljer MIPIM från andra stora fastighetsmässor är främst att den är mer internationell och mer mötesinriktad samt att deltagandet oftast sker på en hög nivå från både deltagande städer och internationella fastighetsaktörer.

Från Sverige medverkade 2019 medverkade ca 650 personer.

2. Varför är Göteborg på MIPIM?

Medverkan på MIPIM är en långsiktig satsning på internationell marknadsföring av Göteborgsregionen som investerings – och etableringsregion. Syftet är att visa upp regionens attraktionskraft för målgruppen internationella investerare och investeringsrådgivare kopplat till stadsutveckling.

MIPIM är en strategisk mötesplats där vi anser att regionen ska exponeras och marknadsföra sig. Medverkan bygger på ett partnerskap bestående av privata aktörer från fastighetsbranschen samt några offentliga aktörer inom branschen. Senaste åren har antalet partners varit ökande och 2019 blev ett nytt rekordår med 28 partners.

Det finns tre huvudsyften med Göteborgs medverkan på MIPIM:

- **För att marknadsföra Göteborgsregionen internationellt.**
  Särskilt nu när vi står inför en byggboom och stora investeringar är det nödvändigt att långsiktigt och strategiskt marknadsföra vår region på den internationella arenan.
- **För att tillgodose näringslivets behov.**
  Arrangemanget tillgodoser ett starkt önskemål från näringslivet. Företagen som medverkar anser att MIPIM är ett bra sätt för dem att knyta kontakter, nätverka och göra affärer.
- **För att attrahera investeringar, etableringar och kompetens till regionen.**
  MIPIM är en av många aktiviteter i ett långsiktigt arbete för att locka investeringar, etableringar och kompetens till Göteborgsregionen.

Då vår medverkan bygger på ett partnerskap med en mycket stor andel privat finansiering är en viktig målsättning att våra partners är nöjda med arrangemanget och att vår monter fungerar på önskat vis med möjligheter till möten. Utöver det har BRG målsättningar med vår egen medverkan på plats såsom antal möten och antal skapade kontakter. BRG's målsättningar för 2019 var att uppnå ett helhetsbetyg för genomförandet på minst 4 på en femgradig skala. Utöver det ville vi genomföra minst 50 möten på plats där ca 20 var förbokade och 30 spontana/bokade på plats. Dessa möten skall leda till 20 kvalificerade leads som har ett uttalat intresse för Göteborgsregionen och som vi kan jobba vidare med.

(Utöver MIPIM så deltar BRG även på andra mötesplatser inom stadsutveckling så som ExpoReal i München, Business Arena i Stockholm samt olika lokala mötesplatser så som Lokalmarknadsdagen. Dessa mötesplatser är bra komplement där vi når andra aktörer än på MIPIM).

3. Partnerskap och finansiering av MIPIM

Genomförandet av MIPIM bygger på ett partnerskap mellan lokala företag som ser en nytta av att närvara på MIPIM och kommunala aktörer i regionen. Under senare år har vi jobbat med att göra MIPIM mer transparent och mer tillgängligt för fler företag. Av den anledningen fungerar partnerskapet i Göteborg annorlunda än vad det tex gör i Stockholm. I Stockholm tecknar alla partners treårsavtal som kostar 200 000/år och partner, oavsett vilket företag det handlar om. Vi jobbar inte med treårsavtal som binder upp företagen utan tecknar nya avtal varje år, något som uppskattas bland medverkande företag och som sänker tröskeln för nya företag som vill medverka. Vidare har vi en differentierad prissättning beroende på storleken på företag. För att medverka i Göteborgs partnerskap 2019 var kostnaden följande:

- Fastighetsägare och byggföretag – 185 000 kr
- Arkitekter, advokater, konsulter och mindre fastighetsägare/byggföretag – 80 000 kr
- Mindre aktör som vill utvärdera nyttan av att medverka – 50 000 kr (endast vid första medverkan.)

2019 var intresset för att medverka rekordstort vilket resulterade i 28 partners, 26 st privata bolag och två kommunala bolag

Partnerföretag 2019

AF Projektutveckling	Herlitz Properties	Semrén & Månsson
Atrium Ljungberg	HSB	Skandia Fastigheter
Castellum	Hufvudstaden	Skanska
Elof Hansson Fastigheter	Husvärden	Stena Fastigheter
Fastighetsägarna GFR	Jernhusen	Tyréns
Front Advokater	Krook&Tjäder	Wallenstam
GoCo/Next Step/Vectura	Lokalnytt	Vasakronan

Förvaltnings AB Framtiden	Magasinet Fastighetssverige	White Arkitekter
Glimstedt Advokatbyrå	Platzer	Wood&Hill
	Riksbyggen	Älvstranden Utveckling

Med den prissättning som beskrivs ovan landade intäkterna för MIPIM 2019 på 3 575 000 kr. De privata företag som deltar som partners står för merparten av intäkterna, 3 205 000 kronor, vilket motsvarar 89 procent av den totala summan. De står även för sina egna boende- och resekostnader samt ackreditering till mässan. Intäkterna används till de faktiska kostnader som vår medverkan genererar såsom kostnader för monteryta, uppbyggnad och demontering, transporter, workshop, samt en gemensam middag.

Älvstranden Utveckling AB och Förvaltnings AB Framtiden som betalar 185 000 kronor vardera.

Business Region Göteborgs kostnad är vår nedlagda arbetstid på att projektleda hela satsningen samt deltagarkostnader för de medarbetare som inte belastar projektbudgeten. För 2019 så står projektet för deltagarkostnaden för fyra personer. BRG står för kostnaden för en medarbetare och tre styrelseledamöter. Det ekonomiska utfallet av MIPIM 2019 är inte klart då alla kostnader ännu ej inkommit.

Från Göteborgs Stad deltog totalt 22 politiker och tjänstepersoner på MIPIM 2019, fördelade enligt nedan (deltagarlista finns i Bilaga 1):

Business Region Göteborg	deltog med 8 personer; 5 tjänstemän och 3 politiker från BRGs styrelse, varav 4 tjänstemän belastar projektet
Fastighetskontoret	Ordf, + 2 tjänstepersoner samt 1 personlig assistent
Förvaltnings AB Framtiden	2 tjänstepersoner
Stadsbyggnadskontoret	Ordf, 1:e vice ordf, 2:e vice ordf, + 3 tjänstepersoner
Älvstranden Utveckling AB	2 tjänstepersoner

Respektive nämnd/förvaltning betalar ingen partnerkostnad utan står för sina egna deltagarkostnader i from av ackreditering, resa, boende och traktamente. En kostnad som i år beräknas till 20 000 – 25 000 SEK per person.

Sedan några år medverkar utöver Göteborgs Stad även Härryda, Mölndal och Partille, något som blivit mycket uppskattat bland partners. Alla tre kommuner har vittnat om att MIPIM – medverkan har blivit en viktig del i arbetet med stadsutvecklingen. Från hela Göteborgsregionen medverkade följande personer under MIPIM 2019.

4. Genomförandet av MIPIM 2019

Inför MIPIM har vi en mötesstruktur där vi bjuder in samtliga partners och medverkande kommuner att delta i planeringen inför mässan. Ett normalår så träffas vi 3-4 gånger och diskuterar då allt ifrån monterns utformning till våra övergripande budskap. Mötena är uppskattade och de flesta partners och kommuner brukar vara representerade vid dessa tillfällen. Genom att många av regionens fastighetsaktörer är med i projektet så får vi genom detta en gemensam förberedelse och en återkommande process då vi diskuterar igenom hur vi marknadsför Göteborgsregionen internationellt. På så sätt bidrar MIPIM även till en mer sammanhållen marknadsföring av regionen. För BRGs del så tar vi med oss detta till våra övriga marknadsföringsinsatser under året.

Vårt program under veckan

Under MIPIM arrangerar vi en rad olika aktiviteter, främst i vår monter. Tidigare år har vi även prövat andra grepp genom att arrangera officiella seminarier i mässan seminarieprogram. De senaste åren har vi dock valt att fokusera på arrangemang i vår egna monter. Det bidrar även till ett bra flöde av besökare inför och efter programpunkter. I år såg programmet ute enligt följande:

Tisdag 12/3

- Digital pressures of the cities of the future - where could we be in 2030? - Tyréns
- Officiell monterinvigning
- Workshop med partnerskapet (endast för partners, ej i montern)
- Gemensam middag med partnerskapet

Onsdag 13/3

- Legal Chit Chat-Front Advokater
- GoCo, a world-class health innovation cluster – Next Step, Vectura, Semrén&Månsson
- Guidad rundvandring med Göteborgs Stadsarkitekt
- A conversation with Gothenburg´s Director of Property Management Martin Öbo – Glimstedt Advokatbyrå
- Gröna Vallen - a modern superhybrid - Herlitz Properties
- The property world´s hidden assets in the digital twins - Petter Bengtsson, Zynka BIM
- Platsens Varumärke - Invinn
- Göteborgsminglet – nätverkande

Torsdag 14/3

- Legal Chit Chat - Front Advokater
- Gröna Vallen - a modern superhybrid - Herlitz Properties
- Platsens Varumärke - Invinn
- Göteborgsminglet – nätverkande

Vår gemensamma workshop och middag flyttades i år i ett sent skede för att säkerställa närvaro av fackförvaltningar och facknämnder. Det ledde till en del irritation då förutsättningarna ändrades. Oavsett det har workshopen under de senaste åren varit något utav en vattendelare, vissa partners uppskattar den mycket och vissa andra anser att den blir för ytlig. Det är en mycket svår utmaning att blidka alla medverkandes önskemål. Likaså den

efterföljande middagen ger oss blandade betyg i utvärderingarna, vissa tycker att det är en höjdpunkt under MIPIM och vissa andra är mer ljumna i sina omdömen.

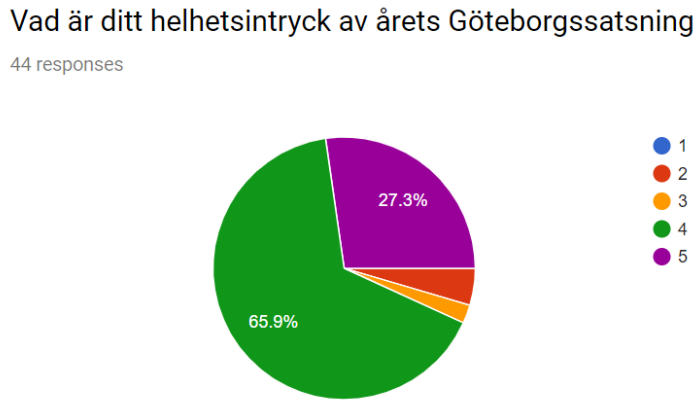
Kommunikation

I arbetet med att förbättra vår genomslagskraft på MIPIM, satsade vi för tre år sedan på att kommunicera mycket internationellt både inför, under och efter MIPIM. Vi skapade en dedikerad site för MIPIM. Vi märker en tydlig skillnad på besöksströmmar till vår monter som ett resultat av arbetet. Det har också gett oss ett nytt verktyg som vi använder hela året i vårt arbete med att attrahera företag till Göteborgsregionen. Siten www.gothenburgatmipim.com har ett mycket tydligt stadsutvecklingsfokus där vi ger våra partners möjlighet att presentera intressanta projekt. Resultatet blir en levande site som i dagsläget innehåller mer än 60 projektbeskrivningar av intressanta stadsutvecklingsprojekt i vår region. Inför och under MIPIM blir siten även utgångläget för vår kommunikation, parallellt med vår övergripande investeringssite www.investingothenburg.com.

För att nå ut bredare så sprider vi de nyheter vi publicerar via social medier såsom LinkedIn, Facebook och Instagram. Några inlägg med syftet att informera/berätta en nyhet och några inlägg med syftet att locka besökare till våra siter. Inför och under MIPIM har våra inlägg i social medier visats ca 43 000 gånger och våra siter har tillsammans haft 12 400 sidvisningar.

Resultat – omdömen från partners

MIPIM 2019 blev som helhet ett lyckat arrangemang. Efter genomfört arrangemang gör vi en enkät som går ut till alla medverkande. I år fick vi in 44 svar där alla partners utom en har svarat. Sämst svarsfrekvens råder bland gruppen politiker där endast fem av elva medverkande svarade på enkäten. De som svarat på enkäten var till stor del mycket nöjda med satsningen. Vår utvärdering visar att det övergripande betyget för MIPIM–satsningen är starkt, på en 5-gradig skala får vi 4,3 i övergripande betyg. (Se bilaga 2 för fullständig enkät)



Enkäten är även ett bra sätt för partners att lämna synpunkter på vad som fungerat bra och inom vilka delar man ser möjligheter till förbättring. I år blir det tydligt att partnerskapet har mycket tydliga åsikter om hur tjänstepersoner och politiker från Göteborgs Stads fack - nämnder/förvaltningar medverkade. Då det tog lång tid efter valet tills ett nytt styre var etablerat i Göteborg tog det också lång tid innan nya ledamöter till facknämnderna var

utsedda. Det i sin tur orsakade att besluten om att medverka på MIPIM kom mycket sent i planeringen. Det sena beslutet ledde till att partners blev osäkra på om staden skulle avstå att deltaga vilket skapade viss oro. Politikerna i Byggnadsnämnden och Fastighetsnämnden beslutade dessutom att man skulle vara kortare tid på MIPIM jämfört med tidigare år. Många av våra partners har även förståelse för det beslutet. Dock så valde man att resa till MIPIM redan på måndagen och hem på onsdag lunch, trots att merparten av partnerskapet anlände först tisdag eftermiddag. Resultatet blev att man blev otillgängliga för många. Både planerade och spontana möten med både nationella och internationella investerare gick inte att få till med fackförvaltningarna och dess politiker då agendorna var fullbokade. Flera partners vittnar om att detta upplevdes respektlöst då man själva bokat sina resor upp till 10 månader innan MIPIM och hade inga möjligheter att boka med kort varsel. BRG var dessutom nödgade att mycket sent i processen planera om vår interna workshop och flytta den från onsdagen till tisdagen. Vi lyckades till sist lösa detta utan merkostnader. Dels tog det fokus från planeringen och genomförandet, dels kunde flera partners inte medverka då man redan hade andra aktiviteter inplanerade den aktuella tiden.

För oss som projektledare är det tydligt att stadens interna förberedelseprocess inför MIPIM måste förbättras. Projektledningen för MIPIM behöver framöver ha tydliga besked från övriga staden om deras deltagande redan i juni året innan. Vår bedömning är att genomförandet av MIPIM så som partnerfinansierat projekt är beroende av att Stadsbyggnadskontoret och Fastighetskontoret deltar.

Resultat - Möten och leads för BRG 2019

BRG levde upp till sin målsättning om 50 genomförda möten som skulle leda till 20 leads. Vi genomförde 48 förbokade och spontana möten. Vi bearbetar i skrivande stund fortfarande de kontakter vi skapade men vår bedömning är i nuläget att det kommer att leda till mer än 20 leads. Utöver det förde vi diskussioner med en mängd monterbesökare som vi dock inte tror kan utvecklas till leads. Ett företag har redan som ett direkt resultat till möten under MIPIM besökt Göteborg och ytterligare två är inplanerade att besöka Göteborg innan sommaren. Två av dessa är byggföretag.

Exempel på långsiktiga effekter

MIPIM har under de senaste åren varit en mycket bra arena för BRG att knyta nya kontakter på. Kontakter som vi i nästa skede av processen i många fall har välkomnat till Göteborg. Exempelvis kunde vi som ett resultat av MIPIM 2017 välkomna inte mindre än 13 företag som besökte Göteborg under året. Även 2018 kunde vi uppvisa liknande effekter om än inte lika många. Det är sällan eller aldrig som vi innevarande år kommer hem från MIPIM med ett klart investerings/etableringsbeslut. Dock kan vi likt ovan visa på hur MIPIM spelar en mycket viktig roll i en process. En stor del av vårt internationella nätverk inom stadsbyggnadsområdet härstammar från ett första möte under MIPIM. Vi har flera exempel på hur aktiviteter under MIPIM har bidragit till en internationell spridning och som i sin tur exempelvis har lett till högre anbud vid fastighetsförsäljningar. Vid tre större affärer har utländska aktörer som vi träffat på MIPIM deltagit i budgivningen, utan att vinna affären.

Ett ytterligare exempel på långsiktiga effekter är vårt samarbete med Business Oulu som etablerades på MIPIM 2017. Det året presenterade vi Göteborgs satsningar in autonoma fordon i vår monter och genomförde fyra seminarier som attraherade ca 150 åhörare. Vid ett av tillfällena satt åhörare från Business Oulu i publiken och som blev mycket intresserade.

Detta ledde senare till ett samarbete mellan Business Region Göteborg och Business Oulu. Efter två år av samarbete och utbyte har det lett till tre etableringar i Göteborgsregionen samt flera strategiska samarbeten (läs gärna artiklar om dessa etableringar i BRGs senaste nyhetsbrev).

Ytterligare exempel på etableringar som helt eller delvis har sitt ursprung på MIPIM och där BRG varit involverade är Vitartes (Sahlgrenska Life), Technopolis (finskt fastighetsbolag med nya koncept), Atrium Ljungberg (förvärv från Älvstranden) samt Base Camp (studentbostäder).

Därtill kommer de affärer som våra partner gjort utan BRGs involvering.

5. MIPIM 2020

För att kunna planera och genomföra MIPIM 2020 behöver vi ha ett inriktningsbeslut från BRG's styrelse under juni månad för att kunna anmäla oss som utställare. Ett "normalt" MIPIM år inleds efter sommaren då vi startar arbetet med att bygga upp ett partnerskap. Mötesstrukturen som leder fram till MIPIM och där partners görs delaktiga i planeringen, inleder vi under oktober. Planering pågår sedan fram till årsskiftet då vi går in i en produktionsfas. Justeringar av innehåll och budskap kan fortfarande förekomma men i stora drag ligger planen fast för vad vi vill göra. Under februari råder hög aktivitet för att få ihop helheten och andra veckan i mars så genomför vi MIPIM.

Inför MIPIM 2020 känner vi dock att tiden är rätt för att undersöka förutsättningarna för att skapa en Sverige monter. Vid en annan stor mässa inom stadsutveckling, Expo Real i München, ställer Göteborg och Stockholm ut tillsammans i en gemensam monter. Resultatet har blivit mycket bra. Vi skapar tydliga skaleffekter, vi sänker kostnaden för respektive part och planering och förberedande kräver mindre resurser. Både Göteborg och Stockholm tror att vi skulle kunna uppnå samma positiva effekter genom att ställa ut gemensamt även under MIPIM och skapa en svensk monter. Även Malmö är mycket intresserade av ett sådant upplägg Som tidigare nämnt är ju MIPIM en mycket dyr mässa att närvara på och på sikt tror vi att ett samarbete skulle bli effektivt. För att genomföra det till 2020 krävs mycket planering vilket sätter ännu högre press på tidplanen. Förändringen att ställa ut gemensamt kommer inte genomföras om vi inte kan säkerställa att vi kan tillgodose de behov och önskemål som finns bland våra partners och hos deltagande kommuner.

Andreas Göthberg
Projektledare MIPIM

Henrik Einarsson
Avdelningschef Etablering/Investering

Bilaga 1.

Representanter från Göteborg, Partille, Mölndal och Härryda

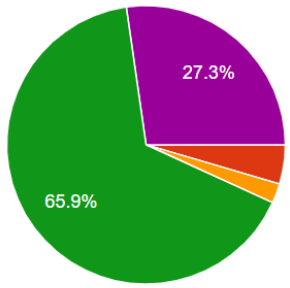
Göteborgs Stad Byggnadsnämnd	Johan Zandin
Göteborgs Stad Byggnadsnämnd	Ann Catrine Fogelgren
Göteborgs Stad Fastighetskontoret	Elisabet Gondinger
Göteborgs Stad Fastighetskontoret	Martin Öbo
Göteborgs Stad Fastighetsnämnd	David Lega
Göteborgs Stad	Magnus Lundgren
Göteborgs Stad Kommunstyrelse	Hampus Magnusson
Göteborgs Stad Stadsbyggnadskontoret	Björn Siesjö
Göteborgs Stad Stadsbyggnadskontoret	Martin Storm
Göteborgs Stad Stadsbyggnadskontoret	Henrik Kant
Härryda kommun, näringslivschef	Fredrik Olsson
Härryda kommun, 1 vice ordf	Patrik Linde
Härryda kommun ordf.	Per Vorberg
Landvetter Södra Utveckling AB	Maria Ådal
Mölndal Kommunstyrelse ordf.	Kristian Vramsten
Mölndal Kommunstyrelse 1 vice ordf.	Stefan Gustafsson
Mölndala Fastighets AB	Bjarne Fjellanger
Mölndals Stad, Stadsbyggnadschef	Björn Marklund
Partille kommun, näringslivschef	Marieke Wolter
Business Region Göteborg, ordf. styrelse	Anders Sundberg
Business Region Göteborg, styrelse	Angela Aylward
Business Region Göteborg, styrelse	Lennart Olsson
Business Region Göteborg	Patrik Andersson
Business Region Göteborg	Andreas Göthberg
Business Region Göteborg	Henrik Einarsson
Business Region Göteborg	Lennart Sörensson
Business Region Göteborg	Caisa Brunander
Förvaltnings AB Framtiden	Anna Collby
Förvaltnings AB Framtiden	Anna Nordén
Älvstranden Utveckling AB	Cecilia Andersson
Älvstranden Utveckling AB	Rune Arnesen

Bilaga 2.

Enkät MIPIM 2019

Vad är ditt helhetsintryck av årets Göteborgssatsning på MIPIM?

44 responses

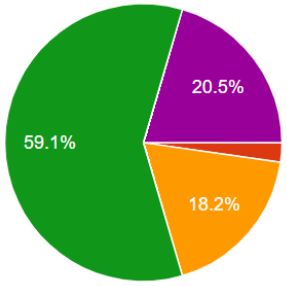




Genomsnitt 4,3

Bedöm nyttan för dig/din organisation att vara med på MIPIM?

44 responses

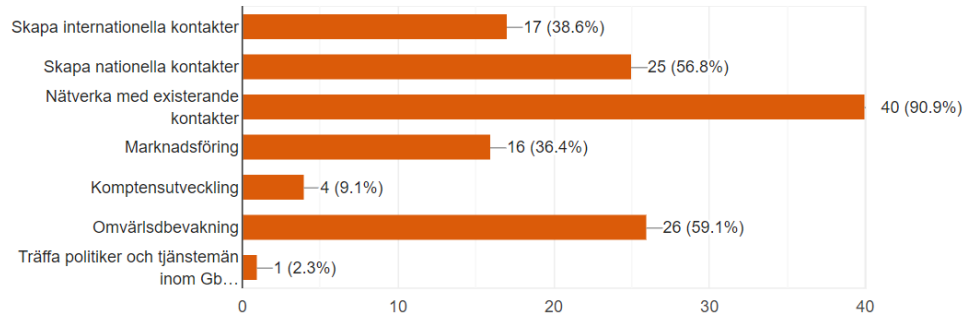




Genomsnitt 4,1

Vad var viktigast med din/din organisations närvaro på MIPIM?

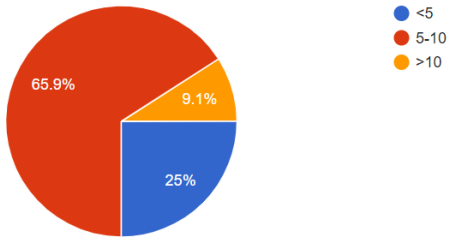
44 responses



BUSINESS REGION GÖTEBORG

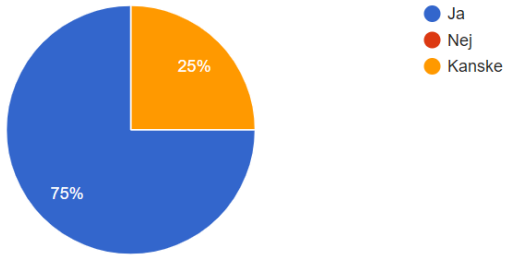
Hur många nya värdefulla kontakter har du etablerat under MIPIM?

44 responses



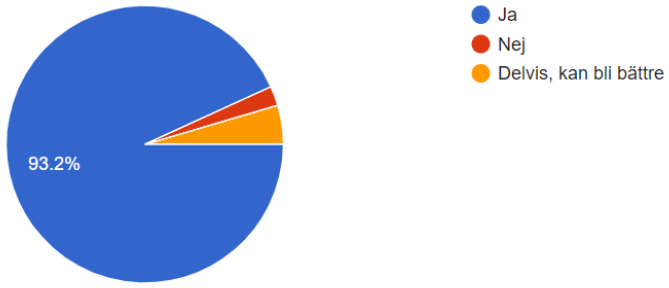
Är bedömningen att skapade kontakter kan leda till framtida affärer?

44 responses



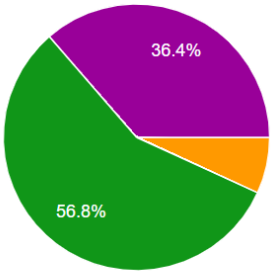
Jag är nöjd med information och service från projektledningen på BRG?

44 responses



Vad är ditt helhetsintryck av Göteborgs monter under årets MIPIM?

44 responses

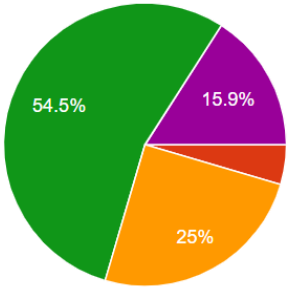




Genomsnitt 4,4

Hur tydliga var våra budskap i årets monter?

44 responses

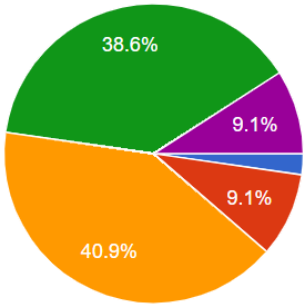




Genomsnitt 3,9

Hur uppfattade du programmet i montern under veckan?

44 responses



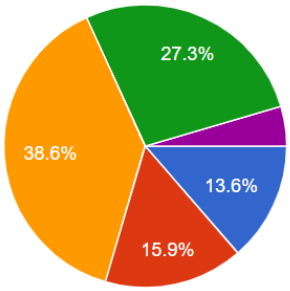


Genomsnitt 3,5

BUSINESS REGION GÖTEBORG

Hur uppfattade du vår gemensamma workshop?

44 responses

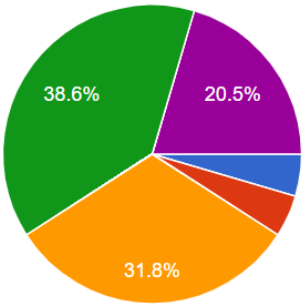


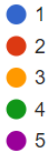


Genomsnitt 3,0

Vad tyckte du om middagen som följde workshopen?

44 responses

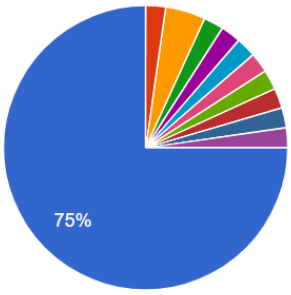




Genomsnitt 3,7

Bör Göteborgsregionen medverka på MIPIM även 2020?

44 responses





Fritextsvar som ställer sig positiva till MIPIM 2020 men att det kräver bättre närvaro från Göteborgs fackförvaltningar

BUSINESS REGION GÖTEBORG