



Göteborgs
Stad

ÖVERSIKTSPLAN FÖR GÖTEBORG

UTSTÄLLNINGS- UTLÅTANDE

Förslag till antagandehandling december 2021



INNEHÅLL

INLEDNING	8
Läsanvisning	9
Hur granskningen har genomförts	9
Inkomna yttranden	9
Sammanfattning av synpunkter	10
Justeringar och kommentarer	12
Sändlista	14
LÄNSSTYRELSENS YTTRANDE MED KOMMENTARER	16
Översiktsplanen	17
Centrala Göteborg	30
FÖP Högsbo Frölunda.....	38
Kommunens kommentarer	46
ÖVRIGA STATLIGA OCH REGIONALA ORGAN.....	50
Försvarsmakten	51
Trafikverket	52
Lantmäterimyndigheten	58
Statens Geotekniska Institut (SGI).....	58
Sjöfartsverket	60
Jernhusen AB, Region Väst	61
Västra Götalandsregionen, förvaltningen för kulturutveckling	63
GRANKOMMUNER OCH MELLANKOMMUNALA ORGAN ...	66
Ale kommun	67
Skövde kommun	67
Mölnads stad	67
Kungälv kommun	69
Stenungsunds kommun	69
Lerums kommun	69
Varbergs kommun	70
Räddningstjänsten Storgöteborg	70
Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)	70
KOMMUNALA NÄMNDER.....	74
Fastighetsnämnden	75
Nämnden för funktionsstöd	79

Förskolenämnden	81
Grundskolenämnden	82
Idrotts- och föreningsnämnden	84
Kretslopp och Vattennämnden	87
Kulturnämnden	89
Lokalnämnden	91
Miljö- och klimatnämnden	92
Park- och naturnämnden	96
Socialnämnd Centrum	100
Socialnämnd Sydväst	103
Socialnämnd Hisingen	107
Socialnämnd Nordost	111
Trafiknämnden	113
Utbildningsnämnden	119
Äldre samt, vård- och omsorgsnämnden	120
KOMMUNALA BOLAG	122
Higab	123
Got Event AB	125
Göteborg & Co	126
Göteborgs spårvägar	126
Älvstranden Utveckling AB	128
Göteborg Energi	137
Göteborgs Hamn AB	137
Göteborgs Stads Parkerings AB	139
Gryaab AB	140
PRIVATPERSONER.....	142
Privatperson 110	143
Privatperson 111	143
Privatperson 113	143
Privatperson 114	143
Privatperson 115/116	143
Privatperson 117	144
Privatperson 118	144
Privatperson 119	144
Privatperson 120/135	144
Privatperson 121	144
Privatperson 122	144
157 privatpersoner boende i Torslanda	145
Privatperson 164	146

Privatperson 169	146
Privatperson 171	147
11 privatpersoner	147
Privatperson 195	147
Privatperson 216	147
Privatperson 218	147
Privatperson 240 och 248	148
Privatperson 249	148
Privatperson 252	149
Privatperson 261	149
Privatperson 266	149
Privatperson 275	150
Privatperson 288	150
9 privatpersoner	150
Privatperson 300	150
Privatperson 310	151
Privatperson 312	151
Privatperson 315	151
Privatperson 316	151
Privatperson 317	152
Privatperson 325	152
Privatperson Centrala Göteborg 13	152
Privatperson Centrala Göteborg 14	152
Privatperson Centrala Göteborg 15	152
Privatperson Centrala Göteborg 16	153
Privatperson Högsbo-Frölunda 61	153
Privatperson Högsbo-Frölunda 62/64	153
Privatperson Högsbo-Frölunda 69	154
Privatperson Högsbo-Frölunda 66	154
Privatperson Högsbo-Frölunda 67/68	154
ÖVRIGA	156
Nordion Energi/Swedegas AB	157
Ellevio	157
Fastighetsägarna GFR	157
Yimby Göteborg	160
Cykelfrämjandet	161
Funktionsrätt Göteborg	161
Staden vi vill ha	162
Göteborgs begravningsamfällighet	162
Hyresgästföreningen	163

Naturskyddsföreningen	163
Byggföretagen i väst	166
Västsvenska handelskammaren	169
Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)	170
Askims fältrittklubb	171
Billdals ridklubb	172
Bulycke ryttaförening	172
Clarebergs ridklubb	172
Göteborg och Bohuslän Ridsportförbund	173
Göteborg Horse Park	173
Göteborgs fältrittklubb	173
Torslanda Ridklubb	173
Bergum-Gunnilse Utveckling	173
Fiskebäcks utveckling AB	174
Sjöbergens djurförening	174
Göteborgs fiskauktionsförening	175
Ö-dialogen	175
Arkitekturens Hus	176
Avenyföreningen	177
Alexandersson fastigheter i Göteborg AB	177
Fastighets AB Balder	177
Bonava Sverige AB	178
Bunkeberget AB	179
Castellum Väst AB	179
Derome	180
Erik Tibergs fastigheter	181
HSB Göteborg	181
JM AB	182
KB Ellesbo	183
Fastighetsägare Ingela Gathenhielms gata	183
NCC	183
Blå Tomten KB (Ikano bostad och Stena Fastigheter)	185
Kungsleden	185
BRF Göteborgshus 26	186
PEAB	187
Seniorgården AB	187
Skanska	188
Stena Fastigheter	189
Stena Line Scandinavia AB	191
Svensby 1:3	191
KB Bastiljen 1	191

Wallenstam	191
Älvsborgs Egnahemsförening	192
Partnergruppen Högsbo-Sisjön	192
Innerstaden Göteborg	193

INLEDNING

LÄSANVISNING

Detta utställningsutlåtande innehåller en sammanfattning av samtliga synpunkter som inkommit på utställningsförslaget till ny översiktsplan för Göteborg, fördjupning av översiktsplanen för centrala Göteborg och på fördjupning för Högsbo-Frölunda med Dag Hammar-skjöldsleden. Varje synpunkt följs av en kort kommentar från stadsbyggnadskontoret som anger på vilket sätt synpunkten tagits om hand.

Utställningsskedet medger endast sådana justeringar av förslaget till översiktsplan som inte riskerar att ge negativa konsekvenser för andra parter eller intressen.

Sedan utställningen har de två fördjupningarna av översiktsplanen slagits samman med den kommunövergripande till en handling. I utställningsutlåtandet kommenteras dock synpunkterna för respektive handling var för sig.

HUR GRANSKNINGEN HAR GENOMFÖRTS

Förslag till översiktsplan för Göteborg har varit utställd under perioden 24 mars – 28 juni 2021. Utställningshandlingarna skickades till drygt hundra remissinstanser enligt sändlista som redovisas nedan. Handlingarna har endast redovisats digitalt där text och kartor kopplats ihop och där läsaren kunnat tända och släcka markanvisningskartans olika informationslager. Översiktsplaneförslaget har också kunnat laddas ner som en textfil.

Utställningen av granskningsförslaget till ny översiktsplan för Göteborg skedde samtidigt som pandemin pågick. Det innebar begränsningar för möjligheterna till att bjuda in till utåtriktade aktiviteter på fysiska platser. Istället bjöd stadsbyggnadskontoret in till tre digitala möten om utställningsförslaget, så kallade webinarier, där den som ville kunde delta. Tre digitala lunchföredrag genomfördes om fördjupningen för Högsbo-Frölunda, om fördjupningen för centrala Göteborg respektive om handel i översiktsplanen.

Särskilda informationsmöten för näringslivet hölls vid två tillfällen. Stadsbyggnadskontoret har hållit ett flertal informationer för nämnder, förvaltningar och partigrupper. Grannkommunerna har fått information genom Göteborgsregionens kommunalförbunds nätverk för översiktlig planering.

Information om utställningen ställdes ut fysiskt på stadsbyggnadskontoret, Köpmansgatan 20. Information om utställningen spreds också via stadsbyggnadskontorets hemsida, Göteborg stads stadsutvecklingswebb och via sociala medier.

Fastighetskontoret, park- och naturförvaltningen och trafikkontoret har fått återkoppling på deras respektive yttranden efter granskningsperioden eftersom de är särskilt berörda av översiktsplanens innehåll i sin verksamhet.

INKOMNA YTTRANDEN

Sammanlagt har cirka 320 yttranden inkommit under utställningsskedet. Av dessa är 16 från kommunala nämnder och 10 från kommunala bolag. Svar har inkommit från Göteborgsregionen, Västra Götalandsregionen och från 4 kommuner. Länsstyrelsen har kommit med granskningsyttrande, vilket bifogas i sin helhet i detta utställningsutlåtande. Även 5 statliga myndigheter har svarat. Svar har också inkommit från 29 föreningar och organisationer lik-

som från 42 företag och 226 privatpersoner. Vilka som inkommit med yttranden framgår av innehållsförteckningen till detta utställningsutlåtande.

Flera synpunktslämnare har svarat separat på förslag till ny översiktsplan respektive på förslagen till fördjupningar. Vissa synpunkter från samrådet återkommer, men majoriteten noterar att mycket ändrats sedan samrådet och att flera synpunkter därifrån beaktats. Några nya synpunkter har tillkommit sedan samrådet.

SAMMANFATTNING AV SYNPUNKTER

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen står bakom översiktsplanens inriktning och menar att den utgör ett bra underlag för vägledning. Men de anser att alla riksintressen inte tillgodoses helt när det gäller totalförsvaret, yrkesfiske, naturvård, kommunikationer/sjöfart och kulturmiljö.

Länsstyrelsen kan utifrån underlaget i översiktsplanen inte utesluta att det som föreslås kommer att medföra negativ påverkan avseende människors hälsa och säkerhet.

Statliga och regionala aktörer

Försvarsmakten bedömer att riksintresset Säve skjutbana riskerar att skadas påtagligt på grund av översiktsplanens föreslagna sträckning för en framtida järnväg.

Trafikverket ser svårigheter att överbrygga trafikbarriärerna utan att samtidigt påverka framkomligheten i staden eller på Göta älv negativt. De menar att dessa frågor riskerar att bli svårhanterliga i framtiden om de inte är helt lösta i översiktsplanen.

Sjöfartsverket anser att en ny gång- och cykelbro över älven skapar motstående intressen. De vill att Göteborg ska undvika verksamheter och anläggningar som hindrar sjöfarten.

Västra Götalandsregionen påpekar att för att det ska finnas möjligheter till kollektivtrafikförsörjning av ytterstaden, krävs dialog med dem tidigt i kommande planskeden.

Kommuner och Göteborgsregionens kommunalförbund/GR

Mölndal stad lyfter särskilt vikten av att Göteborgs stad och Mölndals stad gemensamt säkerställer att riksintresset kommunikation i Fässbergsdalen inte påtagligt skadas. De ser ett behov av att fortsätta arbeta gemensamt för utvecklingen i Mölndalsåns dalgång, både när det gäller riksintresset för kommunikation men även det blågröna stråket Sävån.

Kungälv kommun vill inte stänga dörren helt för järnvägsreservat genom Kungälv tätort.

Göteborgsregionens kommunalförbund, GR, understryker Hamnbanans betydelse för godstransporter på järnväg till och från hamnen. De ser också att omlokalisering av industriverksamheter med fördel kan samordnas mellan kommuner. GR stöttar gärna i det långsiktiga arbetet.

Kommunala nämnder

Några återkommande synpunkter från kommunala nämnder redovisas nedan.

Flera nämnder ser behov av en tydligare konsekvensbeskrivning av eventuella utbyggnader

i ytterstaden med avseende på hållbart resande, ianspråktagande av jordbruksmark, sociala konsekvenser med mera.

Översiktsplanen bör prioritera/peka ut ytor för skola/förskola, framtida behov av idrottsanläggningar och ridanläggningar. Detta gäller särskilt i synpunkter på de båda fördjupningarna.

Socialnämnderna och Äldreomsorgsnämnden påpekar att översiktsplanen saknar äldres och funktionsvarierades perspektiv medan barnperspektivet är väl omhändertaget.

Översiktsplanens fördjupning för Högsbo-Frölunda bör kompletteras med inriktningar kring fornlämningar, kreativa verksamheter, kulturella mötesplatser med mera.

Flera nämnder betonar vikten av att det sker ett fortsatt arbete med utbyggnadsplanering, prioriteringar och utbyggnadsordning när översiktsplanen är klar.

Fler nämnder har också påtalat att det fortfarande finns målkonflikter i översiktsplanen som inte är lösta efter samrådet.

Trafiknämnden ser utmaningar i översiktsplanens inriktning att leda godset runt staden för att göra det möjligt att integrera Lundbyleden och Oscarsleden i stadens gatunät.

Fastighetsnämnden har flera önskemål om ändrad markanvändning i kartan. De vill bland annat också att den generella inriktningen bör vara att inträng i parker och naturområden i vissa fall ska vara möjligt för att upplåta mark för samhällsservice.

Park- och naturnämnden ser behov av fler avvägningar mellan trafik- och stadsmiljöanspråk och att Målbild Koll2035 behöver kalibreras bättre med fördjupningarna.

Kommunala bolag

Älvstranden AB och AB Framtiden anser att översiktsplanen anger tydligare prioriteringar av övergripande investeringar i infrastruktur kopplat till stråken och att överbygga barriärer.

Göteborgs hamn vill att översiktsplanen kompletteras med lämpliga ersättningslägen för färjeverksamheterna i innerhamnarna.

Parkeringsbolaget vill att översiktsplanen ska innehålla ett tydligare beskrivet tillvägagångssätt gällande framtagande av översiktliga parkeringsstrategier.

Branschorganisationer, ideella föreningar och företag

Flera aktörer har synpunkter kring en låg ambitionsnivå i utvecklingsinriktningen fördjupningen för centrala Göteborg.

En återkommande synpunkt är att fler målkonflikter behöver hanteras på ett tydligare sätt för att underlätta för efterföljande planeringsskeden.

Synpunkter och önskemål om stärkt perspektiv kring visst geografiskt område (Bergum Gunnilse utveckling, Fiskebäcks utveckling, Sjöbergens djurförening, Göteborgs fiskauktion, Ö-dialogen södra skärgården)

Åtta ridklubbar efterlyser att Göteborgs plan för ridsport får större avtryck på markanvändningskartan, bland annat vill de att framtida anläggningar pekats ut.

LRF, Hyresgästföreningen, Naturskyddsföreningen har omfattande yttranden med delvis kritiska synpunkter på planförslaget.

Flera påpekar att det är viktigt att en utredning av vilken järnvägskorridor som gäller startar snarast möjligt.

En intresseorganisation för byggföretagen anser att behovet av verksamhetsområden i Högsbo-Frölunda är överskattat och att staden ska satsa mer på blandad stadsbebyggelse.

JUSTERINGAR OCH KOMMENTARER

Remissvaren sammanfattas kort i detta utställningsutlåtande. Kommentarer ges direkt efter respektive svar. När liknande synpunkter framförs kan hänvisningar finnas.

Efter utställning har vissa justeringar, kompletteringar och förtydliganden gjorts utifrån de synpunkter som framkommit under utställningen. Huvudinriktningen kvarstår dock och synpunkterna har inte inneburit några större ändringar.

Framförallt gäller ändringarna språkliga justeringar samt mindre ändringar i illustrationer och karta för en ökad tydlighet. En del ändringar har föranletts av det något justerade uppbygget där de tidigare fördjupningarna för centrala Göteborg och Högsbo-Frölunda nu har lagts in som kapitel i översiktsplanen och även slagits samman med översiktsplanens kartlagger. Det har inneburit att vissa dubbelskrivningar har kunnat tas bort för att göra handlingen mer lättillgänglig.

Översiktsplanens strategikarta har omarbetats något för att bättre illustrera grönstrukturen. Även illustrationer och strategikartor för centrala Göteborg och för Högsbo-Frölunda har uppdaterats. Planbeskrivningen har framförallt kompletterats och förtydligats i kapitlet med tematiska inriktningar samt i bilagorna Planeringsnivåer för kustzonen, samt Vägledning för hantering av farligt gods. I relevanta avsnitt har handlingen kompletterats vad gäller äldreperspektiv och även funktionsrättsperspektiv. Geografiska inriktningar om havsområdet har kompletterats kring miljö kvalitetsnormer för havet. Avsnittet om teknisk försörjning har förtydligats framförallt utifrån synpunkter från Kretslopp- och vattennämnden. Gestaltad livsmiljö har kompletterats avseende arkeologi.

De geografiska inriktningarna för centrala Göteborg har förtydligats i kapitel om mobilitet och infrastruktur samt samhällsservice och teknisk försörjning. Det handlar bland annat om skrivelser kring avfallstransporter och avfallshantering. Ett förtydligande gäller att den del av innerstadsringen som utgörs av Lindholmsförbindelsen mellan Linnéplatsen till Lindholmen kommer att gå i tunnel i berg och under Göta älv. Inriktningarna för förskola och skola i den täta staden har förtydligats. Skrivningen "fler och mindre enheter" har justerats till "anpassade enhetsstorlekar" och uttrycket "nära" med avseende på avstånd har justerats till "rimligt avstånd".

I de geografiska inriktningarna för Högsbo-Frölunda har förtydliganden gjorts gällande hantering av dagvatten och skyfall i anslutning till boulevarderna och vid omvandlingen av Högsbo industriområde. Förtydligande gällande utvecklingen vid Värens idrottsområde har gjorts.

På markanvändningskartan har några områden för bebyggelse lagts till som hade fallit bort i utställningshandlingen. Samtliga dessa områden har tidigare avvägts i programarbeten eller genom positivt planbesked. Områdena som avses finns i Tuve, Biskopsgården, Kärra, Lindås och Rösered. Även mindre gränsjusteringar har gjorts för att bättre stämma med redan pågående markanvändning i några fall.

Språkliga justeringar och korrigeringar har även gjorts i rekommendationer och objektsbeskrivningar som hör till markanvändningskartan.

Rekommendationerna för ytterhamnen har kompletterats med att det finns ett möjligt läge för färjeterminal vid Arendal. Detta är i enlighet med fördjupningen av översiktsplanen för västra Arendal och Torsviken.

Med anledning av en synpunkt från Fastighetsnämnden som rör svårigheten att lokalisera nya skolor och förskolor i vissa delar av innerstaden och mellanstaden, har en komplettering gjorts av rekommendationen för utpekade natur- och friluftsområden. Justeringen innebär att det i undantagsfall kan vara möjligt att lokalisera skola eller förskola inom en begränsad del av dessa områden. Översiktsplanen gör det även möjligt att pröva skola/förskola inom mindre del av park- och idrottsområdena Ånäsfältet, Slottsskogen och Ruddalen så som de är avgränsade på markanvändningskartan.

Markanvändningskartan har kompletterats med utredningsområde för kommunikation vid Övre Husargatan/Sprängkullsgatan och vid Fattighusån/Ullevigatan. Syftet med dessa utredningsområden är att synliggöra att anspråk för kollektivtrafik behöver utredas med en bredare helhetsanalys med andra stadsmiljöanspråk bland annat blågröna stråk och kulturmiljövården.

Markanvändningen kring Ingela Gathenhielms gata i Högsbo industriområde har ändrats från verksamhetsområde till blandad stadsbebyggelse. En förändrad kategorisering av kvarvarande större verksamhetsområden i Högsbo Industriområden, från Område utan större förändring till Kompletteringsområde. Detta är ett förtydligande av områdenas framtida användning, inte förändrade förutsättningar för användningen.

Länsstyrelsen informerar i granskningsyttrandet om att arbete pågår med värdebeskrivningar och beslut om områden för riksintresse för industriell produktion. De informerar om att det står klart att riksintresset för Göteborgs hamn avser raffinaderierna St1, Nynäs och Preemraff samt anläggningarnas kopplingar till kommunikationer. Översiktsplanen har kompletterats med detta i text. När värdebeskrivning och karta finns framme kan översiktsplanen uppdateras med detta.

Länsstyrelsens granskningsyttrande bifogas översiktsplanen i sin helhet. Där Länsstyrelsen har framfört invändningar på planförslaget framgår detta särskilt.

För översiktsplanen som helhet, liksom för inriktningarna för centrala Göteborg och Högsbo-Frölunda har uppdateringar även gjorts i hållbarhetsbedömningarna samt i texter om genomförande.

SÄNDLISTA

Kommunala nämnder

Fastighetsnämnden
Förskolenämnden
Grundskolenämnden
Idrotts- och föreningsnämnden
Kretslopp och Vattennämnden
Kulturnämnden
Lokalnämnden
Stadsledningskontoret, lokalsekretariatet
Miljö- och klimatnämnden
Namnberedningen och GDA adresser
Park- och naturnämnden
Nämnden för funktionsstöd
Äldre samt vård- och omsorgsnämnden
Socialnämnd Nordost
Socialnämnd Centrum
Socialnämnd Hisingen
Socialnämnd Sydväst
Stadsledningskontoret
Trafiknämnden
Utbildningsnämnden

Kommunala bolag

Higab
Förvaltnings AB Framtiden
Got Event AB
GREFAB
Göteborg & Co
Swedegas
Göteborgs spårvägar
Älvstranden Utveckling AB
Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)
Göteborg Energi Gasnät AB
Göteborg Energi GothNet AB
Göteborg Energi Nät AB
Göteborgs Hamn AB
Göteborgs Stads Parkerings AB
Liseberg AB
Förvaltnings AB GöteborgsLokaler
RENOVA AB
Gryaab AB

Statliga

Länsstyrelsen
Trafikverket
Akademiska hus
Jernhusen AB, Region Väst
Luftfartsverket
Länsordningspolisen/Polismyndigheten VG
Lantmäterimyndigheten i Gbg
Sjöfartsverket
Svenska Kraftnät
HAV
Swedavia
Försvarsmakten Högkvarteret HKV
Statens geotekniska institut
Västarvet

Bransch- och intresseorganisationer

Fastighetsägarna
Sveriges Byggindustrier
Västfastigheter, Distrikt Göteborg
Svensk Handel
Lantbrukarnas riksförbund LRF
Naturskyddsföreningen i Göteborg
Göteborgs ornitologiska förening
”Funktionsrätt Göteborg (tidigare HSO; Handikappfören. Samarbetsorgan)”
Västsvenska handelskammaren
Hyresgästföreningen Region Västsverige
Friluftsförbundet, Gbg Distriktsförbund
Ekocentrum
NTF (trafiksäkerhet)
Motormännen, Göteborg
Västra Götalands idrottsförbund (Riksidrottsförbundet)

Grannkommuner och GR

Alingsås kommun
Borås stad
Ale kommun
Härryda kommun
Kungsbacka kommun
Kungälv kommun
Lerums kommun
Lilla Edet kommun
Mölnåls stad
Partille kommun
Skövde kommun
Stenungsunds kommun
Tjörns kommun
Trollhättans kommun
Varbergs kommun
Öckerö kommun
Göteborgsregionen

Övriga

Ellevio (eldistributör i Askim och södra skärgården)
Västra Götalandsregionen
Business Region Göteborg, BRG
Räddningstjänsten Storgöteborg
Västrafik
Svenska kyrkan, Göteborgs Stift
Göteborgs Begravningsamfällighet
Cykelfrämjandet Göteborg
Göteborgs hembygdsförbund
Företagarföreningen i Göteborg
Högsbo-Sisjöns företagareförening

LÄNS- STYRELSENS YTTRANDE MED KOMMENTARER

Länsstyrelsens yttranden återges här i sin helhet, men utan bilagor. Till Länsstyrelsens granskningsyttranden bifogades yttranden från Försvarmakten, Havs- och vattenmyndigheten, Luftfartsverket, Post- och telestyrelsen, Sjöfartsverket, Skogsstyrelsen, SGI, Tillväxtverket och Trafikverket.

ÖVERSIKTSPLANEN

Inledning

Detta granskningsyttrande lämnas med stöd av 3 kap. 16 § plan- och bygglagen (PBL). Yttrandet utgör statens samlade uppfattning om planen vad gäller Länsstyrelsens ingripande-grunder enligt 11 kap. 10 § PBL i ett senare planeringsskede. Enligt 3 kap. 16 § PBL ska det av yttrandet framgå om:

1. förslaget inte tillgodoser ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken (MB),
2. förslaget kan medverka till att en miljö kvalitetsnorm (MKN) enligt 5 kap. MB inte följs,
3. redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS) inte är förenlig med 7 kap. 18 e § första stycket MB,¹
4. sådana frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, och
5. en bebyggelse eller ett byggnadsverk blir olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Yttrandet är en del av översiktsplanen och ska därför läggas till planen då den antagits. Där Länsstyrelsen inte har godtagit planen i viss del, ska det anmärkas i översiktsplanen.

I rollen att ta tillvara och samordna statens intressen har Länsstyrelsen inhämtat synpunkter på förslaget till översiktsplan från berörda myndigheter. Yttranden över planförslaget har inkommit från Försvarsmakten, Havs- och vattenmyndigheten, Luftfartsverket, Post- och telestyrelsen, Sjöfartsverket, Skogsstyrelsen, Statens geotekniska institut (SGI), Tillväxtverket och Trafikverket.² Kopior av yttrandena överlämnas till kommunen för kännedom.

Parallellt med den kommunomfattande översiktsplanen ställer kommunen ut två fördjupningar av den, centrala Göteborg och Högsbo-Frölunda. Länsstyrelsens skriver separata granskningsyttranden över fördjupningarna.

Samlad bedömning

Länsstyrelsen välkomnar att kommunen tagit fram ett förslag till ny översiktsplan. Kommunen tar i översiktsplanen höjd för en befolkningstillväxt på 250 000 personer till år 2050, samtidigt som kommunen visar en tydlig vilja och ambition om att växa hållbart. Länsstyrelsen står bakom översiktsplanens inriktning om en nära, sammanhållen och robust stad. Översiktsplanen ger överlag en god vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras.

Länsstyrelsen bedömer att berörda riksintressen inte helt tillgodoses. Det gäller riksintresse för totalförsvaret, yrkesfiske, naturvård och kommunikationer.

Länsstyrelsen bedömer att det som föreslås överlag medverkar till att MKN enligt 5 kap. MB följs. I efterföljande planering får det studeras mer i detalj hur vissa förslag i översiktsplanen, till exempel förslag om ny blandad stadsbebyggelse intill vattendrag och klimatanpassningsåtgärder, kan genomföras på ett sätt så att MKN för vatten följs. Det samma gäller MKN luft och efterföljande planering för områden som är påverkade av luftföroreningar.

¹ Översiktsplanen innehåller inga förslag på LIS-områden.

² Energimyndigheten, Länsstyrelsen i Hallands län och Svenska Kraftnät har meddelat att de inte har några synpunkter

Länsstyrelsen bedömer att frågor som berör mark- och vattenområden och som angår angränsande kommuner överlag samordnas på ett lämpligt sätt. Med tanke på trafiksituationen på väg 155 krävs gemensamma överenskommelser med Öckerö kommun för hur markanvändningen ska utvecklas i kommunerna.

När det gäller människors hälsa och säkerhet eller risken för olyckor, översvämning och erosion har en storstad som Göteborg många och komplexa planeringsförutsättningar att hantera. Utifrån underlaget i översiktsplanen kan Länsstyrelsen därför inte utesluta att det som föreslås kommer att medföra sådan negativ påverkan avseende människors hälsa och säkerhet eller risken för olyckor, översvämning och erosion att det i ett senare planeringsskede kan ge Länsstyrelsen anledning att ingripa enligt 11 kap. PBL.

Länsstyrelsens synpunkter gällande ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Rikssintressen

Totalförsvaret (3 kap. 9 § MB) ³

Försvarmakten är i en pågående tillväxt i enlighet med försvarsbeslut från år 2020. Skyddet av Försvarmaktens rikssintressen måste således beaktas i ljuset av denna pågående tillväxt. För att Försvarmakten ska kunna ha den tillväxt som behövs så pågår även en översyn av rikssintresserna för totalförsvarets militära del. Det är med hänsyn till pågående tillväxt viktigt med en fortsatt nära dialog mellan kommunen, Försvarmakten och Länsstyrelsen gällande den fysiska planeringen i kommunen. Nedan följer områdesvisa och tematiska synpunkter.

Säve skjutbana

Länsstyrelsen bedömer att kommunens förslag på en framtida järnväg till hamnen via Säve depå riskerar att påtagligt skada rikssintresse för totalförsvaret vid Säve skjutbana. Kommunen skriver att sträckningen är ungefärlig, men den sträckning som kommunen föreslår riskerar att påtagligt skada rikssintresset Säve skjutbana. Länsstyrelsen motsätter sig den föreslagna sträckningen.

När det gäller kommunens förslag på verksamhetsområden i närheten av Säve skjutfält rekommenderar Länsstyrelsen att utbredningen av dessa justeras så att de inte innefattar rikssintresseområdet. Det berör främst områden i nordöstra delen av utvecklingsområdet (närmast skjutbanan), där tillkommande störningskänslig bebyggelse kan riskera att påtagligt skada rikssintresset. I vilken utsträckning kontor, lager, logistik och annan verksamhet, som inte per definition är störningskänslig bebyggelse, kan påverka skjutbanan och rikssintresset behöver utredas vidare. Även större förändringar av marknivå och topografi kan förändra bullersituationen.

Kommunen föreslår en trafikplats längs Hisingsleden vid Holmvägen. Trafikplatsen ligger delvis innanför rikssintressets gräns. Länsstyrelsen förordar att trafiklösningen planeras så att den inte riskerar ta rikssintresseområdets mark ⁴ i anspråk.

I den geografiska inriktningen för ytterstaden beskrivs området norr om Säve skjutbana som ett utredningsområde för bostäder. En mindre del av utredningsområdet överlappar med påver-

³ Se också Försvarmaktens yttrande, daterat 2021-05-17

⁴ Dvs. Fortifikationsverkets fastighet.

kansområde för buller eller annan risk från riksintresset Säve skjutbana. Inom detta område kan bullernivåer från skjutbanorna överskrida riktvärden för störningskänslig bebyggelse, vilket även innebär att störningskänslig bebyggelse i denna del riskerar att påtagligt skada riksintresset.

Göteborgs skärgårdsskjutfält

Kommunen föreslår fyra nya områden för blandad stadsbebyggelse på Styrö inom skärgårdsskjutfältets påverkansområde för buller och annan risk. På några av öarna i södra skärgården finns också områden inom påverkansområdet i översiktsplanen benämnda Övriga bebyggelseområden i ytterstaden. Utifrån den detaljeringsgrad som översiktsplanen har är det i detta skede inte möjligt att bedöma omfattningen av skadan på riksintresset. Vid eventuell fortsatt planering av dessa områden önskar Försvarsmakten att samråd sker tidigt i processen.

Kviberg

Tillkommande bebyggelse vid Kviberg kan komma att skada riksintresset för totalförsvarets militära del som omfattas av sekretess, men översiktsplanen är inte så detaljerad att det i nuläget går att bedöma omfattningen av skadan på riksintresset. Inom riksintresset föreslår kommunen också ett omvandlingsstråk. Det kan också skada riksintresset, då det är viktigt att inte begränsa tillgängligheten till och från riksintresset. Det är viktigt att samråd sker med Försvarsmakten inom detta område, gärna i tidigt skede.

Natur- och friluftsområden samt områdesskydd

Det är viktigt att natur- och friluftsområden eller annan störningskänslig verksamhet inte inrättas inom, eller i närheten av skjutfälten som kan föranleda bullerkrav och på så vis försvåra och begränsa Försvarsmaktens verksamhet. Vidare kan även områdesskydd så som naturreservat, Natura 2000-områden med mera över övnings- och skjutfälten i förlängningen begränsa Försvarsmaktens verksamhet och således riskera att påtagligt skada riksintresse för totalförsvarets militära del. Samtliga ärenden som rör områdesskydd enligt MB 7 kap.- ska samrådats med Försvarsmakten.⁵

Kommunens förslag på nya riksintressen för totalförsvarets civila del

Översiktsplanen innehåller tre lägen för skyddsportar. Kommunen föreslår att de ska utgöra riksintresse för totalförsvarets civila del på grund av deras betydelse för samhällets krisberedskap. Kommunen lyfter bland annat fram att portarna värnar civilbefolkningen och säkerställer viktiga samhällsfunktioner.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) är den nationella myndighet som ansvarar för att identifiera riksintresseanspråk för totalförsvarets civila del. MSB ser just nu över behovet av mark- och vattenområden av riksintresse, men skyddsportar och liknande är inte aktuella som riksintresseanspråk i dagsläget, utan MSB har i sitt pågående arbete hittills prioriterat områden viktiga för energiförsörjningen.

Länsstyrelsen kan konstatera att platserna som föreslås baseras på utredningar om var skyddsportarna ger stor nytta som skydd utifrån naturgivna förutsättningar och att det där finns konkurrerande riksintresseanspråk. För att kunna väga skyddsportar mot andra riksintressen krävs att de också är av riksintresse, eftersom andra allmänna intressen inte kan vägas mot riksintressen om de riskerar att ge påtaglig skada på ett riksintresse.

⁵ Detta gäller även inom de av Fortifikationsverkets fastigheter som inte utgör riksintressen eller ligger inom påverkansområde.

Länsstyrelsen har, enligt förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden, möjlighet att underrätta Boverket och berörda myndigheter om Länsstyrelsen anser ett ytterligare mark- eller vattenområde bör anges som riksintresse. Länsstyrelsen är positiv till kommunens initiativ och väljer därför att utnyttja möjligheten att lyfta förslaget till Boverket och MSB. Länsstyrelsen gör det i en särskild skrivelse.⁶

Yrkesfiske (3 kap. 5 § MB)

I kommunen finns tre hamnar⁷ som är utpekade som riksintresse för yrkesfisket. Vid en av dem, landningshamnen Göteborg (Fiskhamnen), föreslår kommunen ett utredningsområde för stadsbebyggelse. Kommunen anser att hamnen har mist sin betydelse som riksintresse för yrkesfiske. Kommunen motiverar det med att endast mycket begränsad mängd fisk landas där och att det saknas förutsättningar att detta ändras i framtiden.

Vid en annan av hamnarna, Fiskebäck, redovisar kommunen en vilja att utveckla Fiskebäck som fiskehamn, men samtidigt också förslag på ny blandad stadsbebyggelse. Av hållbarhetsbedömningen framgår att föreslagen exploatering kan medföra framtida restriktioner för hamnverksamhet.

Länsstyrelsen bedömer att det även fortsättningsvis är viktigt att fiskenäringens behov av landnings- och/eller hemmahamnar kan säkerställas. Den exakta lokaliseringen för detta är inte avgörande, men om kommunen vill utveckla hamnområdena behöver det klargöras hur det kan göras samtidigt som områdenas funktion som landnings- och/eller hemmahamnar säkerställs. Av översiktsplanen framgår inte hur detta ska gå till, så utifrån nu kända förutsättningar kan Länsstyrelsen inte utesluta att omvandlingar i hamnområdena kan ge upphov till påtaglig skada på riksintresset för yrkesfiske.

Naturvård (3 kap. 6 § MB) och Natura 2000-områden

*Säveån*⁸

Säveån, som är av riksintresse för naturvård och ett Natura 2000-område på sträckan genom kommunen, ligger i översiktsplanen inom blandad stadsbebyggelse och områden där förändrad markanvändning föreslås. Det handlar bland annat om att fortsätta utveckla en blandad stadsbebyggelse, verksamheter, klimatanpassningsåtgärder och åtgärder för att motverka skred. Därtill önskar kommunen att förbättra allmänhetens tillgång till Säveån.

Länsstyrelsen kan konstatera att översiktsplanen sammantaget medger en utveckling som riskerar ha negativ påverkan på Säveåns värden.⁹ Kommunen bedömer att utbyggnadsplanerna vid Fjällbo och Sävenäs riskerar att ge påtaglig skada på riksintresset för naturvård. Kommunen avser att utreda hur eventuella skador ska undvikas eller minimeras i kommande detaljplanering och projekt. På motsvarande sätt ska påverkan på Natura 2000-området utredas och prövas senare. Kommunens inriktning att senare hantera ingrepp och deras påverkan isolerat för varje detaljplan och projekt försvårar för en uppskattning av effekterna på området och bevarandevärdena som helhet. Särskilt komplicerat blir det att bedöma isolerade effekter i ett system som Säveån, som sträcker sig över ett stort område och där effekter lättare kan

6 Se dnr 408-25336-2021.

7 Donsö, Fiskebäck och Göteborg (Fiskhamnen).

8 Säveån, Nääs och Öjared, NRO 14-148 och Natura 2000-område Säveån, nedre delen SE0520183.

9 Prioriterade bevarandevärden i Natura 2000-området Säveån nedre delen är det naturliga, större vattendraget och en ursprunglig stam av lax. Av värdebeskrivningen till riksintresset (NRO 14-148) framgår att bl.a. byggande av vägar, ledningar och bebyggelse kan påverka värdet negativt

spridas inom systemet. Ett hållbart nyttjande av Sävån säkerställs sannolikt lämpligast genom ett helhetsgrepp, vilket Länsstyrelsen rekommenderar att kommunen initierar, rimligtvis i samverkan med andra berörda kommuner.

Utifrån nu kända förutsättningar kan Länsstyrelsen inte utesluta att översiktsplanens förslag för området längs Sävån kan ge upphov till påtaglig skada på riksintresset för naturvård.

*Göta och Nordre älvs dalgångar*¹⁰

Inom riksintresset för naturvård, norr om Kärra alldeles väster om väg E6, föreslår kommunen ett verksamhetsområde. Kommunen avser att behandla risken för påtaglig skada på naturvärdena i kommande planering. Då kommunen i översiktsplanen inte gjort någon riktigt bedömning av planförslagets påverkan och konsekvenser för riksintresset kan Länsstyrelsen i detta skede inte utesluta risken för påtaglig skada på riksintresset för naturvård.

I närheten av förslaget verksamhetsområde finns också ett Natura 2000-område. Kommunen skriver att dess värden ska beaktas i den kommande planeringen, vilket Länsstyrelsen ser som viktigt då det utifrån nu kända förutsättningar inte heller helt kan uteslutas att strandängarna öster om väg E6 i någon mån påverkas indirekt.

Friluftsliv (3 kap. 6 § MB)

När det gäller riksintresse för friluftsliv skriver kommunen att de har en avvikande synpunkt på omfattningen av det anspråk som pekats ut för Slottsskogen och Delsjön. Kommunen anser att riksintresseområdets avgränsning kring Slottsskogen behöver fortsätta studeras i samband med utvecklingen av närliggande områden och att riksintresseavgränsningen vid Delsjön behöver diskuteras i samband med utökning av berört naturreservat.

Länsstyrelsen är beredd att föra en dialog med kommunen om hur värdena kan tillgodoses i samband med utvecklingen av närliggande områden vid Slottsskogen. Samtidigt önskar Länsstyrelsen att kommunen ändrar formuleringarna i översiktsplanen. Kommunen kan skriva att kommunen avser att mer i detalj studera hur riksintressets värden vid Slottsskogen kan tillgodoses i samband med utveckling av närliggande områden, istället för att fokusera på att justera avgränsningen. Riksintressen är inte en skarp gräns utan värden som ska tillgodoses. Även om anspråket justeras något, så kan sådant som sker utanför gränsen påverka värdena.

Kulturmiljövård (3 kap. 6 § MB)

Länsstyrelsen välkomnar att kommunen till utställningshandlingen av översiktsplanen tagit fram ett särskilt underlag som hanterar riksintressen för kulturmiljövården och som beskriver centrala stadens karaktärsområden. I underlaget uttrycks utöver beskrivning av riksintressets uttryck ett generellt förhållningssätt till riksintresse för kulturmiljövård och ett rekommenderat förhållningssätt till respektive riksintresseområde, samt anspråk som kan innebära påverkan på riksintresset. Länsstyrelsen bedömer att detta underlag kan utgöra ett stöd och indikator för hur riksintresset kan tillgodoses och hur skada på riksintresse för kulturmiljövården kan undvikas i kommande planerings- och eller bygglovssammanhang. Underlaget indikerar också vilken typ av fördjupat planeringsunderlag som behöver tas fram i samband med planarbete inom de olika delområdena.

Förutom det fördjupade planeringsunderlag som kan behöva tas fram vill Länsstyrelsen understryka betydelsen av att kommunen utifrån framtagna underlag också utvecklar arbetssätt

¹⁰ NRO 14-122 och Natura 2000-område Göta älv-Nordre älvs dalgång SE0520035.

och strategier för att i tidiga skeden beakta och inkludera kulturmiljövärden och karaktärer för en hållbar helhet och sammanvägda bedömningar. Det blir ett sätt att säkerställa att riksintressen inte påtagligt skadas och att allmänna kulturmiljövärdena värnas och att stadens varierande karaktär fortsatt kan prägla staden.

Kommunen föreslår i översiktsplanen omfattande åtgärder vad gäller att bemöta och förhindra klimatförändringar i form av översvämningar, skyfall och stigande havsnivåer. När det gäller planering och anläggande av klimatanpassningsåtgärder är det, för att undvika skada på kulturmiljövärden, viktigt att de kulturhistoriska förutsättningarna inkluderas tidigt i processen.

Kommunikationer (3 kap. 8 § MB)

Järnväg

Kommunen föreslår blandad stadsbebyggelse i ett större område i närheten av centralstationen. Förslaget påverkar områden av riksintresse för kommunikationer. Det är svårt att i detta skede beskriva hur riksintressena påverkas av förslaget. I efterföljande planering är det viktigt att kommunen arbetar tillsammans med Trafikverket för att nå ett genomförande som inte påtagligt skadar riksintressena.

Vad gäller redovisning i översiktsplanen av utbyggnad av fler spår på Västra Stambanan och uppställningsspår i Lärje se Trafikverkets yttrande.¹¹

Väg

Kommunen föreslår blandad stadsbebyggelse i och över Brottkärrsmotet, som är en del av riksintresse för kommunikationer för väg 158. Som kommunen presenterar förslaget redovisas även blandad stadsbebyggelse inom vägområdet. Länsstyrelsen konstaterar att det kan medföra påtaglig skada på riksintresset för kommunikationer.

Kommunen har en ambition i översiktsplanen om att minska barriärer i staden. Kommunen pekar på ett antal vägar och stråk där barriärminskande åtgärder krävs. Några av dessa är utpekade som riksintressen för kommunikationer. Länsstyrelsen står, som nämnts ovan, bakom översiktsplanens inriktning, men det är viktigt att de barriäröverbyggande åtgärderna utformas så att de inte riskerar att ge påtaglig skada på berörda riksintressen. Hur det ska göras får kommunen i efterföljande planering studera vidare tillsammans med Trafikverket.

Även vissa metrobussanspråk kan påverka riksintresse för kommunikationer beroende på utformning. Även här krävs fortsatt dialog med Trafikverket.

Hamn

Masthuggskajen, Stigbergskajen och Majnabbekajen (innerhamnen) är utpekade som riksintresse för kommunikationer. Kommunen ifrågasätter hamnarnas riksintressestatus på sikt. Hamnarnas riksintressestatus kan förändras först när funktionen är säkerställd på annan plats, vilket den inte är i dagsläget. Därför kvarstår kajernas riksintresseutpekanden tills vidare. Länsstyrelsen bedömer således att översiktsplanens förslag om blandad stadsbebyggelse riskerar att påtagligt skada riksintresse för kommunikationer.

Vad gäller riksintresse för hamn vid Torsviken hänvisar Länsstyrelsen till granskningsyttrandet över fördjupning för Torsviken.¹²

¹¹ Daterat 2021-05-17.

¹² Yttrande daterat 2020-10-20, Länsstyrelsens diarienummer 401-38311-2020.

Sjöfart

Att stärka sambanden över Göta älv och därmed minska barriäreffekten är en viktig grund för att möjliggöra översiktsplanens intentioner. I översiktsplanen föreslår kommunen därför en ny gång- och cykelbro mellan Hugo Hammars kaj och Packhuskajen, ett reservat för Lindholmsförbindelsen samt utredningsområden för nya framtida älvförbindelser för området Ringön-Gullbergsvass, Lärje och Agnesberg. Samtidigt är Göta älv utpekad som riksintresse för kommunikationer.¹³

Länsstyrelsen bedömer att det föreslagna läget för en ny gång- och cykelbro mellan Hugo Hammars kaj och Packhuskajen i förhållande till befintliga broar inte kan utgöra skada på riksintresset. Däremot är utformning av bron och eventuella öppettider frågor som kan påverka riksintresset, men det får hanteras i kommande skeden.

Vad gäller Lindholmsförbindelsen kan Länsstyrelsen acceptera en tunnel under älven, men om kommunen avser att göra en bro så kan Länsstyrelsen på detta underlag inte avgöra påverkan på riksintresset.¹⁴

Beträffande översiktsplanens tre utredningsområden för framtida älvförbindelser behöver de studeras vidare för att Länsstyrelsen ska kunna ta ställning till de föreslagna lägena. Men så länge nya broar inte inskränker på det fysiska område som är utpekad som riksintresse för farled bedömer Länsstyrelsen att kommunen i översiktsplanen tillgodoser riksintresset.

Industriell produktion (3 kap. 8 § MB)

Tillväxtverket har i april 2021 beslutat om en sektorsbeskrivning för riksintresse industriell produktion. Under år 2021–2022 kommer Tillväxtverket att arbeta med värdesbeskrivningar och beslut om områden för riksintresse industriell produktion, men redan står det klart att området i Göteborgs hamn kommer att finnas kvar som riksintresse för industriell produktion. Området omfattar tre anläggningar för raffinaderiverksamhet och anläggningarnas kopplingar till kommunikationer.¹⁵

Utpekad utredningsområde för skyddsportar kan påverka del av energihamnen som kommer att omfattas av riksintresse industriell produktion, vilket kräver hänsyn, men Länsstyrelsen bedömer att riksintresset för industriell produktion tillgodoses i översiktsplanen.

I väntan på beslut och värdebeskrivningar för området av riksintresse för industriell produktion kan kommunen i översiktsplanen markera raffinaderierna St1, Nynas och Preemraff på karta och i text ange att riksintresset avser anläggningarnas nyttjande och kopplingar samt användning av energihamnen och riksintresse för kommunikationer.¹⁶

Riksintressen i havsområdet

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen har kompletterat översiktsplanen med ställningstaganden gällande riksintressen och övriga allmänna intressen för havsområdet. Kommunen

¹³ Farled 955.

¹⁴ Se vidare Länsstyrelsens granskningsyttrande över fördjupning av översiktsplan för centrala Göteborg, nr 401-12893-2021.

¹⁵ Industriell produktion handlar i första hand om basindustrin. Det betyder att det som beskrivs som riksintresse industriell produktion i preciseringen för Göteborgs hamn, Riksintresset Göteborgs hamn | Länsstyrelsen Västra Götaland (lansstyrelsen.se), inte längre stämmer.

¹⁶ Se också Tillväxtverkets yttrande, daterat 2021-04-13.

är tydlig med att förslaget till nationell havsplan är förenligt med kommunens planeringsintressen inom det havsområde där stat och kommun har delat ansvar. Inriktningarna för havsområdet utgör en god grund för hantering av frågorna. Beskrivningen av intressekonflikter kan fungera vägledande för kommande avvägningar.

Kommunen skriver att det sedan tidigare finns ett dumpningsområde för rena muddermassor i Hakefjorden, men att det är osäkert om det kan fortsätta användas. Länsstyrelsen ser det som mindre sannolikt att Hakefjorden kommer att kunna användas som dumpningsplats. Den har inte använts på flera år och dispenser har nekats trots att de massor som avsetts dumpas varit rena.¹⁷

Miljö kvalitetsnormer

Vatten

När det gäller MKN för vatten välkomnar Länsstyrelsen att kommunen håller på att ta fram riktlinjer för hantering av MKN i planeringen och att delar av dem har arbetats in i översiktsplanen. Översiktsplanen innehåller bland annat strategier och riktlinjer för gröna och blågröna stråk. Inriktningen att värna ekologiska kantzoner är bra och verkar i rätt riktning. Många av vattenförekomsterna i kommunen har sänkt status just för att de saknar naturliga livsmiljöer för vattenlevande växter och djur, bland annat till följd av att strandzonerna har hårdgjorts eller ianspråktagits så att naturmiljön gått förlorad. Det får i kommande skeden studeras vidare hur vissa förslag i översiktsplanen, till exempel förslag om ny blandad stadsbebyggelse intill vattendrag och klimatanpassningsåtgärder, kan genomföras på ett sätt så att MKN för vatten följs.

Länsstyrelsen ser positivt på översiktsplanens inriktningar för hur föroreningsbelastningen via dagvattnet ska minska för att få en bättre ekologisk och kemisk status i vattenmiljöerna. I efterföljande planering och prövning blir det viktigt att kommunens ambitioner och åtgärder för att följa miljö kvalitetsnormerna för vatten förverkligas.

Miljö kvalitetsnormer för havsmiljön hanteras inte i översiktsplanen. Kommunen behöver komplettera översiktsplanen med det.¹⁸

Luft

Som framgår av översiktsplanen finns det i kommunen problem med dålig luftkvalitet. I översiktsplanen beskriver kommunen att det finns områden med så höga luftföroreningsnivåer att de är helt olämpliga att bebygga innan nivåerna är tillräckligt låga. Vidare skriver kommunen att det finns områden med utvecklingspotential, men där luftsituationen är så dålig att en bebyggelse helt behöver styras utifrån att minimera människors exponering för luftföroreningarna. Dessa platser beskrivs i huvudsak vara områden nära trafikleder, större gator samt i vissa centrala områden med hög bakgrundsnivå, liksom i anslutning till industrier med stora luftutsläpp. Det specificeras dock inte närmre vilka områden som avses.

För att det ska bli tydligt för efterföljande planering anser Länsstyrelsen att det tydligare ska framgå av översiktsplanen vilka områden som avses. Kartlagren som redovisar värden och

¹⁷ Länsstyrelsen vill i sammanhanget också poängtera att dumpning i havet alltid ska vara ett sistahandsalternativ. I första hand ska verksamhetsutövaren undersöka möjligheten att återanvända massorna eller deponera dem på land.

¹⁸ Se Havs- och vattenmyndighetens yttrande, daterat 2021-05-12

hänsyn av betydelse för hälsa och säkerhet kan till exempel kompletteras med områden som är påverkade av luftföroreningar och där speciell hänsyn behöver tas. På så sätt kan översiktsplanen ge tydligare vägledning för kommunens ambition om en planering för boendemiljöer med en god luftkvalitet.

Mellankommunala frågor

Väg 155

Med tanke på trafiksituationen på väg 155 är det viktigt att den mellankommunala samordningen med Öckerö kommun är välplanerad och strukturerad och fungerar utifrån lång och kort sikt. Som grund för den mellankommunala samordningen krävs gemensamma överenskommelser för hur markanvändningen ska utvecklas i kommunerna. För tillfället pågår en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för väg 155. Åtgärdsvalsstudien för väg 155 förväntas färdigställas under år 2022. Utgångspunkten är att alla parter ska landa i en gemensam hållbar och långsiktig lösning. Till dess krävs samsyn mellan kommunerna vid planläggning av områden som påverkar västra väg 155.

Kommunen redovisar ett par olika alternativ för vägbro mellan Göteborg och Öckerö kommun. Båda alternativen är i linje med de utredningsalternativ som finns i ÅVS för väg 155. Eftersom åtgärdsvalsstudien inte är färdigställd finns det även andra alternativ som utreds utöver redovisade markreservat.

Hälsa och säkerhet eller risken för olyckor, översvämning eller erosion

Översvämning

Kommunen har sedan samrådet kompletterat översiktsplanen med planeringsnivåer för kustzonen.¹⁹ Underlaget kompletterar tidigare tematiska tillägg till översiktsplanen för översvämningsrisker.²⁰ Kommunen har därmed planeringsnivåer för hela kommunen, även utanför det föreslagna storskaliga skyddet.

Länsstyrelsen lyfte i granskningsyttrande²¹ över tematiska tillägget till översiktsplanen för översvämningsrisker behovet av att kommunen måste bedöma om SMHI:s senaste havsnivåberäkningar och Boverkets tillsynsvägledning avseende översvämningsrisker²² föranleder att nivåer och utgångspunkter måste omprövas. Länsstyrelsen kan inte se att kommunen gjort en sådan bedömning i samband med framtagandet av planeringsnivåer längs kusten.

Boverket rekommenderar i tillsynsvägledningen avseende översvämningsrisker att sammanhållen bebyggelse som utgångspunkt ska lokaliseras över beräknad högsta nivå för hav eller nivån för beräknat högsta flöde i vattendrag. Boverket lyfter också att tillgängligheten generellt ska säkerställas med tillfartsvägar som klarar översvämning motsvarande den grundläggande utgångspunkten. Länsstyrelsens tolkning och utgångspunkt utifrån detta är att även vägar ska planeras på samma nivå som till exempel bostäder.²³

19 Kommunen har valt en att utgå från en dimensionerande händelse år 2100 med 200 års återkomsttid, vilket motsvarar ett vattenstånd på ca 2,4 meter (RH 2000). Olika säkerhetsmarginaler tillämpas sedan och varierar beroende på typ av bebyggelse.

20 Antagen 2019-04-25.

21 Daterat 2018-03-09, diarienummer 401-1050-2018

22 Boverkets tillsynsvägledning avseende översvämningsrisker

23 Länsstyrelsen delar samtidigt kommunens bedömning att dessa vägar kan tillåtas översvämmas med 20 cm. Det förutsätter dock att vägen klarar det utifrån till exempel bärlast.

Länsstyrelsen önskar att kommunen ser över översiktsplanens rekommendation om att använda 200-årsnivån som utgångspunkt av planeringsnivå för utrymningsvägar och prioriterade stråk, speciellt för kustzonen.

Vidare anser Länsstyrelsen att kommunen för vattendrag, som utgångspunkt, ska tillämpa beräknat högsta flöde (BHF) för ny sammanhållen bebyggelse. Detta i enlighet med rekommendationer i Boverkets tillsynsvägledning.

För ny sammanhållen bebyggelse i kustzonen är Länsstyrelsens utgångspunkt att planeringsnivån för zon 1 i faktabladet Stigande vatten²⁴ används. För Göteborg/Torshamnen är planeringsnivån enligt Stigande vatten + 3,4 meter. Det som kommunen föreslår inom 10 meter längs kusten ligger i linje med detta, men efter 10 meter sänker kommunen nivån med 0,5 meter. Länsstyrelsen önskar ta del av underlag och en fortsatt dialog kring den sänkta planeringsnivån för att avgöra lämpligheten i den.

I lista över prioriterade klasser har prioritetsklass 1 och prioritetsklass 2 fått högre säkerhetsnivå jämfört mot dem som finns i prioriteringsklass 3 och 4. Länsstyrelsen noterar att Göteborgs hamn landar på lägre planeringsnivåer jämfört mot idag. Även drivmedelsförsörjning/bensinstationer ligger i lägre prioriteringsklass, trots att de kan orsaka stora miljöskador om de översvämmas och därmed bör skyddas extra från att stå under vatten. I tillsynsvägledningen avseende översvämningsrisker lyfter Boverket fram att även enstaka verksamheter eller industrier med risk för miljöpåverkan vid översvämning bör lokaliseras till områden som inte hotas av översvämning och bör därmed som grundregel lokaliseras över beräknad högsta nivå för hav. Då indelningen av prioriteringsklasser utgår från styrelseplaneringen vill Länsstyrelsen uppmärksamma att det kan vara så att alla perspektiv inte omhändertas utifrån risker vid översvämning. Prioriteringslistor kan behöva förtydligas och även ses över ifall andra verksamheter som kan ha behov av ytterligare skydd ska omfattas, såsom exempelvis tillståndspliktiga verksamheter enligt MB eller viktiga infrastrukturåtgångar.

Göteborgs Stad arbetar, i samverkan med Trafikverket, med att peka ut ett högprioriterat vägnät för framkomlighet, som ska skyddas från översvämning vid extremt väder. Länsstyrelsen välkomnar detta arbete. Det är betydelsefullt för att möjliggöra översiktsplanens inriktning om en robust stad. För att underlätta efterföljande planering och prövning är det viktigt med samsyn i frågan om dimensionerande scenario avseende både nivåer i havet och dimensionering för skyfall.

Geoteknik

Kommunen lyfter i översiktsplanen fram kommunens arbetssätt för att omhänderta markrelaterade säkerhetsfrågor vid planläggning och bygglovsgivning. Kommunen hänvisar bland annat till en stabilitetskartering och förutsättningskarta för berggras i kommunens interna kartverktyg. Länsstyrelsen har förståelse för att allt underlag inte görs tillgängligt i översiktsplanen, men Länsstyrelsen ser det som en brist att eventuella riskområden inte redovisas i översiktsplanen. Det är tydligt att kommunen arbetar med att identifiera och hantera geotekniska risker, men att detta arbete huvudsakligen sker i detaljplaneskedet. Hur de geotekniska förutsättningarna påverkat kommunens förslag till mark- och vattenanvändning i översiktsplanen går att inte bedöma. Geotekniska riskfaktorer kan vara avgörande för lämpligheten och behöver därför redovisas tidigt i planprocessen.²⁵

²⁴ Stigande vatten, faktablad Kusten

²⁵ Se också yttrande från SGI, daterat 2021-05-10.

Klimatrelaterade risker i den byggda miljön

Enligt plan- och bygglagen ska kommunen i översiktsplanen redovisa kommunens syn på risken för skador på den byggda miljön som kan följa av översvämning, ras, skred och erosion som är klimatrelaterade samt på hur sådana risker kan minska eller upphöra.

Kommunen har redan mycket grundmaterial som utgångspunkt, men ett underlag som redovisar de geotekniska riskerna, som Länsstyrelsen också efterfrågar ovan, saknas i översiktsplanen. Vidare kan kommunen förtydliga vad som är kommunens ställningstaganden för att minska de klimatrelaterade riskerna just i den byggda miljön.²⁶

Farligt gods

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen avser att tillämpa Länsstyrelsens riskpolicy, som anger att riskhanteringsprocessen ska beaktas vid exploatering inom 150 meter från farligt godsled. Utpekade leder samt järnvägar är inlagda på hänsynskartan med riskhanteringsavståndet (150 meter) som visar när hänsyn till farligt gods behöver tas. Kommunen avser också att utgå från ett bebyggelsefritt område på 30 meter. Länsstyrelsen står också bakom det ställningstagandet. Länsstyrelsen ser gärna att det bebyggelsefria området redovisas med ett kartlager i översiktsplanen, alternativt att rekommendationen i kartlagret för transportled farligt gods kompletteras med denna upplysning.

Kommunen har sedan samrådet av översiktsplanen tagit fram en särskild vägledning för hantering av risker vid transporter av farligt gods. Vägledningen ligger som en bilaga till översiktsplanen. I vägledningen lyfts ett antal förslag för fortsatt arbete. Kommunen föreslår bland annat att genomföra en kartläggning av var farligt gods transporter förkommer. Länsstyrelsen vill i det sammanhanget påtala betydelsen av att också identifiera vägar där farligt gods går men som inte är utpekade för detta. Hänsyn till risker ska tas oavsett om de förekommer på en rekommenderad led eller inte. Länsstyrelsen deltar gärna i en fortsatt dialog med kommunen kring vägledningen och det som kommunen skriver och föreslår i den.

Buller

Kommunen uttrycker i översiktsplanen en vilja till att planera för goda ljudmiljöer, bland annat vid bostäder och barns utemiljöer. Trafiken är den dominerande bullerkällan i Göteborg. Översiktligt framgår det var det är möjligt att skapa goda ljudmiljöer och var det är svårare. För att underlätta efterföljande planering kan det tydligare framgå av översiktsplanens kartredovisning vilka områden som är utsatta för trafikbullerstörningar och var speciell hänsyn behöver tas till trafikbullersituationen.

Förorenade områden

Kommunen har på ett bra sätt lyft problematiken med förorenade områden och identifierat att det är en aspekt att utreda och beakta i ett tidigt skede i kommande detaljplaner. För att göra redovisningen ännu tydligare kan kartredovisningen kompletteras med potentiellt och konstaterat förorenade områden.²⁷ Översiktsplanen kan också kompletteras med en länk till det tematiska tillägget för förorenade områden.

26 Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Länsstyrelsen i Stockholms län har tillsammans tagit fram metodstödet Klimatrelaterade risker i översiktsplaneringen. Där kan kommunen hämta stöd för hur kommunen kan hantera kravet om att i översiktsplanen redovisa kommunens syn på risken för skador på den byggda miljön som kan följa av översvämning, ras, skred och erosion som är klimatrelaterade samt på hur sådana risker kan minska eller upphöra

27 Om kommunen saknar ett sådant underlag kan kartlagret för objekten i EBH-stödet nyttjas. Det finns att hämta i Länsstyrelsens geodatakatalog.

Miljöfarlig verksamhet och risk för olyckor

I kommunen finns fler än 100 verksamheter/industrier som har miljötillstånd för att bedriva miljöfarlig verksamhet enligt MB.²⁸ Översiktsplanen saknar en tydlig strategi för hur risker och störningar²⁹ från industrier och farliga verksamheter ska hanteras i planeringen. Tillräckligt skyddsavstånd till verksamheterna behöver säkerställas.

Kommunen föreslår på några ställen industri och blandad stadsbebyggelse direkt intill varandra utan något skyddsavstånd. Det kan sannolikt fungera ibland, men i vissa fall kan det innebära en risk för de människor som ska vistas eller bo nära industrierna. Likaså kan det innebära begränsningar för industrierna verksamhet. I närheten av områden avsedda för industri med omgivningpåverkan är det bra om översiktsplanen kompletteras med utredningszoner där risker och störningar alltid ska utredas.³⁰ Redovisningen kan göras på ett liknande vis som kommunen gjort vid redovisningen av farligt godsleder.

Avloppshantering

Ryaverket har, sedan samrådet av översiktsplanen, fått ett nytt tillstånd. Tillståndet är, med anledning av den begränsade möjligheten till åtgärder i det befintliga avloppsreningsverket och den stora mängden tillskottsvatten, tidsbegränsat.³¹ Tillståndet innehåller också en begränsning i den belastning som får tas emot. I översiktsplanen framgår att ökat arealbehov för Ryaverket på cirka tio hektar för att kunna klara den ökade belastningen till år 2070. Det framgår också att denna mark har säkerställts i direkt anslutning till verket. Det framgår dock inte av markanvändningskartan var expansionsytan är placerad, vilket hade varit önskvärt. Länsstyrelsen bedömer att verket kommer att behöva byggas ut då det befintliga tillståndet går ut. Det är först vid kommande tillståndsprövning som det klargörs om den avsatta ytan kommer att räcka för de behov av rening som finns.

Länsstyrelsens rådgivande synpunkter - övriga allmänna intressen *Strandskyddade områden*

För vissa nya områden som planeras för blandad stadsbebyggelse råder det strandskydd. För att få upphäva strandskyddet krävs särskilda skäl. En omständighet som kan utgöra särskilt skäl är att åtgärden utgör ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området. Ofta behövs då en lokaliseringstudning som motiverar att åtgärden behöver genomföras inom strandskyddat område.³²

Jordbruksmark

Översiktsplanen är tydlig med att åtgärder som försvårar eller förhindrar jordbruksverksamhet ska undvikas så långt som möjligt och att stor restriktivitet ska iakttas mot ny bebyggelse och nya anläggningar annat än sådana som har med områdenas funktion som jordbruksområden att göra. Översiktsplanen lyfter också fram miljöbalkens krav kring gällande ianspråktagande av brukningsvärd jordbruksmark, men i de fall översiktsplanen trots allt föreslår att jordbruksmark tas i anspråk för andra väsentliga samhällsintressen finns ingen tydlig motive-

28 Ca 40 av verksamheterna/industrierna är s.k. farliga verksamheter enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor, drygt 30 av dessa är klassade som Sevesoanläggningar.

29 T.ex. lukt och buller.

30 Kommunen kan utgå ifrån Boverkets allmänna råd "Bättre plats för arbete" (1995:5). Ett annat underlag att utgå ifrån är Samhällsplanering och riskhantering i anslutning till storskalig kemikaliehantering (msb.se).

31 Tillståndet är tidsbegränsat t.o.m. 2036-12-31.

32 Länsstyrelsen vill i sammanhanget tipsa om en dom från Mark- och miljödomstolen (MÖD P 8096-19, 2021-04-15) som ger vägledning för hur lokaliseringstudningen kan avgränsas. I den hänvisas både till översiktsplanen och riktlinjerna för bostadsförsörjningens betydelse i sammanhanget

ring och alternativredovisning som visar varför förutsättningarna att ta annan mark i anspråk inte är tillfredsställande.

Beredning

Detta beslut har fattats av länsöverdirektören Lisbeth Schultze efter föredragning av kulturgeograf Torbjörn Sahl. I den slutliga handläggningen har även länsarkitekten och funktionschefen Andreas Lidholm deltagit. Företrädare för landsbygdsavdelningen, miljöskyddsavdelningen, naturavdelningen, samhällsavdelningen och vattenavdelningen har bidragit till beredningen av detta yttrande.

CENTRALA GÖTEBORG

Inledning

Detta granskningsyttrande lämnas med stöd av 3 kap. 16 § plan- och bygglagen (PBL). Yttrandet utgör statens samlade uppfattning om planen vad gäller Länsstyrelsens ingripande-grunder enligt 11 kap. 10 § PBL i ett senare planeringsskede.

Enligt 3 kap. 16 § PBL ska det av yttrandet framgå om:

1. förslaget inte tillgodoser ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken (MB),
2. förslaget kan medverka till att en miljökvalitetsnorm (MKN) enligt 5 kap. MB inte följs,
3. redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS) inte är förenlig med 7 kap. 18 e § första stycket MB,
4. sådana frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, och
5. en bebyggelse eller ett byggnadsverk blir olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Yttrandet är en del av den fördjupade översiktsplanen och ska därför läggas till planen då den antagits. Där Länsstyrelsen inte har godtagit planen i viss del, ska det anmärkas i den fördjupade översiktsplanen (3 kap. 20 § PBL).

I rollen att ta tillvara och samordna statens intressen har Länsstyrelsen inhämtat synpunkter på förslaget till fördjupad översiktsplan från berörda myndigheter. Yttranden över planförslaget har inkommit från Trafikverket, Sjöfartsverket, Statens geotekniska institut och Havs- och vattenmyndigheten. Kopior av yttrandena överlämnas till kommunen för kännedom. Inkomna yttranden från Tillväxtverket och Försvarsmakten har bedömts att inte beröra riksintressen inom den fördjupade översiktsplanens område varför dessa synpunkter inte återfinns i detta yttrande. Luftfartsverket och Svenska kraftnät har yttrat sig och har inget att erinra.

Parallellt med fördjupad översiktsplan för centrala Göteborg ställer kommunen ut den kommunomfattande översiktsplanen och en fördjupad översiktsplan för Högsbo-Frölunda. Länsstyrelsens skriver separata granskningsyttranden över alla tre översiktsplanerna.

Samlad bedömning

Länsstyrelsen välkomnar att Göteborgs Stad tagit fram ett förslag till fördjupning av översiktsplan för centrala Göteborg. I yttrandet kommer den fortsättningsvis att benämnas den fördjupade översiktsplanen. Kommunen planerar för cirka 30 000 - 35 000 nya bostäder inom den fördjupade översiktsplanens område fram till år 2050. I den fördjupade översiktsplanen visar kommunen hur man vill skapa en nära, sammanhållen och robust stad. Kommunen vill låta stadskärnan växa över älven och skapa fler förbindelser över den. Vidare redovisas hur olika delområden, noder och omvandlingsområden ska utvecklas. Den fördjupade översiktsplanen ger överlag en god vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras.

Länsstyrelsen bedömer att berörda riksintressen inte helt tillgodoses. Det gäller riksintresse för yrkesfiske då Fiskhamnen är ett föreslaget område för stadsbebyggelse. Det gäller också riksintresse för kommunikationer då innerhamnen föreslås bebyggas med blandad stadsbebyggelse utan att ny plats säkerställs för den pågående användningen av den. Vidare finns det risk för påtaglig skada på riksintresset eftersom lösningar för barriäröverbyggande åtgärder

föreslås över väg E6, Oscarsleden och Lundbyleden liksom förbindelser över Göta älv och det inte är tydligt hur det påverkar riksintressena. Även föreslagen utveckling i centralenområdet/Gullbergsvass medför att hänsyn behöver tas till riksintresse för kommunikationer, hur detta görs är oklart. Invändningar kring riksintressen gäller också riksintresset för kulturmiljövård. Länsstyrelsen befarar att påtaglig skada kan uppstå vid Stigberget då en utveckling till kollektivtrafiknod på denna plats kan bli svårt att kombinera med riksintresset för kulturmiljövård. Vid Haga där riksintresset redan påtagligt skadats finns små möjligheter till vidare stadsutveckling. Avseende föreslagen ny infrastruktur i Nya Allén och vid Slottsskogen behöver stor hänsyn tas till riksintresset.

Länsstyrelsen bedömer att det som föreslås medverkar till att MKN för luft och vatten enligt 5 kap. MB i huvudsak följs. Avseende MKN för vatten kan det i vissa delar inte uteslutas en negativ påverkan på normerna. Det gäller exempelvis omläggning av Kvillebäcken och igenfyllnad av delar av Frihamnen. Oklarheter finns också hur ekologisk kantzon ska kunna bevaras längs Mölndalsån och Gullbergsån samtidigt som högvattenskydd ska kunna uppföras. Vidare finns det osäkerheter hur eventuella slussportar påverkar fiskens vandring.

Det finns områden i centrala Göteborg där MKN luft överskrids idag. Hur föreslagen utveckling bidrar till boendemiljöer med god luftkvalitet är inte klarlagt i den fördjupade översiktsplanen.

Länsstyrelsen bedömer att frågor som berör mark- och vattenområden och som angår angränsande kommuner samordnas på ett lämpligt sätt.

När det gäller människors hälsa och säkerhet eller risken för olyckor, översvämning och erosion har en storstad som Göteborg många och komplexa planeringsförutsättningar att hantera. Utifrån underlaget i den fördjupade översiktsplanen kan Länsstyrelsen inte utesluta att det som föreslås kommer att medföra sådan negativ påverkan avseende människors hälsa och säkerhet eller risken för olyckor, översvämning och erosion att det i ett senare planeringsskede kan ge Länsstyrelsen anledning att ingripa enligt 11 kap. PBL.

Länsstyrelsens synpunkter gällande ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Riksintressen

Yrkesfiske 3 kap 5 § MB

Vid landningshamnen Göteborg (Fiskhamnen) föreslår kommunen ett utredningsområde för stadsbebyggelse. Kommunen anser att hamnen har mist sin betydelse som riksintresse för yrkesfiske. Kommunen motiverar det med att endast mycket begränsad mängd fisk landas där och att det saknas förutsättningar att detta ändras i framtiden.

Länsstyrelsen bedömer att det även fortsättningsvis är viktigt att fiskenäringens behov av landningshamnar kan säkerställas. Den exakta lokaliseringen för detta är inte avgörande, men om kommunen vill utveckla hamnområdena behöver det klargöras hur det kan göras samtidigt som funktionen som landningshamn säkerställs. Av den fördjupade översiktsplanen framgår inte hur detta ska gå till, utifrån nu kända förutsättningar kan Länsstyrelsen därför inte utesluta att omvandling i hamnområdet kan ge upphov till påtaglig skada på riksintresset för yrkesfiske.

Kulturmiljövård (3 kap. 6 § MB)

I den fördjupade översiktsplanen uttrycks att för en hållbar stadsutveckling behöver omvandling och förtätning åstadkommas med ett medvetet och hänsynsfullt förhållningssätt till stadskärnan och dess värden och att kulturmiljövärden ska tas tillvara. I den fördjupade översiktsplanen uttrycks tydliga målsättningar för bevarande av stadens kulturmiljövärden men också behovet av styrning av helheten för den fortsatta planeringen. Den känsliga historiska stadskärnan gränsar till flera omvandlingsområden. För att undvika skada på riksintresse för kulturmiljö är det av största vikt att staden tar fram arbetssätt och strategier så att viktiga vyer, siktlinjer och siluetter som är väsentliga för förståelsen av stadens historiska framväxt inte går förlorade i samband med byggnation. Underlaget "Riksintressen för kulturmiljövärden samt beskrivning av centrala stadens karaktärsområden" liksom kartsiktet "värdefull kulturlandskap och kulturmiljö" kan utgöra stöd och indikator för hur riksintresset kan tillgodoses och hur skada på det kan undvikas i planerings- och/eller bygglovssammanhang. Länsstyrelsen bedömer dock att informationen i kartsiktet behöver struktureras upp för att bli lättare att ta till sig och därmed ge tillräckligt stöd för kommande processer.

Förslaget med en nod för stadsutveckling i Stigberget bör noggrant utredas så att uttrycken för riksintresse för kulturmiljö inte påtagligt skadas. Länsstyrelsen konstaterar att det finns en mycket begränsad möjlighet till förtätning och att samtidigt värna riksintresset i samband med utveckling av noden. Länsstyrelsen bedömer därför att risk för påtaglig skada på riksintresset föreligger.

Vidare föreslås bland annat en ny spårväg i Nya Allén. Det är viktigt att beakta risken för kumulativa effekter vad gäller riksintresse för kulturmiljö i Kungsparken mot bakgrund av tidigare bedömd skada på riksintresset i samband med planering och byggnation av Västlänken och station Haga. Det medför att även noden i Haga har små möjligheter till stadsutveckling. Där exempelvis tvärgående kopplingar i Kungsparken behöver anläggas med utgångspunkt i den engelska parkkaraktären vilken också bör stärkas och förtydligas. Andra nya stationslägen föreslås i Bältesspännarparken och vid Linnéplatsen som båda är känsliga kulturmiljöer.

Vid Linnéplatsen avser kommunen låta Lindholmsförbindelsen att ansluta via en tunnel från Stigberget till en hållplats ovan mark.

Området för hållplatsläget är känsligt ur kulturmiljöperspektiv. Beroende på hur tunnelmynningar och hållplatser planeras kan riksintresset påverkas i olika grad. Kommande planering på platsen behöver ta stor hänsyn så att riksintressets värden tillgodoses och att påtaglig skada inte uppstår. Även riksintresse för friluftsliv och dess värden är viktigt att ta hänsyn till vid fortsatt planering på platsen.

I den fördjupade översiktsplanen föreslås omfattande åtgärder vad gäller att bemöta och förhindra klimatförändringar i form av översvämningar, skyfall och stigande havsnivåer. Länsstyrelsen betonar betydelsen av att kommunen anlitar kulturmiljökompetens i arbetet med att ta fram klimatåtgärder så att de kulturhistoriska förutsättningarna inkluderas tidigt i planeringsprocessen.

Sammantaget anser Länsstyrelsen att det är viktigt att förtätning med noder/stationslägen i kulturhistoriskt känsliga områden och högvattenskydd planeras med utgångspunkt i de kulturhistoriska förutsättningarna på respektive plats för att påtaglig skada inte ska uppstå på riksintresse för kulturmiljövård.

Kommunikationer (3 kap. 8 § MB)

Hamn

Masthuggskajen, Stigbergskajen och Majnabbekajen (innerhamnen) är utpekade som riksintresse för kommunikationer. Kommunen ifrågasätter hamnarnas riksintressestatus på sikt. Hamnarnas riksintressestatus kan förändras först när funktionen är säkerställd på annan plats, vilket den inte är i dagsläget. Därför kvarstår kajernas riksintresseutpekanden tills vidare. Länsstyrelsen bedömer således att den fördjupade översiktsplanens förslag om blandad stadsbebyggelse riskerar att påtagligt skada riksintresse för kommunikationer.¹

Sjöfart- Farled 955

Göteborgs Stad föreslår flera förbindelser över älven. Av den fördjupade översiktsplanen framgår det att kommunen avser att uppföra en gång- och cykelbro på sträckan mellan Packhuskajen och Hugo Hammarskaj. Kommunen anger att bronns exakta läge kan justeras i samband med detaljplanering. Länsstyrelsen bedömer att det föreslagna läget i förhållande till befintliga broar inte kan utgöra skada på riksintresset. Däremot är utformning av bron och eventuella öppettider frågor som kan påverka riksintresset, men det får hanteras i kommande skeden.

Kommunen föreslår utöver denna GC-bro ytterligare 6 älvförbindelser för gång- och cykel. Dessa föreslås inledningsvis vara färjor som på sikt kan resultera i nya broar enligt planbeskrivningen. Ett utredningsområde för en ej definierad framtida förbindelse mellan Ringön och Gullbergsvass pekas också ut.

Dessa förbindelser kan Länsstyrelsen inte ta ställning till med nuvarande underlag. Länsstyrelsen anser att alla broar behöver studeras i ett sammanhang. I kommande skede behöver kommunen göra en fördjupad studie kring möjligheterna att bygga fler GC-broar (eller andra typer av broar) än den som är utmärkt på kartan mellan Packhuskajen och Hugo Hammarskaj. Denna studie behöver ta hänsyn till en ökad sjöfart på Göta älv.

På flera ställen i den fördjupade översiktsplanens planbeskrivning anger kommunen att Lindholmsförbindelsen är en planskildhet, det blir otydligt vad som menas med det. I planbeskrivningens konsekvensanalys är kommunen tydlig med att det är en tunnel som konsekvensbeskrivs. Likaså anges i kartan att inriktningen är en tunnel mellan Lindholmen och Linnéplatsen.

Kommunen bör tydliggöra i hela handlingen att det är en tunnel som avses. Länsstyrelsen kan acceptera en tunnel under älven men om kommunen avser att göra en bro så kan Länsstyrelsen på detta underlag inte avgöra påverkan på riksintresset. Bronns förhållande till övriga broar har betydelse i bedömningen av den samlade påverkan på riksintresse farled. En samlad studie är därför nödvändig.

Det finns ett pågående samarbete mellan Göteborgs Stad, Västrafik, Sjöfartsverket och Trafikverket avseende trafikslagsövergripande trafikledning som inkluderar Hisingsbron och Marieholmsbroarna, vilket har sitt ursprung i miljödomen för Hisingsbron. Eventuella nya öppningsbara broar bör tas med i en sådan överenskommelse.

¹ Vad gäller riksintresse för hamn vid Torsviken hänvisar Länsstyrelsen till granskningsyttrandet över fördjupning för Torsviken. Yttrande daterat 2020-10-20, Länsstyrelsens diarienummer 401-38311-2020.

Järnväg

Kommunen föreslår blandad stadsbebyggelse i ett större område i närheten av centralstationen. Förslaget påverkar områden av riksintresse för kommunikationer. Det är svårt att i detta skede beskriva hur riksintressena påverkas av förslaget. I efterföljande planering är det viktigt att kommunen arbetar tillsammans med Trafikverket för att nå ett genomförande som inte påtagligt skadar riksintressena.

Väg-Lundbyleden/Oscarsleden/E6

Kommunen föreslår att minska barriäreffekterna av trafiklederna Oscarsleden, Lundbyleden och delar av E6 och verka för att på lång sikt möjliggöra för att Oscarsleden och Lundbyleden integreras i ett finmaskigt gatunät. Länsstyrelsen står bakom inriktningen men det är viktigt att åtgärderna utformas så att de inte riskerar att ge påtaglig skada på berörda riksintressen. Hur det ska göras får kommunen studera vidare tillsammans med Trafikverket i efterföljande planering.

Även förslaget att skapa ett särskilt stråk för metrobussar längs dessa kommunikationsleder kan påverka riksintresse för kommunikationer beroende på utformning. Även här krävs fortsatt dialog med Trafikverket.

Natura 2000-områden, Säveån

Länsstyrelsen kan konstatera att den fördjupade översiktsplanen sammantaget medger en utveckling som riskerar ha negativ påverkan på värden kopplade till Säveån. Planerat uppförande av högvattenskydd i Säveåns mynning kan ha påverkan på Säveälaxen då utvandrande smolt och uppvandrande lax har Göta älv och Säveån som vandringsstråk. Hur stor påverkan blir är beroende av utformningen av anläggningen.

Under byggskedet finns också risk för påverkan vilken får hanteras i kommande tillståndsprocesser enligt miljöbalken.

Miljö kvalitetsnormer

Vatten

Länsstyrelsen ser positivt på den övergripande strategi som kommunen har avseende hanteringen av MKN vatten. För Länsstyrelsens samlade synpunkter kring detta hänvisas till granskningsyttrandet över den kommunomfattande översiktsplanen.

I den fördjupade översiktsplanen vill Länsstyrelsen specifikt kommentera tre åtgärder, utöver det som också nämns i granskningsyttrandet över den kommunomfattande översiktsplanen. Det rör åtgärder i Frihamnsområdet, längs Mölndalsån/Gullbergsån och i området vid några av Göta älvs biflöden.

Länsstyrelsen kan utifrån nuvarande underlag inte utesluta att omläggning av Kvillebäcken och igenfyllnad av delar av Frihamnen skulle påverka möjligheterna att miljö kvalitetsnormerna för vatten uppnås. Hur detta ska utformas för att inte påverka MKN vatten negativt får studeras i kommande skeden.

Vidare ser Länsstyrelsen svårigheter att kombinera högvattenskydd längs Mölndalsån och Gullbergsån med kommunens inriktning att värna den ekologiska funktionen i Mölndalsåns västra strandzon och ett bevarande av Gullbergsåns kantzoner. Det hade varit önskvärt att den fördjupade översiktsplanen fördjupade sig i den frågan.

Vid några av Göta älvs biflöden föreslår kommunen eventuellt anläggande av slussportar. Om dessa försvårar för fiskens vandring så kan det medföra en otillåten försämring av statusen i berörda vattenförekomster. Slussportarna måste därför utformas så att de inte försämrar fiskens vandringsmöjligheter.

Sammantaget bedömer Länsstyrelsen att det vid ovan specifikt angivna åtgärder finns risker för att status samt möjligheterna att uppnå MKN vatten kan försämrats.

Luft

Som framgår av den fördjupade översiktsplanen har Göteborg problem med dålig luftkvalitet. Kommunen beskriver att det finns områden med så höga luftföroreningsnivåer att de är helt olämpliga att bebygga innan nivåerna är tillräckligt låga. Vidare skriver kommunen att det finns områden med utvecklingspotential, men där luftsituationen är så dålig att en bebyggelse helt behöver styras utifrån att minimera människors exponering för luftföroreningarna. Dessa platser beskrivs i huvudsak vara områden nära trafikleder, större gator samt i vissa centrala områden med hög bakgrunds nivå, liksom i anslutning till industrier med stora luftutsläpp. Det specificeras dock inte närmre vilka områden som avses.

För att det ska bli tydligt för efterföljande planering anser Länsstyrelsen att det ska framgå av den fördjupade översiktsplanen vilka områden som avses, gärna i kartunderlag. Kartlagren som redovisar värden och hänsyn av betydelse för hälsa och säkerhet kan till exempel kompletteras med områden som är påverkade av luftföroreningar och där speciell hänsyn behöver tas. Även en strategi för utbyggnadsordning bör konkretiseras. Kommunen behöver också tydliggöra i den fördjupade översiktsplanens hållbarhetsbedömning att inte bara årsmedelvärden utan även dygns- och timmedelvärden för MKN luft behöver uppfyllas. På så sätt kan den fördjupade översiktsplanen ge tydligare vägledning för kommunens ambition om en planering för boendemiljöer med en god luftkvalitet.

Mellankommunala frågor

Länsstyrelsen bedömer att den i planen föreslagna mark- och vattenanvändning som berör andra kommuner samordnas på ett lämpligt sätt.

Hälsa och säkerhet eller risken för olyckor, översvämning eller erosion

Översvämning

I den kommunomfattande översiktsplanen anges dimensionerande planeringsnivåer för hela kommunen genom dels nya nivåer för kustzonen dels hänvisning till planeringsnivåer/strategier i TTÖP² och här finns också de yttre skyddsportarna redovisade. Länsstyrelsens sammanfattande synpunkter på dessa frågor hänvisas till granskningsyttrande över den kommunomfattande översiktsplanen. I den fördjupade översiktsplanen hanteras högvattenskydd.

Högvattenskydd är utmärkta längs Göta älv, kanaler och åar för att skydda Göteborg mot stigande vatten från och med år 2040. Tanken är att skapa någon typ av fristående barriär eller att höja marknivån. Området som har reserverats är 20 meter brett. Hur höga dessa skydd kommer behöva vara ifall det yttre skyddsportarna inte kan anläggas är i dagsläget oklart varför de måste planeras för att vara påbyggnadsbara. Då det råder stora oklarheter kring utformning, höjd och slutligt läge för högvattenskydden kan Länsstyrelsen i nuläget inte ta

² Tematiskt tillägg för översvämningsrisker, Göteborgs Stad, antagen 2019-04-25

ställning till detaljerade utformningsförslag som exempelvis ”*högvattenskydd längs Skeppsbron integrerat i spårväg*”. Länsstyrelsen har stort förtroende för Göteborgs Stads arbete med att klimatsäkra och planera för en robust stad avseende översvämning. Länsstyrelsen deltar gärna fortsättningsvis i en dialog i detta arbete. I den dialogen och i kommande detaljplaner får detaljerade frågor om högvattenskydden avgöras.

Synpunkter avseende säkring av framkomlighet på vägarna hänvisas till Länsstyrelsens granskningsyttrande över den kommunomfattande översiktsplanen.

Geoteknik

Längs vattendragen inom området för den fördjupade översiktsplanen finns områden där stabilitetsförhållandena är oklara. Vid anläggande av högvattenskydd kommer stabilitetsfrågan att behöva beaktas. Länsstyrelsen anser att oklarheter kring stabilitetsförhållandena hade kunnat preciseras tydligare i den fördjupade översiktsplanen.

För sammanfattande synpunkter kring geoteknik hänvisar Länsstyrelsen till granskningsyttrandet över den kommunomfattande översiktsplanen.

Farligt gods

Kommunen planerar förtätning av bebyggelse längs farligtgodsleder. Det är av stor vikt att exploatering på dessa platser följer de övergripande riktlinjer för hantering av risker med farligt gods som presenteras i den kommunomfattande översiktsplanen. Vidare vill Länsstyrelsen framföra att då Göteborgs Stad önskar överbrygga de barriärer som Oscarsleden, Lundbyleden och väg E6 utgör så ska de utformas på ett sådant sätt att de inte uppmuntrar till att man uppehåller sig på platsen med tanke på riskbilden.

För sammanfattande synpunkter kring farligt gods hänvisar Länsstyrelsen till granskningsyttrandet över den kommunomfattande översiktsplanen.

Buller

Kommunen uttrycker i den fördjupade översiktsplanen en vilja till att planera för goda ljudmiljöer, bland annat vid bostäder och barns utemiljöer. Trafiken är den dominerande bullerkällan i Göteborg. Stora bullerkällor är Lundbyleden, Götaleden, Oscarsleden och Hamnbanan. Även farleden i Göta älv är en bullerkälla liksom Göteborgs central med anslutandes spår. Det medför att det kan vara besvärligt att skapa goda ljudmiljöer i omvandlingsområden vid Frihamnen/Ringön, Lindholmen/Ramberget och längs Södra Älvstranden liksom i centralområdet och Gullbergsvass. Även förtätning av befintliga bebyggelseområden kan vara svårt längs de större lederna.

För att underlätta efterföljande planering anser Länsstyrelsen att det tydligt ska framgå av den fördjupade översiktsplanen vilka områden som är utsatta för trafikbullerstörningar. Kartlagren som redovisar värden och hänsyn av betydelse för hälsa och säkerhet kan till exempel kompletteras med områden där speciell hänsyn behöver tas till trafikbullersituationen. På så sätt kan den fördjupade översiktsplanen ge tydligare vägledning för kommunens ambition om en planering för goda ljudmiljöer.

Förorenade områden

Den fördjupade översiktsplanen medför bland annat stadsutveckling längs Göta älv och omvandling av platser från industri- och hamnområden till blandstad vilket medför att förore-

nad mark behöver hanteras. Föroreningar finns säkerligen på fler platser inom centrala Göteborg. En hjälp för kommande planering hade varit att ange mer precisa uppgifter om kända verksamheter som kan ge/har gett upphov till föroreningar. Det hade kunnat göras genom att ett kartlager för potentiellt och konstaterat förorenade områden hade lagts till den fördjupade översiktsplanen.

Miljöfarlig verksamhet och risk för olyckor

I området längst västerut på Norra Älvstranden, Färjenäs, planerar kommunen för blandad stadsbebyggelse. Länsstyrelsen är tveksam till stadsutveckling på denna plats då den är nära angränsande till bland annat Sevesoanläggningar (raffinaderiområde och lagringscisterner).

Även andra industrier och verksamheter, såsom vid Ringön, Backaplan, Lindholmen samt Gullbergsvass kan innebära konflikter med bostäder, skolor med mera som planeras i närområdet. Risk för konflikter finns också inom områdena under omvandlingstiden.

För sammanfattande synpunkter kring miljöfarlig verksamhet och risk för olyckor hänvisar Länsstyrelsen till granskningsyttrandet över den kommunomfattande översiktsplanen.

Avloppshantering

I den fördjupade översiktsplanen planeras många nya bostäder. Det medför anläggning av nya anslutningar till avloppsnätet och på sikt krävs troligen en utbyggnad av reningsverket. För Länsstyrelsens synpunkter avseende denna fråga hänvisas till yttrandet över den kommunomfattande översiktsplanen.

Klimatrelaterade risker i den byggda miljön

För Länsstyrelsens synpunkter angående detta hänvisas helt till granskningsyttrandet över den kommunomfattande översiktsplanen.

Länsstyrelsens rådgivande synpunkter - övriga allmänna intressen *Strandskyddade områden (7 kap MB)*

Kommunen föreslår omvandlingsområden i Backaplan, Centralenområdet, Frihamnen, Gullbergsvass, Lindholmen och Södra Älvstranden.

Samtliga omvandlingsområden längs älven, förutom huvuddelen av Frihamnen, omfattas av gällande planer vilket medför att strandskydd antingen kommer att inträda eller återinträda beroende på när planen upprättades. Oavsett om strandskydd inträder eller återinträder så krävs det särskilda skäl för att kunna upphäva strandskyddet. Om femte skälet³ åberopas måste det alltid visas att syftet med åtgärden inte kan tillgodoses utanför det strandskyddade området.

Markavvattning (11 kap MB)

Länsstyrelsen vill framföra att planerade högvattenskydd kommer att kräva dispens och tillstånd enligt markavvattningsbestämmelserna.

Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) metrobuss

Det är viktigt att kommunen är medveten om att ÅVS metrobuss inte har pekat ut lämpliga hållplatslägen. Länsstyrelsen tolkar det som att kommunen pekat ut noderna med tanke på

³ 7 kapitlet 18 c § punkt 5 miljöbalken

att de bland annat ska vara lämpliga hållplatslägen för metrobuss. Länsstyrelsen vill betona att vidare utredningar krävs innan man kan förutsätta att dessa är lämpliga hållplatser för metrobuss.

Beredning

Detta beslut har fattats av funktionschefen Nina Kiani Janson efter föredragning av planhandläggare Anna Hendén Wedin. Företrädare för miljöskyddsavdelningen, naturavdelningen, samhällsavdelningen och vattenavdelningen har bidragit till beredningen av detta yttrande.

FÖP HÖGSBO FRÖLUNDA

Inledning

Detta granskningsyttrande lämnas med stöd av 3 kap. 16 § plan- och bygglagen (PBL). Yttrandet utgör statens samlade uppfattning om planen vad gäller Länsstyrelsens ingripande-grunder enligt 11 kap. 10 § PBL i ett senare planeringsskede.

Enligt 3 kap. 16 § PBL ska det av yttrandet framgå om:

1. förslaget inte tillgodoser ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken (MB),
2. förslaget kan medverka till att en miljökvalitetsnorm (MKN) enligt 5 kap. MB inte följs,
3. redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS) inte är förenlig med 7 kap. 18 e § första stycket MB,
4. sådana frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, och
5. en bebyggelse eller ett byggnadsverk blir olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Yttrandet är en del av den fördjupade översiktsplanen och ska därför läggas till planen då den antagits. Där Länsstyrelsen inte har godtagit planen i viss del, ska det anmärkas i den översiktsplanen (3 kap. 20 § PBL).

I rollen att ta tillvara och samordna statens intressen har Länsstyrelsen inhämtat synpunkter på förslaget till fördjupad översiktsplan från berörda myndigheter. Yttranden över planförslaget har inkommit från Luftfartsverket (LFV), Statens geotekniska institut (SGI) och Trafikverket (TRV). Kopior av yttrandena överlämnas till kommunen för kännedom. Luftfartsverket har inget att erinra.

Parallellt med fördjupade översiktsplan för Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden, ställer kommunen ut den kommunomfattande översiktsplanen (ÖP) och en fördjupad översiktsplan för centrala Göteborg. Länsstyrelsen skriver separata granskningsyttrandena över fördjupningarna.

Samlad bedömning

Länsstyrelsen välkomnar att kommunen har tagit fram ett förslag till fördjupning av översiktsplan för Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjölds led. Sedan samrådet har planen bearbetats och kommunen tydliggör de strategiska utvecklingsinriktningarna som kommer att tillämpas för området inom ramen för övergripande strategiska målen i ÖP. Planförslaget beskriver de tänkta utvecklingsinriktningarna för 17 utpekade delområden som kommunen vill förhålla sig till. Flera av de utpekade omvandlingsområdena samt även några av de som anses utgöra kompletteringsområden, är kopplade till omdaning av Dag Hammarskjölds Boulevard.

FÖP förtydligar ambitionen att få en struktur i området med barriärfria kopplingar mellan olika delområden och skapa en sammanhållen stadsdel med hållbara transportsätt. Länsstyrelsen anser det som positivt och ställer sig bakom kommunens inriktning för den framtida planeringen. Emellertid anser Länsstyrelsen att realisation av den planerade boulevarden är starkt kopplade till omfattande infrastrukturprojekt där genomförande och konsekvenser måste lösas regionalt med flera aktörer inblandade.

Länsstyrelsen bedömer att riksintressen för kommunikationer som berörs av planförslaget inte är helt tillgodosedd.

Berörda riksintresse för kommunikation, Söderleden, Västerleden och väg 158 som ingår i FÖP området har beskrivits i godtagbar utsträckning. Precis som det beskrivs är Söder- och Västerleden en viktig del av infrastrukturstråk för transporter till och från Göteborgs hamn. Den är också utpekad som transportled för farligt gods. Vid kommande planering som berör dessa vägar ska framkomligheten och trafiksäkerheten på denna led prioriteras.

Länsstyrelsen bedömer att det som föreslås överlag medverkar till att miljö kvalitetsnormer (MKN) enligt 5 kap. miljöbalken (MB) följs. Men för att uppfylla kravet i PBL behöver FÖP kompletteras så det framgår att samtliga gällande miljö kvalitetsnormer för vatten ska följas. Detsamma gäller även MKN för luft.

I planförslaget ges förutsättningar för en rad olika åtgärder som kommunen avser att genomföra inom FÖP området. Genomförandet av dessa skydds- och förebyggande åtgärder är en förutsättning för att uppnå miljö kvalitetsnormerna för vatten.

Länsstyrelsens bedömning i nuläget är att frågor som berör mark- och vattenområden som angår an-gränsande kommuner kan samordnas på ett lämpligt sätt. Däremot krävs ett beslut på regionalnivå för att hantera konsekvenserna vid omvandling av Dag Hammarskjöldsleden till en stadsboulevard för trafikflödet över kommungränsen. Ett beslut som möjliggör genomförandet av de tänkta åtgärderna som Målbild KOLL2035, Metrobuslinje och ny spårvagnslinje; Stadsbanan.

När det gäller människors hälsa och säkerhet eller risken för olyckor, översvämning och erosion har en storstad som Göteborg många och komplexa planeringsförutsättningar att hantera. Utifrån underlaget i den fördjupade översiktsplanen kan Länsstyrelsen inte utesluta att det som föreslås kommer att medföra sådan negativ påverkan avseende människors hälsa och säkerhet eller risken för olyckor, översvämning och erosion att det i ett senare planeringsskede kan ge Länsstyrelsen anledning att ingripa enligt 11 kap. PBL.

Länsstyrelsens synpunkter gällande ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Riksintressen

Kommunikationer (3 kap. 8 § MB)

Kommunen har tydligt beskrivit ambitionen att minska barriärer och skapa friare rörelser mellan de olika delområden samt till de centrala delar av Göteborg stad. FÖP pekar särskilt ut ett antal punkter på Västerleden där barriärminskande åtgärder krävs. Länsstyrelsen står, som nämnts ovan, bakom dessa intentioner, men det är viktigt att de barriäröverbyggande åtgärderna utformas så att de inte riskerar att ge påtaglig skada på berörda riksintressen. Hur

det ska göras får kommunen i efterföljande planering studera vidare tillsammans med Trafikverket.

Även förslaget att skapa ett särskilt stråk för metrobussar längs dessa kommunikationsleder kan påverka riksintresse för kommunikationer beroende på utformning. Även här krävs fortsatt dialog med Trafikverket.

Kommunen bedömer att ändrade trafikföringen som en följd av den planerade omvandling av Dag Hammarskjöldsleden till stadsboulevard, kommer genomfartstrafik i storleksordning 8000-10 000 fordon att välja Västerleden.

Det är viktigt att konsekvenser av detta inte påverkar framkomligheten och trafiksäkerheten på denna led. Åtgärder som föreslås i FÖP får kommunen jobba vidare tillsammans med Trafikverket.

Kulturmiljövård (3 kap. 6 § MB)

Den planerade hållplats och den framtida Lindholmsförbindelsen ovan mark vid Linnéplatsen berör även huvudentrén till Slottsskogen. Området för hållplatsläget är känsligt ur kulturmiljöperspektiv. Beroende på hur tunnelmynning och hållplats planeras och utformas kan riksintresset för kulturmiljövård påverkas i olika grad. Kommande planering för detta område behöver ta stor hänsyn så att riksintressets värden tillgodoses så att påtaglig skada inte ska uppstå.

Området U1 (Linnéplatsen till Annedalsmotet) utpekats som utredningsområde i FÖP. Länsstyrelsen anser att kommunen i samband med fortsatta utredningar behöver arbeta fram ett kulturmiljöunderlag tas fram och ett resonemang om de kulturhistoriska förutsättningarna. Länsstyrelsen vill upplysa om att byggnation inom området kan innebära risk för påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljö.

Det framgår av planförslaget att bebyggelse kan prövas i randzonen på riksintresseområdet utan att påtaglig skada uppkommer på riksintressets värden. Det behöver i FÖP:en redovisas vilka områden som avses.

Gestaltning av de föreslagna kopplingarna mellan Botaniska trädgården och Slottsskogen blir viktig att beakta i den fortsatta planeringen.

Friluftsliv (3 kap. 6 § MB)

När det gäller riksintresse för friluftsliv skriver kommunen att de har en avvikande synpunkt på omfattningen av det anspråk som pekats ut för Slottsskogen. Kommunen anser att riksintresseområdets avgränsning kring Slottsskogen behöver fortsätta att studeras i samband med utvecklingen av närliggande områden.

Länsstyrelsen är beredd att föra en dialog med kommunen om hur värdena kan tillgodoses i samband med utvecklingen av närliggande områden vid Slottsskogen. Samtidigt önskar Länsstyrelsen att kommunen ändrar formuleringarna i FÖP: en. Det vore bra om det framgår att kommunen avser att studera i detalj hur riksintressets värden vid Slottsskogen kan tillgodoses i samband med utveckling av närliggande områden. Eftersom justering av riksintresse gränser är inte avgörande utan det är de värden inom riksintresse områden som ska tillgodoses.

Miljö kvalitetsnormer MKN

Vatten

Kravet på att det av översiktsplaner och dess fördjupningar ska det framgå hur kommunen anser att gällande miljö kvalitetsnormer ska följas omfattar samtliga gällande miljö kvalitetsnormer.

Länsstyrelsen ser det som positivt att FÖP tar fasta på de strategier och riktlinjer som beskrivs i ÖP för gröna och blågröna stråk som riktar sig att värna ekologiska kantzoner vid vattendrag.

Stora ån och Välenområdet

Det framgår av FÖP att kommunen har avsikt att vid kommande planering, möjliggöra för åtgärder som skapar nya ytor och breddar och/eller omdisponerar befintliga ytor för att stärka det blågröna stråkets ekologiska värden. Även den biologiska mångfalden i och kring vattendraget ska inkluderas och utvecklas vilket då överensstämmer med de strategier och riktlinjer för gröna och blågröna stråk som beskrivits i ÖP. I ÖP finns också framtagna principer för hur breda de olika kantzonerna bör vara i innerstad, mellanstad samt ytterstad som kan vara en bra vägledning vid framtida planering.

Hur exploateringen av Välenområde kan påverka MKN vatten beskrivs inte separat i FÖP. Länsstyrelsen förutsätter att kommunen avser att de principer för kantzoner, dagvattenhantering, blågröna stråk och sanering av förorenad mark som beskrivs, kommer att tillämpas även i Välenområde.

Länsstyrelsen är positiv till kommunens avsikt att utveckla en parkmiljö i anslutning till Stora ån och Välen istället för att planera bostäder eller verksamheter. Det innebär att planen bidrar till att den ekologiska statusen i de båda vattenförekomsterna på sikt kan bli bättre.

Askims fjord

FÖP redogör att Askims fjord har måttlig ekologisk status med avseende på näringsämnen och att kvalitetskravet, god ekologisk status ska uppnås till år 2027. En stor del av belastningen anges komma via bräddningar i avlopps nätet och dagvatten som är påkopplat. Kommunen behöver därför arbeta med att avlasta avlopps nätet så mycket som möjligt. I första hand behöver dagvatten kopplas bort helt och hanteras lokalt och i andra hand, genom att fördröjning sker lokalt för att minska belastningen vid flödestoppar.

Mark- och vattenanvändningskartan

I mark- och vattenanvändningskartan finns ett skikt där själva vattenförekomsterna finns med, men hänvisning var information om respektive vattenförekomst finns bör nämnas eller länkas till källan.

Luft

Som framgår av den kommunomfattande översiktsplanen har Göteborg problem med dålig luftkvalitet. Särskilt utpekade områden nära trafikleder, större gator samt centrala tätbyggnadsområden. Länsstyrelsen ställer sig positivt till kommunens intention att områdena runt Söderleden och Västerleden främst ska ses som lämpliga för verksamheter. Miljö kvalitetsnormer behöver dock klaras även för verksamhetsområden där allmänhet har tillträde.

FÖP anger att resultatet från beräkning av kvävedioxid i ett tänkt gaturum kring Dag Hammarskjölds leden, mellan Marconimotet och Flatåsmotet visar att halterna av kvävedioxid klarar miljö kvalitetsnormen även för de högsta trafikflöden. I FÖP hänvisas till detta och slutsatsen dras att det är troligt att även halterna av övriga luftföroreningar underskrider sina respektive miljö kvalitetsnormer, då kvävedioxid är svårast att nå i Göteborg. Länsstyrelsen instämmer i slutsatsen vad gäller nuvarande situation. Men om inte dagens trafikmängder minskar avsevärt i det långa tidsperspektivet, med en planerad tätare stad, är det viktigt att även undersöka halterna av partiklar som främst påverkas av antalet fordon och det slitage som dessa orsakar.

Den digitala kartan för *Värden och Hänsyn* – ”Hälsa och säkerhet” behöver redovisa de områden som är påverkade av luftföroreningar och där speciell hänsyn behöver tas. Länsstyrelsen anser att sådana områden behöver tydliggöras, exempelvis i relevanta lager för blandad stadsbebyggelse. Även i närheten av industrier med stora luftutsläpp kan luftkvaliteten behöva beaktas.

Mellankommunala frågor

Trafikflödet

Omvandling av Dag Hammarskjölds leden till en stadsboulevard kommer att påverka trafikflödet mellan Göteborg stad och angränsande kommunerna Mölndal och Kungälv. För att hantera konsekvenserna, hänvisar kommunen den avsiktsförklaringen som togs fram i december 2020 inom ramen för den statliga utredningen: *Samordning för bostadsbyggande* (Fi N 2017:08) och är undertecknad av Göteborgs Stad, Trafikverket, Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Länsstyrelsen. Den avsiktsförklaringen som nämns anger åtgärder som är viktiga att genomföra för att hantera konsekvenserna av den planerade omvandling av Dag Hammarskjöldsleden till en stadsboulevard.

Länsstyrelsen anser att avsiktsförklaringen ska uppfattas som gemensamma intentioner avseende åtgärder som krävs för att bemöta ändrade trafikföring. Avsiktsförklaringen hanterar inte ett genomförande av åtgärder eller mellankommunal samordning fullt ut. Därför anser Länsstyrelsen att i FÖP ska det hänvisas till pågående parallella processer; dvs., ÅVS för Dag Hammarskjölds boulevard, förverkligande av Målbild KOLL2035, ÅVS Metrobusslinje och planer för en ny spårvagnslinje; Stadsbanan. Dessa processer måste även komma fram till en finansieringsplan och tidsplan för genomförandet av de åtgärder som man gemensamt har kommit överens om i avsiktsförklaringen.

Fördjupade översiktsplan (FÖP) för Fässbergsdalen

Det framgår av denna FÖP att när den antas, kommer fördjupade översiktsplan för Fässbergsdalen, bli inaktuell för de delarna som omfattas områdena i Göteborg stad. Länsstyrelsen har noterat att i samrådsredogörelsen anger kommunen att överenskommelsen för E6.20 Söderleden, Fässbergsdalen som Göteborg stad ingick med Mölndal stad, Västtrafik och Trafikverket år 2016 fortsätter att gälla. Detta ska framgå i den aktuella FÖP:en.

Hälsa och säkerhet eller risken för olyckor, översvämning eller erosion

Översvämning

I den kommunomfattande översiktsplanen anges dimensionerande planeringsnivåer för hela kommunen genom dels nya nivåer för kustzonen dels hänvisning till planeringsnivåer/strategier i TTÖP¹. Även de yttre skyddsportarna finns redovisad. För Länsstyrelsens sammanfattande synpunkter avseende dessa frågor hänvisas till granskningsyttrande för den kommunomfattande översiktsplanen.

I enlighet med rekommendation för sydvästra mellanstaden ska staden verka för en skyddsport vid Välenviken för att skydda bebyggelsen och vägnätet; Söder och Västerleden från översvämning. FÖP föreslår en skyddsport vid Välenviken och placering av den visas även på kartmaterial. Länsstyrelsen betonar att detta är viktigt oavsett planeringsnivå som tillämpas för nybyggnation.

Det framgår att kommunen arbetar med att skydda det högprioriterade vägnätet från översvämningssrisker för att säkra framkomlighet vid extremt väder. Dag Hammarskjölds leden är utpekad som högprioriterat vägnät på grund av att det är en av de viktigaste vägarna till och från Sahlgrenska sjukhuset. Länsstyrelsen anser att vid kommande planläggning för verksamheter av större samhällsviktig betydelse eller där översvämning kan leda till särskilt stora konsekvenser, kan det vara rimligt att beräkna och planera för betydligt kraftigare skyfall med längre återkomsttid jämfört mot ett 100-årsregn som normalt är utgångspunkten.

I åtgärdsvalsstudien som har tagits fram för Dag Hammarskjölds boulevard lyfts vikten av att samråd sker med räddningstjänsten gällande boulevardens fortsatta funktion som utrymningsväg. Länsstyrelsen anser att kommunen måste se över vad som är lämpligt dimensionerande scenario för boulevarden dvs., vilken återkomsttid som ska användas avseende översvämning från skyfall. Om boulevarden ska fortsatta ses som högprioriterad vägnätet, anser Länsstyrelsen att en längre återkomsttid kan vara motiverat att använda som utgångspunkt.

Geoteknik

Längs vattendragen inom området för den fördjupade översiktsplanen finns områden där stabilitetsförhållandena är oklara. Vid anläggande av högvattenskydd vid Askims fjorden kommer stabilitetsfrågan att behöva beaktas. Länsstyrelsen anser att oklarheter kring stabilitetsförhållandena hade kunnat preciseras tydligare i den fördjupade översiktsplanen.

I avsnittet om geotekniska förutsättningar vid Dag Hammarskjöldsleden framgår att lera förekommer i området runt leden till stora djup. I kommande planering inom detta område behöver särskilt vibrationsstörningar studeras för bebyggelsen som planeras inom detta område.

För sammanfattande synpunkter kring geoteknik hänvisar Länsstyrelsen till granskningsyttrandet över den kommunomfattande översiktsplanen.

Klimatrelaterade risker i den byggda miljön

För Länsstyrelsens synpunkter berörande den befintliga byggda miljön hänvisas helt till Länsstyrelsens granskningsyttrande över den kommunomfattande översiktsplanen.

¹ Tematiskt tillägg för översvämningssrisker, Göteborgs Stad, antagen 2019-04-25

Farligt gods

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen avser att tillämpa Länsstyrelsens riskpolicy, som anger att riskhanteringsprocessen ska beaktas vid exploatering inom 150 meter från farligt godsled. Söder- och Västerleden är utpekade leder för transporter av farligt gods och det finns ett riskhanteringsavstånd (150 m längst med lederna) inlagt på kartan som visar att frågan om farligt gods ska hanteras. Länsstyrelsen anser att detta samt ställningstagandet som finns med att området närmast leden inte lämpar sig för bostäder eller stadigvarande vistelse är bra. Det som saknas är kommunens ställningstagande om 30 m bebyggelsefritt område som utgångspunkt, vilket Länsstyrelsen anser bör finnas med på kartmaterial och i planbeskrivning.

För sammanfattande synpunkter kring farligt gods hänvisar Länsstyrelsen till granskningsyttrandet över den kommunomfattande översiktsplanen.

Buller

Kommunen uttrycker i den fördjupade översiktsplanen en vilja till att planera för goda ljudmiljöer, bland annat vid bostäder och barns utemiljöer. Trafiken är den dominerande bullerkällan i Göteborg. I FÖP beskrivs översiktligt platser där höga bullernivåer förekommer. Länsstyrelsen anser att en FÖP behöver ge en tydlig vägledning för att underlätta den efterföljande planeringen, genom att redovisa vilka områden som är utsatta för trafikbullerstörningar och det även framgår i den digitala kartan för *Värden och Hänsyn – Hälsa och säkerhet*. Särskilt för de lager som visar blandad stadsbebyggelse. På så sätt kan FÖP ge tydligare vägledning för kommunens ambition om en planering för goda ljudmiljöer ska uppnås.

Förorenade områden

FÖP lyfter fram att i stora delar av de tillkommande stadsbebyggelseområden finns risk för föroreningar som kan vara komplicerade och dyra att sanera. Länsstyrelsen hänvisar till det tematiska tillägget till ÖP, "Förorenade områden i Göteborg – Komplettering av riktlinjerna i Översiktsplan för Göteborg". Där finns vägledning hur förorenade områden ska hanteras i planprocessen. En hjälp för kommande planering hade varit att ange mer precisa uppgifter om kända verksamheter som kan ge/ha gett upphov till föroreningar. Det hade kunnat göras genom att ett kartlager för potentiellt och konstaterat förorenade områden hade lagts till FÖP.

För att på ett ännu tydligare sätt ge vägledning till efterföljande planering kan kommunen också komplettera FÖP med en länk till det tematiska tillägget för förorenade områden.

Miljöfarlig verksamhet

Ett antal industriområden finns markerade i den digitala kartan för FÖP. Dessa är bl.a. områden kring Järnbrottsmotet, Södra Högsbo industriområde, panncentral vid Marklandsgatan och återvinningsstation vid A Odhners gata. Samtliga industriområden angränsar direkt till områden där blandad stadsbebyggelse planeras. Det kan sannolikt fungera ibland, men i vissa fall kan det innebära en risk för de människor som ska vistas eller bo nära industrierna. Likaså kan det innebära begränsningar för industriernas verksamhet.

En strategi för hur kommande planeringen ska hantera risker och störningar från industrier och farliga verksamheter behöver belysas och hur tillräckligt skyddsavstånd till verksamheterna måste beräknas och säkerställas². Utöver risken för olyckor och påverkan på människors

2 För skyddsavstånd se Boverkets allmänna råd "Bättre plats för arbete" (1995:5) och MSB:s vägledning "Samhällsplanering och riskhantering i anslutning till storskalig kemikaliehantering" - Samhällsplanering och riskhantering i anslutning till storskalig kemikaliehantering (msb.se).

hälsa/säkerhet kan områden nära industrier och verksamheter påverkas av buller, luftutsläpp, luktstörning och risk för smittspridning som kan vara negativt för människors hälsa. Även dessa aspekter behöver beaktas och tas hänsyn till i planeringen.

I kommande planering behöver även industrier som är kvar i området under omvandlingstiden beaktas, särskilt vid planering för att möjliggöra bostäder och skolor. Inom omvandlingsområden finns ett flertal industrier som har gjort miljömålan eller har miljötillstånd för sin verksamhet. Dessa verksamheter har en rättskraft att kunna bedriva anmäld/tillståndsgiven verksamhet. I det fall en omvandling till bostadsområde ska vara möjlig behöver andra lösningar för verksamheterna säkerställas.

Avloppshantering

I FÖP planeras för många nya bostäder. Det medför att anläggning av nya anslutningar till avloppsnätet ökar och att det på sikt troligen krävs en utbyggnad av reningsverket. För Länsstyrelsens synpunkter avseende denna fråga hänvisas till yttrandet över den kommunomfattande översiktsplanen.

Länsstyrelsens rådgivande synpunkter - övriga allmänna intressen

Strandskydd

Länsstyrelsen har noterat att FÖP belyser om att Strandskydd enligt 7 kap MB råder runt planområdets sjöar i Ruddalen samt vid Välen och längs delar av Stora ån. Länsstyrelsen anser att det är bra med att i FÖP tydligt beskrivs att ingen exploatering planeras inom strandskyddat område.

Kulturmiljö

Framtaget kulturmiljöprogram redovisar kulturmiljövärden för åtta olika delområden samt förhållningssätt och rekommendationer i syfte att värna dessa värden i den fortsatta planeringen. Underlaget pekar också på att ytterligare fördjupningar kan behövas tas fram i samband med fortsatt planering. FÖP bör lyfta vikten av att utreda vilka landmärken och siluetter inom planområdet som är väsentliga att värna om, så att viktiga siktlinjer bibehålls för att de ska kunna få fortsätta att upplevas.

I FÖP görs bedömning att vid exploatering kommer vissa värdefulla bebyggelsehistoriska element på den östra sidan av planområdet, som har tagits upp i kulturmiljöunderlaget, kommer att gå förlorade i samband med nybyggnation av området. Det behöver förtydligas vilka byggnader/element som riskerar att gå förlorade. Det behöver förtydligas att kulturhistoriska värdena ska ses som en resurs i planeringen. Det möjliggör förståelsen av områdets särskilda karaktär och historiska framväxt.

Beredning

Detta beslut har fattats av chef för funktionen för plan och bygg, Nina Kiani Janson efter föredragning av arkitekt/planhandläggare, Nirmala Blom-Adapa. I den slutliga handläggningen har även företrädare för miljöskyddsavdelningen, naturavdelningen, samhällsavdelningen och vattenavdelningen har bidragit till beredningen av detta yttrande.

KOMMUNENS KOMMENTARER

Formuleringen avseende gränserna för riksintresse för friluftsliv för Slottsskogen och Delsjön har ändrats. Det framgår nu att kommunen anser att riksintressets värden samt vilka de berörda ytorna är behöver studeras i samband med utveckling av närliggande områden.

I text har översiktsplanens avsnitt om riksintressena kompletterats med att riksintresset för industriell produktion avser raffinaderierna St1, Nynäs och Preemraff samt anläggningarnas kopplingar till kommunikationer. När Tillväxtverket tagit fram värdebeskrivningar och tagit beslut, är avsikten att översiktsplanen uppdateras med denna information på karta. Stadsbyggnadskontoret har inga synpunkter på riksintresset och bedömer att översiktsplanen kan tillgodose det.

Stadsbyggnadskontoret instämmer i att fortsatt dialog med Trafikverket kring val av åtgärder för att minska barriäreffekter, samt utformningen av dessa, är viktig. Det gäller exempelvis Lundbyleden men även möjligheten att leda gods runt staden på sikt. Olika typer av barriärminskande åtgärder kan ge olika konsekvenser, både i närområdet och i ett systemperspektiv. Det är därför viktigt att varje åtgärd bedöms i ett helhetsperspektiv. För bedömning om huruvida åtgärderna innebär påverkan på riksintresse för kommunikation, kommer staden att tillämpa den tolkningen av riksintresset som redovisas i översiktsplanen. Det innebär att reglerna om riksintressen rör arealhus hållning men inte effektivitet i verksamheten. Kapacitetsbrist i trafiksystemet kan därmed inte ses som skada på riksintresset eftersom det inte är detsamma som konkurrens om visst område. Kapacitetsfrågorna i transportsystemet måste naturligtvis beaktas i översiktsplanen, men då utanför riksintressesystemet och Länsstyrelsens ingripandegrunder.

För de specifika synpunkterna som rör riksintresse för kommunikation vid Brottkärrsmotet samt Västerleden, behöver dessa hanteras vidare i fortsatt program- och planarbeten för att belysas mer i detalj.

Kontoret instämmer med Länsstyrelsen att dialog med Trafikverket behövs vid planeringen av Centralstationens närområde för ett genomförande som inte påtagligt skadar riksintressena. Kontoret vill i sammanhanget även upprepa den synpunkt som kommunen framförde vid Trafikverkets remiss om förändrade riksintresseanspråk (2021). Kommunen påpekade då att markeringen för befintlig järnvägsanläggning i området kring Kruthusgatan i Göteborg behöver justeras för att överensstämma med nuvarande markanvändning.

Översiktsplanen förtydligas med att Lindholmsförbindelsen ska gå i tunnel under Göta älv. Staden kommer att verka för att i närtid få till färjeskytteltrafik i strategiska kopplingar. Dessa kan på sikt komma att ersättas med broar när omvärldsfaktorer har förändrats, exempelvis Vänersjöfartens utveckling över tid avseende bland annat trafikering (antal fartyg) och godsolymer.

Vägledningen kring riksintresse för kulturmiljövården har kompletterats med att det är viktigt att beakta de kulturhistoriska förutsättningarna vid den fortsatta planeringen och utformningen av klimatanpassningsåtgärder. Stadsbyggnadskontoret håller med om att påverkan på riksintresse kulturmiljövården behöver belysas mer i detalj i samband med fortsatt planering för Allétråket, Lindholmsförbindelsen vid Linnéplatsen samt inom det utredningsområde som finns utpekad i fördjupningen för Högsbo-Frölunda. Programarbete pågår vid Linnéplatsen för att särskilt klarlägga hur ett framtida hållplatsläge kan medföra minimal risk för skada på riksintresset för kulturmiljövården, liksom arbete med skyddsformer för Slottsskogen som också hanterar riksintresse för friluftsliv. Handlingen kompletteras med en text som särskilt belyser risken för negativa kumulativa effekter av nya spår i Nya Allén/Parkgatan. Vad gäller Stigbergstorget som nod vill kontoret förtydliga att det inte är aktuellt med någon större stadsutveckling där.

Förslaget om ett framtida verksamhetsområde vid Ingebäck ligger inte inom riksintresseområdet för Göta och Nordre Älvs dalgång. Stadens bedömning är därför att det inte kommer att påverka riksintresset. Fortsatt planering behöver därför belysa frågan om möjlig påverkan på det närliggande Natura 2000-områden.

Översiktsplanen föreslår åtgärder som kan ha betydelse för Särveån som är riksintresse för naturvård. Vid planering av åtgärder för klimatanpassning längs med Särveån kommer Natura 2000 området att beaktas. I dagsläget finns inga planer på högvattenskyddsport i mynningen utan högvattenskydd planeras längs med Särveån och då med avstånd till vattendraget. Översiktsplanen lyfter även fram Särveån som ett viktigt blågrönt stråk som kräver ett helhetsgrepp. Ett syfte med detta är att säkerställa Särveåns värden. En mellankommunal samverkan skulle vara värdefullt vid ett sådant arbete.

Stadsbyggnadskontoret noterar att Länsstyrelsen har invändningar mot föreslagen markanvändning i anslutning till Särve flygfält som de menar riskerar att skada riksintresse totalförsvaret. Invändningarna gäller i första hand förslaget järnvägsreservat, men synpunkterna gäller även vilka verksamheter som kan finnas i intilliggande verksamhetsområde samt möjligheten till en trafikplats på Hisingsleden. Att området där skjutbanan ligger är markerat som verksamhetsområde är primärt för att säkerställa den pågående användningen och innebär inte att kommunen har anspråk att förändra något där. Vad gäller verksamheter i intilliggande område kommer dialog att ske med Försvarsmakten för att störningskänsliga verksamheter inte ska planeras där de kan påverka riksintresset negativt. Denna fråga hanteras inom pågående programarbete. Även möjligheten till en trafikplats behöver analyseras mer i detalj med Försvarsmakten för att kunna bedöma vad som är en godtagbar placering. Trafikverket behöver också delta i denna dialog. Vad gäller förslaget järnvägsreservat är detta en långsiktig möjlighet som kommunen ser behov av att så långt möjligt hålla öppet för. Läge och sträckning för reservatet är i nuläget mycket osäkert men kontoret utesluter inte heller möjligheten att genomföra detta utan påtaglig skada på riksintresse. Reservatet kvarstår därför i översiktsplanen med tydliggörandet att såväl Länsstyrelsen som Försvarsmakten ser risk för påtaglig skada på riksintresset.

Vad gäller riksintresse för totalförsvaret södra Skärgården så menar kontoret att översiktsplanens förslag gällande framtida bebyggelseutveckling har tagit god hänsyn till riksintresset. Försvarsmakten har redovisat ett förtydligande kring vilka områden som är mest påverkade av bullerpåverkan från skjutfältet och översiktsplanen har därför inte förslagit någon bebyggelseutveckling. Kontoret utgår från att detta förtydligande är aktuellt och att länsstyrelsen endast i begränsad utsträckning kommer att bedöma att ny bebyggelse som ligger utanför området innebär en negativ påverkan på riksintresset.

Vad gäller riksintresse för yrkesfiske Fiskhamnen så har staden fortsatt en avvikande syn på riksintresset och anser att det är svårt att uttolka vad riksintresset består av. Frågan behöver fortsatt hanteras inom ramen för det programarbete som pågår för Fiskhamnen. Området kommer fortsatt vara utpekad som utredningsområde för blandad bebyggelse och redovisa att länsstyrelsen och kommunen har olika uppfattning om området.

Kommunen har inga invändningar mot att riksintresset innerhamnen kvarstår tills dess att ett alternativt läge för färjeterminal har säkerställts. I fördjupningen av översiktsplanen för Torsviken och västra Arendal pekas ett möjligt nytt läge ut. Detta har även synliggjorts i översiktsplanen.

Det är troligen inte aktuellt i nuläget att nyttja dumpningsområde för rena muddermassor i Hakefjorden. På grund av att det är svårt att hitta platser och att miljödömdom kommer att krävas oavsett för prövning av lämpligheten kommer området ändå att ligga kvar i översiktsplanen.

Översiktsplanen kommer att kompletteras med kartredovisning av bullerutsatta områden samt av områden som är utsatta för luftföroreningar. Dessa kommer att placeras som kartlager under Värden och hänsyn. Eftersom detta är ett underlag som förändras över tid, kommer dessa lager att uppdateras i takt med att nya inventeringar görs. Stadsbyggnadskontoret bedömer att en sådan uppdatering inte skulle innebära någon påverkan på ställningstaganden i översiktsplanen. För att förbättra situationen i de mer centrala delarna av Göteborg finns det i översiktsplanen förslag om att på sikt leda om trafik runt staden. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det finns bättre förutsättningar att hantera luft- och bullerpåverkan i omvandlingsområden än i befintlig bebyggelse. I Högsbo-Frölunda bedöms inte att partikelhalterna kommer att vara ett problem.

Översiktsplanen kommer inte att kompletteras med en redovisning på karta av 30 m bebyggelsefri zon kring farligt godsleder eftersom detta skulle göra kartan svårsläst.

Kartlager kring förorenade områden kommer detta inte att läggas till. Relevant kunskap och kartredovisning av detta finns hos stadsbyggnadskontoret samt hos Miljöförvaltningen. I det tematiska tillägget för förorenade områden finns rutiner kring hur dessa frågor ska hanteras vid efterföljande planering.

Gällande synpunkter kring geoteknik, se svar till SGI.

Frågan om risker och störningar från industrier och farliga verksamheter kan inte tas om hand fullt ut på en översiktsplanenivå utan behöver hanteras i mer detaljerad planering. I de områdesvisa inriktningarna i fördjupningarna för centrala Göteborg och för Högsbo-Frölunda kommer berörda områden kompletteras med en skrivning om att vi i gränlandet mellan verksamhetsområde och blandstad kan behöva ta särskild hänsyn vid eventuella bostads- och verksamhetsetableringar. Markanvändningskartans objektsbeskrivning för Ryaverket har kompletterats med att möjlighet till utbyggnad finns i anslutning till befintlig anläggning inom verksamhetsområdet.

Länsstyrelsens synpunkter kring planeringsnivåer för översvämningrisker i kustzonen har beaktats och texten har justerats delvis utifrån dessa synpunkter. Länsstyrelsen har fått ta del av det kunskapsunderlag som kommunen använt vid framtagandet av planeringsnivåerna. Både Boverkets tillsynsvägledning och SMHI:s senaste havsnivåberäkningar är beaktade. Planeringsnivåer för översvämningrisker kommer att justeras när ny kunskap finns kring framtida havsnivåer.

För planeringsnivåer för framkomlighet i kustzonen används samma ställningstagande som i de centrala delarna av Göteborg med att Räddningstjänsten kan ta sig fram i 20 cm djupt vatten. Om vägarna skulle höjas ytterligare gentemot befintlig mark finns risk att instängda områden skapas och att bebyggelsen då kan skadas vid kraftig nederbörd. En ytterligare upphöjning av vägarna skulle dessutom innebära att byggnaderna skall planeras på än högre nivåer för att kunna placeras ovanför gatunivå.

I det fortsatta arbetet med Dag Hammarskjölds boulevard kommer framkomligheten tas i beaktande.

Bakgrunden till val av dimensionerande händelse vid skyfall för samhällsviktig verksamhet och framkomlighet har gjorts i samband med framtagande av det tematiska tillägget till översiktsplanens avseende översvämningrisker. Val av dimensionerande händelse har även stämts av mot Boverkets tillsynsvägledning avseende översvämningrisker (2018) som anger att samhällsviktig verksamhet skall planläggas så att den årliga sannolikheten för att bebyggelse tar skada vid översvämning är mindre än 1/100. Avstämning har även gjorts gentemot Länsstyrelsen i Västra Götalands rekommendationer för hantering av översvämning till följd av skyfall (2018).

För att framkomlighet skall finnas även vid händelse av skyfall är staden beroende av att även Trafikverkets vägar är framkomliga. För att uppnå detta behöver staden och Trafikverket gemensamt arbeta mot detta mål.

Översiktsplanens övergripande inriktning är att undvika att ta jordbruksmark i anspråk. Inom ramen för arbetet med översiktsplanen har bedömningen dock gjorts att det är svårt att nå staden utbyggnadsbehov helt inom innerstaden och mellanstaden. En viss del av jordbruksmarken kan därför behöva tas i anspråk för att skapa en ändamålsenlig struktur. Stadsbyggnadskontoret bedömer att utbyggnad i ytterområden är ett väsentligt samhällsintresse som inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Även utbyggnad av begravningsmark kan vara ett samhällsviktigt intresse där jordbruksmark kan behöva tas i anspråk. Områden i ytterstaden har studerats i en särskild utredning (PM Ytterstaden). För att skapa en ändamålsenlig struktur vid en utbyggnad i ytterstaden kan det bli nödvändigt att ta jordbruksmark i anspråk. Området väster om Kärra är i översiktsplanen beskrivet som det av utredningsområdena som troligen är lämpligast att planera för. Ett motiv till detta är att det finns mindre jordbruksmark där. För samliga utredningsområden krävs dock en bedömning av jordbruksmarkens värde innan lämpligheten för utbyggnad kan avgöras. Översiktsplanen innehåller inriktningar för hur en samlad bedömning ska göras om byggande på jordbruksmark övervägs. Detta ska utgå från jordbruksmarkens produktionsvärden, natur- och kulturmiljövärden, sociala värden samt kretsloppsvärden/miljötjänster. Denna bedömning bör göras i dialog med jordbrukaren.

Det avtal som ingicks mellan Göteborgs Stad, Mölndals Stad, Västtrafik och Trafikverket år 2016 för E6.20 Söderleden, Färsbergdalen fortsätter att gälla. Stadsbyggnadskontoret bedömer dock inte att detta avtal bör ingå i översiktsplanen.

Omvandlingen av Dag Hammarskjöldsleden till en boulevard kommer att innebära förändrade trafikflöden. Omfattningen av denna förändring och dess konsekvenser kommer fortsatt att vara en viktig del i arbetet med boulevarden, och kommer att ske i samverkan med bland annat Trafikverket och Mölndals stad.

Stadsbyggnadskontoret håller med om att det behövs en gemensam och hållbar, långsiktig lösning för trafiksituationen på väg 155. Stadsbyggnadskontoret vill påpeka att det idag saknas en samsyn mellan kommunerna, vilket lyfts fram från Göteborgs Stad genom yttranden över detaljplaner som Öckerö kommun har skickat på remiss. Stadsbyggnadskontoret har yttrat sig negativt över de detaljplaner på Öckerö där utbyggnaden befaras kunna leda till ökad trafik på väg 155 Hjuviksvägen. Därför reagerar kontoret på att Länsstyrelsen yttrat sig positivt i planärendet Öckerö centrum med ca 300 nya bostäder innan en åtgärdsplanering för trafiksituationen på väg 155 är klar.

Översiktsplanen har kompletterats kring miljö kvalitetsnormer för havsmiljö under geografiska inriktningar om havsområdet. Vad gäller MKN vatten i övrigt anser kontoret att översiktsplanens inriktningar kring fortsatt arbete med blågröna stråk är betydelsefulla. Bedömningen är att arbetet med högvattenskydd även kan utgöra en god förutsättning med att jobba med frågan, snarare än en risk. Vid fortsatt planering och utformning av högvattenskydd kommer MKN vatten, ekologiska kantzoner längs med vattendragen beaktas. Vid fortsatt planering av områdena längs med Mölndalsån och Gullbergsån kommer kulturmiljö, MKN vatten och fiskens vandring och beaktas.

Stadsbyggnadskontoret instämmer i att fortsatt arbete krävs innan hållplatslägen för metrobuss kan fastställas.

ÖVRIGA STATLIGA OCH REGIONALA ORGAN

FÖRSVARSMAKTEN

Försvarsmakten är i huvudsak positiv till översiktsplanen, särskilt vad avser infrastrukturella förändringar som ökar rörlighet eller ökad kapacitet.

Försvarsmakten har synpunkter som rör de områden runt Säve skjutbana som benämns ”Förändrad markanvändning verksamheter” samt ”Utredningsområde verksamhetsområde”. Delar av dessa områden ligger inom det utpekade riksintresset Säve skjutbana och på Fortifikationsverkets fastighet. Försvarsmakten ställer sig frågande till vad förändrad markanvändning inom riksintressets gränser syftar till och förordar att gränsen för förändrad markanvändning flyttas så att riksintresseområdet inte påverkas. Vidare syns i markanvändningskartan en ”Framtida järnväg” som går rakt igenom riksintresset. Försvarsmakten motsätter sig den föreslagna sträckningen då den riskerar att påtagligt skada riksintresset Säve skjutbana. Slutligen redovisas på markanvändningskartan en ”Framtida väg – trafikplats Hisingsleden vid Holmvägen” precis söder om riksintresset, delvis innanför riksintressets gränser samt på Fortifikationsverkets fastighet. Försvarsmakten förordar i detta skede att trafiklösningen planeras så att den inte riskerar ta riksintresseområdets mark (Fortifikationsverkets fastighet) i anspråk. Försvarsmakten har i viss utsträckning framfört synpunkter gällande utvecklingen vid Säve till Göteborgs stad genom en tidig dialog avseende det planprogram som planeras för Säve flygplats. Gällande utvecklingen runt Säve skjutbana önskar Försvarsmakten att fortsatt delta i planering och anser att det med fördel kan förtydligas i planhandlingarna för översiktsplanen att hänsyn behöver tas till riksintresset för den utpekade utveckling som nämns ovan.

I ”Geografiska inriktningar – ytterstaden” beskrivs området norr om Säve skjutbana som ett utredningsområde för bland annat bostäder. En mindre del av utredningsområdet överlappar med påverkansområde för buller eller annan risk från riksintresset Säve skjutbana. Inom detta område kan bullernivåer från skjutbanorna överskrida riktvärden för störningskänslig bebyggelse, vilket i sin tur innebär att störningskänslig bebyggelse i denna del riskerar att påtagligt skada riksintresset.

Försvarsmakten konstaterar att fyra områden på Styrso för ”Blandad stadsbebyggelse” och ”Förändrad markanvändning ligger inom ”påverkansområde för buller eller annan risk” för riksintresset Göteborgs skärgårdsskjutfält och störningskänslig bebyggelse kan i dessa områden riskera skada på riksintresset. De anser att planunderlaget inte är tillräckligt detaljerat för att de ska kunna bedöma omfattningen av skadan på riksintresset. Vid fortsatt planering av dessa områden önskas att samråd sker med Försvarsmakten, gärna i ett tidigt skede.

Vad gäller riksintresset i Kviberg, påverkansområde övrigt för totalförsvarets militära del som omfattas av sekretess, anser Försvarsmakten att planunderlaget inte är tillräckligt detaljerat för bedömning av omfattningen av eventuell skada på riksintresset. Försvarsmaktens synpunkter från samrådet kvarstår därför och med tillägget att det är av vikt att inte begränsa tillgängligheten till och från riksintresset. Det är mycket viktigt att samråd vid planering inom detta område sker med Försvarsmakten, gärna i tidigt skede.

Björlanda skjutfält på Hisingen är inget riksintresse idag men Försvarsmakten upplyser om att i och med Försvarsmaktens tillväxt kan intresset för denna plats komma att öka igen. Härigenom finns risk för intressekonflikter mellan Försvarsmakten uppdrag och kommunens intressen om exempelvis nya bostadsområden uppförs i närområdet.

Försvarsmakten vill belysa att det är av stor betydelse att naturområden, friluftsområden eller

annan störningskänslig verksamhet inte inrättas inom, eller i närheten av skjutfälten som kan föranleda bullerkrav och på så vis försvåra och begränsa Försvarsmaktens verksamhet. Samtliga ärenden som rör områdesskydd enligt MB 7 kap (så som naturreservat, vattenskydd med mera) ska samrådas med Försvarsmakten. Detta gäller även inom de av Fortifikationsverkets fastigheter som inte utgör riksintressen eller ligger inom påverkansområden.

Försvarsmakten har inget att erinra i detta skede mot föreslagen utveckling av infrastruktur under förutsättning att hänsyn tas till Försvarsmaktens tyngsta och bredaste fordon vid utformning av vägar, broar och cirkulationsplatser. Detta gäller i synnerhet för de trafikflöden som leder till och från Göteborgs garnison. Förbindelser som knyter samman Hisingen med fastlandet är av vikt och då främst vad avser rörlighet av större fordon.

Försvarsmakten ställer sig frågande till planens slutsats gällande havsbaserad energiproduktion som lyder ”Försvarsintresset är den främsta intressekonflikten för havsbaserad energiproduktion”. Försvarsmakten anser att skrivelsen bör utgå från planen. Särskilt när man samtidigt i planen skriver att ”Översiktsplanen pekar inte ut några särskilt lämpliga områden för havsbaserad energiproduktion”.

Försvarsmakten ser att översiktsplanen i större utsträckning bör omhänderta frågor gällande totalförsvaret och beredskap, men hänvisar i första hand till Länsstyrelsen och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) gällande de frågorna.

Då Försvarsmakten i enlighet med försvarsbeslutet 2020 står inför en tillväxt i Göteborgsområdet så vill Försvarsmakten avslutningsvis trycka på viken av en fortsatt nära dialog mellan kommunen, Länsstyrelsen och Försvarsmakten gällande översiktsplanens fortsatta genomförande.

Kommunens kommentar

Se Länsstyrelsens yttrande.

TRAFIKVERKET

Trafikverket ställer sig positiva till översiktsplanen och ser fram emot fortsatt dialog och arbete med våra gemensamma frågor. De informerar även om att de under 2021 arbetar med nya utpekande av riksintressen, utifrån nya riksintressekriterier som beslutades 2020.

Järnvägsinfrastruktur

Trafikverket anser att markanvändningskartan bör redovisa utbyggnad av fler spår på Västra Stambanan i likhet med hur det redovisas för Bohusbanan och Hamnbanan samt att Lärje uppställningsspår bör redovisas på samma sätt som Sävenäs.

Trafikverket har inget uppdrag, och ser i dagsläget inte att det är ett statligt intresse att arbeta med ny dragning av Hamnbanan. De ser i nuläget inga hinder för att staden lägger ett reservat för Hamnbanan i nytt läge för att eventuellt nyttja på lång sikt. Trafikverket utgår från att Hamnbanan ligger kvar i befintligt läge till dess att eventuellt nytt nationellt beslut fattas och finansiering finns. Fram till dess behöver staden ha kvar möjligheten att bygga ut befintlig hamnbana till dubbelspår.

Trafikverket vill betona att de inte har ett uppdrag att vidare utreda eller anlägga järnväg längs 158:an. Vidare har det inte gjorts en komplett lokaliseringsutredning så andra, mer lämpliga

alternativ kan finnas. Staden behöver arbeta och verka tillsammans med Västra Götalandsregionen för de framtida behoven av kapacitetsstark kollektivtrafik i stråket. Det kan inte garanteras att anslutningspunkten mot Västlänken kan genomföras utan Trafikverket anser att teknisk genomförbarhet i form av bland annat spårlutningar måste studeras i området.

Trafikverket noterar även att Staden förordar sträckningen för nya stambanan Göteborg - Borås via Mölndal. Lokaliseringsutredningen pågår och därmed är lokaliseringen inte fastställd.

Väginfrastruktur

Trafikverket anser att det är svårt att utläsa om staden möter upp den resandeefterfrågan som uppkommer med översiktsplanens inriktning, om föreslagna infrastruktursatsningar är tillräckliga och om staden når målen i trafikstrategin. Särskilt utmanande är det att minska bilresandet med de kommande exploateringarna i ytterstaden. De menar att staden bör arbeta med styrmedel och mobilitetsåtgärder parallellt med infrastrukturåtgärder för att lyckas och anser att en uppföljningsbar och tidsatt handlingsplan för genomförandet av stadens trafikstrategi i enlighet med TRAST är önskvärt.

Översiktsplanen anger att barriärminskande åtgärder krävs längs flera vägar och stråk. Trafikverket anser att är positivt att minska barriäreffekten av statliga vägar men att funktionen av nationella vägar och riksintressen för kommunikationer inte får påverkas.

Samtidigt som barriärer ska överbryggas, så föreslås även kommunala gator göras om till stadsgator och boulevarder, vilket kan innebära att trafiken ökar på de statliga lederna.

Trafikverket ser en svårighet i att överbrygga barriärerna för att få en sammanhållen stad och samtidigt inte påverka framkomligheten i staden eller på Göta älv. I översiktsplanen föreslås en inriktning men Trafikverket ser en i risk att frågorna inte är helt lösta och därmed kan bli svårhanterliga i framtiden.

För Trafikverkets synpunkter på specifika barriärminskande åtgärder, se nedan under respektive fördjupning av översiktsplanen.

Trafikverket anser att eftersom lämplig utformning för Metrobuss ännu inte är specificerad måste yta reserveras för samtliga möjliga alternativa utformningar. Framst de alternativa lösningar som kan kräva breddning av körfält eller på annat sätt ianspråktagande av ny mark bör noteras till kommande detaljplanarbeten i närhet av dessa vägar.

Trafikverket menar att om inga åtgärder görs kommer kö- och framkomlighetsproblemen på större leder bli värre i framtiden. Eftersom framkomligheten periodvis är begränsad så är det viktigt att förstå innebörden av att ta kapacitet från lederna. Det behövs en fortsatt dialog gällande framkomlighet mellan staden och Trafikverket, men även med andra aktörer såsom kringliggande kommuner och kollektivtrafikmyndigheter.

Beträffande vägreservaten för väg 155 ska det betonas att det, eftersom åtgärdsvalsstudien inte är färdigställd, finns ytterligare alternativ som utreds utöver redovisade markreservat. Till dess att åtgärdsvalsstudien har färdigställts krävs att kommunerna har samsyn vid planläggning av områden som påverkar västra delen av väg 155.

Trafikverket anser att blandad stadsbebyggelse i och över Brottkärrsmotet, som är del av väg 158, påverkar och kan medföra påtaglig skada på riksintresset för kommunikation, där man lägger blandad stadsbebyggelse inom vägområdet.

Trafikverket anser man bör utvidga markreservatet för Gnistångstunneln för att säkerställa en framtida effektiv Metrobuss utmed Västerleden.

Trafikverket välkomnar ett reservat för en framtida Jordfallsbro. Trafikverket avser att starta en utredning om detta men kan inte utesluta att avsteg från reserverad yta kan behövas.

Trafikverket vill poängtera vikten av att Göteborg och Mölndal arbetar tillsammans för att säkerställa ett sammanhängande grönstråk mellan Änggårdsbergen och Sandsjöbacka där en ekodukt över Söderleden ska ses som en del av grönstråket.

Trafikverket kan i dagsläget inte göra en bedömning om lämpligheten av godskörfält på de stora lederna utan mer platsspecifika utredningar. De gör också bedömningen att juridiska möjligheter att genomföra godskörfält saknas i dagsläget.

Sjöfartsinfrastruktur

Trafikverket ställer sig positiva till att öka sjöfarten för gods och passagerare på älven, men saknar konkreta förslag på hur staden ska möta upp en ökad trafik på älven. För utökad användning av farled 955 för citynära logistik kan ytterligare kajer och annan infrastruktur krävas, vilket inte är specifikt utpekade i översiktsplanen.

Trafikverket anser att riksintressestatus för Masthuggskajen, Stigbergskajen och Majnabekajen (innerhamnen) kan förändras först när funktionen finns på plats på annan plats, vilket det inte gör i dagsläget. Därför kvarstår kajernas riksintresseutpekanden tills vidare.

Trafikverket påpekar att nya fasta eller öppningsbara broar kan komma att inskränka på det fysiska område som farled 955 utgör i Göta älv. Trafikverket ser därför att det finns risk för att en ytterligare bro kan påtagligt försvåra tillkomst eller utnyttjande av riksintresset för kommunikationer. Utformningen, höjden och övrig detaljprojektering är av mycket stor vikt när det gäller förbindelser över älven.

Trafikverket konstaterar samtidigt att det finns ett allmänt intresse av ökade resor som en ny gång- och cykelbro, och andra fasta förbindelser, kan bidra till. För att tillgodose reseefterfrågan kan flera förbindelser behövas som möjliggör gång- och cykel samt kollektivtrafik. Sådana kan bidra till en avlastning av det statliga vägnätet, som redan idag till viss del är kraftigt belastat.

Centrala Göteborg

Trafikverket ställer sig i stort positiva till det granskningsförslag som läggs fram för fördjupningen av översiktsplanen. Dock är det svårt att utläsa om den fördjupade översiktsplanen möter upp den resandeefterfrågan som föreslagen markanvändning resulterar i.

Det finns en tydlig inriktning om att överbrygga barriärerna i centrala staden, där Göta älv, de stora trafiklederna och järnvägen utgör de största barriärerna. Trafikverket ser en svårighet i att överbrygga barriärerna för att få en sammanhållen stad och samtidigt inte påverka framkomligheten i staden eller på Göta älv. I översiktsplanen föreslås en inriktning men Trafikver-

ket ser en i risk att frågorna inte är helt lösta och därmed kan bli svårhanterliga i framtiden.

Trafikverket vill poängtera att omvandling av området runt Gullbergsvass måste ske utan påverkan på funktionerna station och järnväg.

Trafikverket önskar ett förtydligande av vilken utveckling staden ser i området kring Gullbergstunneln – Götatunneln som är markerat som ”förändrad markanvändning stadskärna” och hur det i så fall påverkar den statliga infrastrukturen. Trafikverket ser fram emot en dialog gällande stadens framtida planer för området.

Barriäröverbyggande åtgärder

För E45, Oscarsleden och för Lundbyleden anges att de på sikt ska göras till ”integrerade stråk”. Det är inte tydligt definierat vad detta innebär men alla fysiska åtgärder inom vägområdet måste godkännas av väghållaren och Trafikverket kan inte utesluta att sådana åtgärder påtagligt påverkar vägens funktion.

Väg E6 är utpekad som stråk där barriäröverbyggande åtgärder krävs. Trafikverket kan inte ta ställning till förslaget utan ett förtydligande kring vad detta kan innebära. I åtgärdsvalsstudien för E6 har Trafikverket studerat frågan kring barriäröverbyggande åtgärder i ett PM, men förordar inte att frågan drivs vidare.

Metrobuss

I förslaget för fördjupad översiktsplan är befintliga och framtida noder för stadsutveckling utpekade. Noderna ska vara bytespunkter för kollektivtrafik där stadsutveckling har möjligheter att samlas. Vissa av dessa, såsom Pumpgatan och Ullevimotet, är belägna längs med det statliga vägnätet och utpekade för Metrobuss. Trafikverket vill betona att det i åtgärdsvalsstudien för Metrobuss inte har fastställts lämpliga hållplatslägen och om dessa noder bygger på Metrobusshållplatslägen kan dessa behöva utredas vidare.

Trafikverket anser att detta är en fråga om angöring av centrum behöver utredas innan utbyggnad av Metrobuss.

För Trafikverkets synpunkter på riksintresse för sjöfart (hamn och farled) samt broar över Göta älv se sammanfattning under ny översiktsplan.

Högsbo-Frölunda

Trafikverket ställer sig positiva till den ambition och vilja som redovisas genom planförslaget. Trafikverket saknar dock en effektbedömning av den tillkommande trafiken som beräknas genereras till E6.20 Västerleden och hur den påverkar den statliga leden.

Trafikverket noterar att planhandlingarna hänvisar till Avsiktsförklaring Utveckling Högsbo – Frölunda (nedan benämnd avsiktsförklaringen) som tecknades mellan Göteborgs Stad, Trafikverket, Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Länsstyrelsen inom ramen för den statliga utredningen Samordning för bostadsbyggande (Fi N 2017:08). Trafikverket vill dock betona att frågan om trafikstring och andra trafikeffekter från området inte är löst. Samtliga parter måste ha ambitioner om att genomföra alla åtgärder som finns i avsiktsförklaringen.

En boulevardisering av Dag Hammarskjöldsleden kommer att innebära en omfördelning av trafiken som skulle kunna påverka det kommunala och statliga vägnätet. Därmed krävs det

omsorgsfullt införande och utformning som Trafikverket önskar delta i. Ett samarbete i frågan är påbörjat genom bland annat avsiktsförklaringen och Trafikverket önskar en fortsättning på detta samarbete.

Barriäröverbyggande åtgärder

Trafikverket anser att det är positivt med passager som ger minskad barriäreffekt av Västerleden. Åtgärder inom vägområdet, eller som påverkar vägområdet, får dock inte göras utan väghållarens tillstånd och ett avtal bör skrivas. Trafikverket kommer inte att godkänna utformningar som anses påverka vägens funktion eller säkerhet negativt. Trafikverket uppmanar kommunen till tidig dialog i dessa frågor.

En studie för alternativ cykelpassage under Tynneredsmotet redovisas. Utformningen bör säkerställa trafiksäkerhet även för av- och påfartsramper, som är en del av Västerleden.

Målbild Koll2035

I planförslaget beskrivs att Frölundabanan – spårväg mellan Linnéplatsen och Frölunda – inte kommer kunna byggas enligt stadsbanestandard, enligt vad som anges i Målbild Koll2035. Vidare beskrivs i avsiktsförklaringen för Högsbo-Frölunda att uppfyllnad av Målbild Koll2035 är viktigt för att trafikförsörja området. Trafikverket anser att det är problematiskt att de båda handlingarna inte är samstämmiga. Eftersom Målbild Koll2035 beskrivs som en viktig åtgärd, bör staden beskriva hur en ersättning för avsteg från målbilden ska hanteras.

Lämplig utformning av anspråk för framtida Metrobuss längs Västerleden planeras att studeras vidare i åtgärdsvalsstudie för Västerleden Röda Sten—Järnbrottsmotet med planerad start 2021. Tills vidare anser Trafikverket att yta måste reserveras för samtliga möjliga utformningsalternativ för att Metrobuss ska kunna vara genomförbart. Särskilt de alternativ som kan kräva breddning av körfält eller på annat sätt ianspråktagande av ny mark bör förmedlas till kommande detaljplanearbeten i närhet av dessa vägar.

För Trafikverkets synpunkter på spår längs väg 158 se sammanfattning ovan under översiktsplan.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret tar emot synpunkterna från Trafikverket och noterar att de i huvudsak är positiva till granskningsförslaget.

De synpunkter som framförs för centrala Göteborg gällande att Gullbergsvass framtida utveckling och att omvandlingen inte får påverka funktionerna station och järnväg behöver hanteras vidare i den fortsatta planeringen för området. Gullbergsvass är tänkt för omvandling senare i planeringshorisonten av omvandlingsområdena i Åkvestaden.

Lundbyleden och Oscarsleden som integrerade stråk innebär att på lång sikt verka för att dessa barriärer minskar. Åtgärder är inte färdigstuderade utan inriktningen enligt åtgärdsvalsstudien för Lundbyleden är att på längre sikt verka för att den blir en integrerad del av det lokala gatunätet. Trafikverket och Göteborgs stad/Stadsbyggnadskontoret behöver ha fortsatt god dialog kring fortsatta arbetet kring barriäröverbyggande åtgärder, och hållplatslägen längs det statliga vägnätet och Gullbergsvass stadsutveckling. En viktig del i arbetet med att minska barriärerna är också att verka för att på sikt leda om godstrafik runt staden.

Gällande avsiktsförklaringen Utveckling Högsbo - Frölunda, så är Stadsbyggnadskontorets håll-

ning att det är en viktig handling och Göteborgs stad har för avsikt att arbeta i enlighet med den. I översiktsplanarbetet har Målbild Koll2035 varit en utgångspunkt. Men målbildens anspråk gällande kollektivtrafik har inte avvägts gentemot andra intressen förrän nu. Restidsmålet är en av målkonflikterna med många andra stadslivsanspråk och i centrala Göteborg respektive Högsbo-Frölunda har detta behov prioriteras ner till förmån för stadsmiljö och trafikering i samma plan. Stadens bedömning är därför att översiktsplanen är i linje med avsiktsförklaringen, med en väl avvägd balans mellan stadsmiljökvantiteter och kollektivtrafikens framkomlighet.

Staden ser fram emot en fortsatt konstruktiv dialog med Trafikverket i detta arbete där vår gemensamma avsiktsförklaring utgör en bra utgångspunkt att bygga vidare på, ifråga om boulevardisering av Dag Hammarskjöldsleden och vad det kommer innebära för omfördelning av trafiken på kommunala och statliga vägnätet.

Översiktsplanens ambition är att minska barriärverkan och störningar från de större trafiklederna som skär igenom staden. Staden avser ha en nära dialog med Trafikverket om hur detta konkret kan genomföras i avvägningen mellan mål om stadsmiljö, framkomlighet och ekologisk hållbarhet.

Översiktsplanens ambition är att bättre knyta ihop staden över älven. För stadslivet och miljön behöver detta ske med fokus på hållbara färdslag och en avsevärd förbättring av möjligheterna att ta sig över älven med gång och cykel. Staden avser ha en nära dialog med de statliga aktörerna kring hur detta kan genomföras på bästa sätt i avvägningen gentemot riksintresset kommunikation och handelssjöfarten på Göta älv.

Staden har lagt ett reservat för ny sträckning av järnväg via norra Hisingen till Göteborgs hamn för att hålla öppet för en möjlig framtida lösning på lång sikt. Detta utgör inget hinder för stat och kommun att arbeta gemensamt med nödvändiga och viktiga lösningar som rör tillgängligheten till hamnen även på kort och medellång sikt.

Västra Götalandsregionen har inom samarbetet med Göteborg, Mölndal och Partille (GMP) genomfört en studie om metrobuss angöring till centrala Göteborg. Utredning utgör tillsammans med rapporten för åtgärdsvalsstudien för metrobuss samt den därtill kopplade avsiktsförklaringen ett viktigt underlag för fortsatt gemensamt arbete kring genomförandet av metrobussystemet.

En bärande princip med metrobussystemet är att nyttja de befintliga kapacitetsstarka lederna i och runt staden. Fortsatt dialog mellan staden, regionen och Trafikverket behöver föras gällande metrobuss anspråk på lederna; dvs hur kapacitet kan tilldelas metrobuss genom till exempel överlåtande av körfält från personbilstrafiken eller på annat vis. Staden avser inte att reservera omkringliggande mark för byggande av helt ny infrastruktur för metrobuss. Om det behovet uppkommer är vi åter tillbaka i frågan om åtgärdsvalet metrobuss är verifierat eller om det finns annat system som bättre svarar mot behoven sett till kostnaden.

Staden delar Trafikverkets bild i att vi behöver konkretisera hur vi ska tillgodose behovet av markytor för sjöfartsinfrastruktur i anslutning till Göta älv. Detta behov har uppmärksamats i arbetet med översiktsplanen och dialog har förts med berörda intressenter inom såväl offentlig som privat sektor. Med dagens kunskap har det inte varit möjligt att vara mer konkret i utpekandet men ambitionen är att fortsatt arbete och dialog i frågan ska utmynna i ett mer konkret utpekande för dessa ändamål på markanvändningskartan. Exempel på fortsatt arbete som startas upp är arbetet med en godsplan för Göteborg.

Genomförda utredningar visar att det finns ett stort behov av att utveckla en kapacitetsstark och långsiktig kollektivtrafiklösning i stråket söderut längs väg 158. Frågan aktualiseras nu ytterligare då program för Nya Hovås 2 är under uppstart. Staden ser Trafikverket som en viktig samtalspartner och kompetens för att säkerställa att vi håller öppet för en möjlig spårutbyggnad i framtiden. Det innebär att vi tillsammans också behöver fördjupa kunskapen för att konkretisera korridorval och anslutningsmöjligheter.

Översiktsplanen anger inriktningar och förslag på hur transportsystemet kan utvecklas för att stödja stadsutvecklingen. Staden behöver tillsammans med Trafikverket och andra berörda aktörer arbeta vidare med dessa inriktningar för att fastställa hur de konkret kan genomföras och vägas av gentemot varandra. Staden har föreslagit Trafikverket att vi gemensamt behöver arbeta med systemperspektiv och framkomlighet i ett hela-staden-perspektiv där inriktningar från översiktsplanen balanseras med utredningsresultat från åtgärdsvalsstudier med mera för att syna våra lösningsförslag, effektbedöma och klargöra vilka förslag/inriktningar som är genomförbara.

Hög tillgänglighet med kollektivtrafik och inte minst spårbunden trafik till och från Göteborg är nödvändig för att klara utvecklingen enligt översiktsplanen. Staden värnar således funktionerna som utgörs av centralstationen och anslutande järnvägsförbindelser.

Översiktsplanens ambition är att minska barriärverkan och störningar från de större trafiklederna som skär igenom staden. Staden avser ha en nära dialog med Trafikverket om hur detta konkret kan genomföras i avvägningen mellan mål om stadsmiljö, framkomlighet och hållbarhet. Samtidigt behöver vi ta ett helhetsgrepp gemensamt på systemnivå (se ovan) för att på bästa sätt väga av olika mål och inriktningar för stadsutveckling, framkomlighet etc. Staden hänvisar även här till vår förfrågan till Trafikverket om att gemensamt arbeta med avvägningar mellan olika mål och inriktningar i ett grepp över hela staden – systemnivån.

När det gäller åtgärdsvalsstudien för väg 155 Torslanda–Hönö innebär studiens tidplan att slutsatser kommer dras efter att Göteborgs översiktsplan är beslutad. Kommunstyrelsen i Göteborg kommer att yttra sig över förslaget till åtgärdsvalsstudie under senhösten 2021. Staden ser fram emot en fortsatt dialog i frågan.

Trafikverket betonar att de inte har ett uppdrag att vidare utreda eller anlägga järnväg längs väg 158. Vi är överens med Trafikverket att det krävs ytterligare utredningar för att avgöra lämplig sträckning genom Frölunda–Högsbo och ser fram emot fortsatt samverkan och dialog i frågan.

Trafikverket efterfrågar en effektbedömning av den tillkommande trafiken som beräknas genereras till E6.20 Västerleden i samband med att östra Högsbo omvandlas till blandad stadsbebyggelse. Detta finns redovisat i åtgärdsvalsstudien för Dag Hammarskjölds boulevard som trafikkontoret i Göteborg tagit fram parallellt med översiktsplanen. Ytterligare utredningar kommer att behöva göras i kommande arbeten.

LANTMÄTERIMYNDIGHETEN

Lantmäterimyndigheten har inga synpunkter på förslagen till ny översiktsplan, fördjupning för centrala Göteborg eller för Högsbo-Frölunda.

STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT (SGI)

SGI ser att deras synpunkter från tidigare yttrande generellt sett kvarstår. De konstaterar utifrån det som framgår av översiktsplanen att det är tydligt att kommunen arbetar med att

identifiera och hantera geotekniska risker, men att detta arbete huvudsakligen sker i detaljplaneskedet. SGI vill uppmärksamma staden på att geotekniska riskfaktorer kan vara avgörande för lämpligheten och att eventuella riskområden därför bör redovisas i redan översiktsplanen, förslagsvis på kartor. Vidare bör en strategi kopplas till planen över hur dessa områden skall utredas i samband med framtida planläggning och bygglovsgivning.

SGI saknar en översiktlig beskrivning av kommunens geologiska och geotekniska/bergtek-niska förhållanden. De konstaterar även att det inte finns några lager som specifikt visar exempelvis jordlager, områden med stabilitetsproblem eller erosionsrisk. För denna typ av information hänvisas läsaren antingen till externa webbsidor (SGU:s kartredovisningar) eller till annan information från Göteborgs Stad (till exempel stabilitetsrisker). SGI anser generellt att det skulle förenkla för läsaren om det fanns kartlager som redovisade detta tillsammans med övrig information i den digitala översiktsplanen.

Vad gäller planeringsunderlag för ras, skred och erosion anser SGI att det är otydligt vilken information som kommuninvånare faktiskt kan få tillgång till, samt var man kan hitta det och om detta är offentligt material. SGI efterfrågar en tydligare hänvisning till redovisning av riskområden. SGI anser att det behöver förtydligas hur läsaren ska använda det material som nås via länk från översiktsplanen till en generell startsida för SGU:s tjänst Kartvisaren.

En synpunkt SGI har på den digitala plattformen där översiktsplanen och fördjupningarna redovisas är att det kan vara svårt att hitta önskad information. Sökfunktionen i den digitala översiktsplanen inkluderar endast ord i rubrikerna. En sökning på ordet "geoteknik" ger därför ingen träff, eftersom rubriken är "Geotekniska förutsättningar". De påpekar också att denna rubrik inte finns för huvuddokumentet, utan enbart finns i fördjupningsbilagorna.

Centrala Göteborg

SGI ser att de geotekniska förhållandena är beskrivna i en detaljeringsgrad som är lämplig för fördjupningen av översiktsplanen för Göteborg. Liksom för den kommunomfattande översiktsplanen, konstaterar dock SGI att den digitala kartredovisningen saknar lager som specifikt visar exempelvis jordlager, områden med stabilitetsproblem eller erosionsrisk och att en tydligare hänvisning om hur man hittar karta för jordstabilitet bör infogas i texten. Även för bergstabiliteten anser SGI att en tydligare redovisning av riskområden kan infogas i kapitlet.

Högsbo-Frölunda

Utöver de generella synpunkterna kring den digitala kartredovisningen har SGI endast re-daktionella synpunkter på fördjupningen för Högsbo-Frölunda.

Kommunens kommentar

I översiktsplanens strategier framgår att staden ska hantera skredrisker i jord, rasrisker i berg samt radonförande markförhållanden genom hela planeringsprocessen så att identifierade riskområden åtgärdas och nya etableringar får betryggande och hållbar säkerhet. Skredrisker i potentiellt förorenade områden ska alltid ges hög prioritet avseende åtgärd. Tillsammans med utarbetade processer och rutiner säkerställer detta att kommunen utreder potentiella riskområden i samband med framtida planläggning och bygglovsgivning. Riskområden presenteras bland annat i form av det nationella kunskapsunderlaget Aktsamhetsområden. Vidare, i de geografiska fördjupningarna centrala Göteborg och Högsbo-Frölunda beskrivs markförhållanden och dess konsekvenser på stadsplaneringen mer i detalj under rubriken Geotekniska förutsättningar. Här återfinns även ytterligare detaljerade

strategier för stadens arbete med både säkerhet och genomförbarhetsfrågor. Radonkartan samt en jordartskarta kommer att läggas till samt kort beskrivning om Göteborgs generella förhållanden.

SJÖFARTSVERKET

Sjöfartsverkets yttrande gäller förslag till ny översiktsplan samt fördjupning av översiktsplanen för centrala Göteborg.

Sjöfartsverket ser positivt på förändringen som gjorts sedan samrådet och att de geografiska inriktningarna nu även omfattar Havsområdet. Sjöfartsverket ser att beskrivning av sjöfart och farleder stämmer. Sjöfartsverket noterar att inriktningen att verksamheter och anläggningar som hindrar sjöfarten ska undvikas uppfylls till viss del genom förslaget att Lindholmsförbindelsen nu planeras som tunnel. Sjöfartsverket ser även positivt på att flera nya älvförbindelser för gång- och cykel planeras som färjeförbindelser vilket även bör vara den långsiktiga inriktningen.

Sjöfartsverket ser att det är naturligt för Göteborgs stad att förtäta och använda tidigare varvs- och hamnområden för stadsutveckling. Sjöfartsverket anser dock, vilket framfördes i samrådet, att Göteborg har en närapå unik förutsättning eftersom Göta älv, som binder samman havet med Väneren, idag är fullt möjlig att trafikera med oceangående handelsfartyg såväl som handelsfartyg för inlandssjöfart och fritidsbåtar. Sjöfartsverket saknar en strategi för hur Göta älv ska kunna nyttjas för mer sjötrafik utan att hamna i konflikt med vägtrafik, kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik.

Sjöfartsverket menar att inriktningen att undvika hinder för sjöfarten inte uppfylls genom att ny gång- och cykelbro görs öppningsbar. Fler öppningsbara gång- och cykelbroar, både i centrala Göteborg och uppströms, innebär negativ påverkan på tillgängligheten till farleden och motverkar den nationella godsstrategin där avsikten är att flytta godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Sjöfartsverket anser att gång- och cykelförbindelser över älven ska ske med färja för att inte hindra sjötrafiken och för att inte bygga in framtida trafikkonflikter. Sjöfartens inbyggda trafikledningssystem i form av sjövägsreglerna är överlägset effektiviteten hos ett trafikledningssystem vid en öppningsbar bro när det gäller att minimera väntetider.

Sjöfartsverket anser inte att utredningsområde för skyddsportar har en bestående negativ påverkan på riksintresset farled. Sjötrafiken kommer störas under byggnationen av skyddsportarna men i driftskedet bedöms påverkan bli liten.

Sjöfartsverket anser att det finns vissa motstående intressen som inte helt tydligt är hanterade i planförslagen. Som exempel lyfter de inriktningen för maritima näringar att undvika verksamheter och anläggningar som hindrar sjöfarten inom farleder och ankringsområden, samtidigt som fast (öppningsbar) älvförbindelse för gång- och cykeltrafik föreslås. Ett annat exempel är att i inriktningarna för mobilitet och infrastruktur, där målet är att säkerställa en effektiv och hållbar infrastruktur, anges inriktningen öka användningen av Göta älv för resenärer och gods exempelvis för distribution av varor till innerstaden. Gång- och cykelbroar över älven förbättrar möjligheten för ökad gång- och cykeltrafik men försämrar samtidigt, och i viss mån förhindrar helt, användningen av älven för ökad passagerar- och godstrafik.

Sjöfartsverket anser att passagerarterminalerna i innerhamnen ska fortsätta ingå i riksintresset tills dess att funktionen för passagerartrafiken kan säkerställas på annan plats. De konstaterar att det pågår studier kring flytt av passagerarterminalerna till ytterhamnarna men att

något läge inte är fastställt ännu. Då utbyggnad av nya kajer och hamndelar i Arendal och Risholmen tar lång tid kommer det inte finnas någon färdig passagerarterminal inom överskådlig tid.

Sjöfartsverket ser en motsättning i att översiktsplanen som argument för att Fiskhamnen inte längre behövs som landningshamn framhåller att fisk numera landas på annan ort och transporteras till Göteborg med lastbil. Samtidigt lyfts klimatpåverkan och hållbara transporter där staden avser minska bland annat lastbilstransporter. Sjöfartsverket menar att anledningen till att Fiskhamnen inte används som landningshamn idag är brist på underhåll av hamn och kajer vilket lett till att fisk landas på andra orter som Skagen, Västervik och Rönnäng sedan många år. De anser att om Fiskhamnen fortsatt ska hysa distributions- och logistikcenter för havsbaserad föda kan sådan verksamhet ha nytta av sjötransporter.

Slutligen har Sjöfartsverket noterat ett rent faktafel där översiktsplanen hänvisar till Hisingsbrons tekniska system för att minska påverkan på älvtrafiken. Något sådant tekniskt system finns inte.

Centrala Göteborg

Se synpunkter ovan under ny översiktsplan.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret instämmer med att det finns motstående intressen i frågan som rör farledens nyttjande och önskan om att skapa fler förbindelser över älven för gång och cykel. I planförslaget finns bara ett läge för gång- och cykelbro utpekade och kontoret anser att Länsstyrelsens bedömning av att denna gång- och cykelbro inte påtagligt skadar sjöfartens intressen är en rimlig bedömning. Staden utreder utökad färjeskytteltrafik. Färjeskytteltrafik i strategiska kopplingar kan på sikt kan ersättas med broar när omvärldsfaktorer har förändrats, exempelvis Vänersjöfartens utveckling över tid avseende bland annat trafikering (antal fartyg) och godsvolymer.

Översiktsplanen kommer kompletteras med utpekande av möjligt läge för färjetrafik i ytterhamnen, såsom FÖP Torsviken anger.

Angående riksintresse för yrkesfisket se vidare Länsstyrelsens yttrande och stadsbyggnadskontorets kommentar.

Synpunkten om att handlingen hänvisade till Hisingsbron tekniska system har justerats och hänvisningen har tagits bort.

JERNHUSEN AB, REGION VÄST

Centrala Göteborg

Jernhusen anser att fördjupningen av översiktsplanen är för precis med avseende på markanvändningen, och menar att planen föregår den demokratiska detaljplaneprocessen på ett olyckligt sätt. De har förståelse för behovet av blå och gröna friytor i Gullbergsvass som helhet, men motsätter sig det specifika utpekandet av park på terminalområdet. De anser även att det generella intrycket är att mycket skjuts på framtiden vad gäller Gullbergsvass. Jernhusen hänvisar till en rad fattade beslut som berör Gullbergsvass i närtid samt centrala stadens behov av bostäder och menar att detta talar för allt annat än en senare utveckling av centrala bostäder i Gullbergsvass. De anser att området mellan Kämpegatan och Gullbergs fäste samt

söder om ASG terminalen kan identifieras som tidiga etapper och bör planläggas samt genomföras före 2035. Detta skulle kunna skapa ca 2000 kollektivtrafikhäna bostäder centralt. Utöver att täcka upp för bostadsbristen menar Jernhusen att det skapar ett icke försumbart tillskott av underlag till den lokala handeln. Därtill uppstår en stadsmässig länk mellan Centralen, Partihallarna och vidare mot Gamlestaden och därefter med en omdanad depå vid Skansen skapas även en länk mot Stampen.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret tar emot synpunkten. Ett mål i arbetet med fördjupningen av centrala Göteborg har varit att komma ett steg ytterligare i detaljeringsgrad och klargörande för att reda ut målkonflikter. Generellt i centrala Göteborg så lyfts grönstrukturen högre utifrån den brist som redan finns idag. För framtida Gullbergsvass är det viktigt med en stadspark (minst 10 ha). Illustrationen och tillhörande objektsbeskrivning är tydlig med att avgränsningen inte har beslutats. Detta ska kompletteras även i områdesbeskrivningen i planbeskrivningen. Prioriteringsordningen mellan Älvstadens omvandlingsområden sker inte i översiktsplanen.

Västra Götalandsregionen

Västra Götalandsregionen (VGR) anser att översiktsplanen förmedlar en tydlig ambition och vilja att staden ska växa hållbart. De hade gärna sett ett stycke kring Målbild Koll2035 i något av de inledande kapitlen och påpekar att en fortsatt utveckling av kollektivtrafiken bortom Målbild Koll2035 kommer att behövas på sikt. De saknar vidare en skrivning kring behovet av strategiska bussdepåer med ändamålsenlig placering. VGR dessutom lämnat ett antal synpunkter på specifika formuleringar kopplat till förutsättningarna för kollektivtrafikförsörjning. Dessa synpunkter gäller främst kollektivtrafik på centrala Hisingen, tågstopp i Säve samt, Kortedalatunneln. De menar även att eventuella förändringar av bytespunkter och målpunkter i förhållande till Målbild Koll2035, såsom Myntgatan, Bräckemotet och Rymdtorget behöver förankras med VGR och Västtrafik inom GMP-samarbetet. VGR konstaterar också att frågan om gemensamma körfält för gods och kollektivtrafik inte är okomplicerad och behöver utredas vidare tillsammans med övriga berörda parter.

För att motverka risken för en ökning av biltrafiken i samband med vissa större exploateringar i ytterstaden, understryker VGR vikten av tidig dialog och samråd med Västtrafik kring tillgång till kollektivtrafik.

VGR anser att det inte framgår varför kontorslokaliseringar kräver spårbunden kollektivtrafik och menar att busstrafik av hög standard i de flesta fall bör vara lika väl fungerande för att tillgodose resandebeståndet.

VGR påpekar att kollektivtrafiken inom Västtrafiks område bedrivs idag till nära 100 % med förnybara drivmedel såsom el, RME, HVO och biogas. Västtrafik har också som mål att all stadstrafik i regionen ska vara eldriven till år 2030. De menar att det därmed inte är rimligt att påstå att kollektivtrafiken primärt bidrar till luftföroreningar. Snarare skapas högre transporteffektivitet och förutsättningar för minskad bilism samt reducering av de utsläpp som är relaterade till biltrafiken.

Centrala Göteborg

VGR framhåller att det långsiktiga behovet av planskild spårväg genom city kvarstår för att möjliggöra 60 meter långa spårvagnar.

VGR är positiva till att stråk för metrobuss finns utpekade längs trafikleder runt staden, men framhåller att stationslägen inte är fastställda än och att det krävs fortsatta utredningar kring detta. De påtalar vikten av angöring med metrobuss till city.

VGR lämnar ett antal specifika synpunkter på formuleringar som rör principer för placering av bussdepåer, att använda begrepp och trafikkoncept som finns i Målbild Koll 2035, att er-hålla god framkomlighet i innerstadsringen respektive metrobussens angöring till city och hur detta i så fall utgör eller förstärker barriärer. De kommenterar också operalänkens redovisning i handlingen, Hjalmar Brantingsplatsens möjlighet att ansluta till stadsutvecklingen i Backaplan och Frihamnen, samt hållbarhetsbedömningens konsekvensbeskrivning av kollektivtrafikens påverkan på befintliga och nya stadsrum.

Högsbo-Frölunda

VGR anser att översiktsplanen bör redovisa att det inte finns utrymme i kollektivtrafikreservatet längs väg 158 för både stadsbana och järnvägsspår.

VGR efterfrågar en beskrivning av stadsbanan i boulevarden i relation till riktlinjerna i Målbild Koll2035 som anger att spårvägen ska ha hög hastighet längs denna sträcka. Översiktsplanen anger en annan standard. VGR vill att översiktsplanen beskriver hur eventuella avsteg från riktlinjerna i Målbild Koll 2035 ska hanteras och kompenseras.

Kommunens kommentar

Målbild Koll2035 har varit en utgångspunkt i översiktsplanearbetet men anspråket från kollektivtrafiken har inte avvägts med andra intressen förrän nu. Restidsmålet är en av målkonflikterna med många andra stadslivsanspråk och i centrala Göteborg respektive Högsbo-Frölunda har detta behövt prioriteras ner utifrån stadsmiljön och trafikering i samma plan.

Översiktsplanen har en längre tidshorizont och en utbyggnadsstrategi som delvis skiljer sig från tidigare översiktsplan och utbyggnadsplanering som exempelvis Målbild Koll2035 och Målbild tåg 2035 tar avstamp i. Detta innebär att översiktsplanen pekar på utvecklingsbehov för kollektivtrafiken som inte finns omnämnda i dessa dokument men som bedöms viktiga för att möta denna utbyggnadsstrategi. Exempel på detta är tågstopp i Särve samt Kortedalatunneln.

Stadsbyggnadskontoret ser positivt på ett fortsatt arbete inom GMP-arbetet kring var bytespunkter såsom Myntgatan, Vädermotet och Rymdtorget för metrobusstationer är lämpligast och kopplas ihop med stadsutvecklingen.

Västra Götalandsregionen och Stadsbyggnadskontoret samt andra aktörer behöver fortsatt ha ett nära samarbete med viktiga frågor kring linjetrafikering, metrobusshållplatser, bussdepålägen med mera.

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN, FÖRVALTNINGEN FÖR KULTURUTVECKLING

Högsbo-Frölunda

VGR:s förvaltning för kulturutveckling bedömer att granskningsförslaget har förbättrats något avseende att lyfta fram kulturmiljön som en viktig faktor, men att den kan betonas ytterligare. Det är positivt att kartläggningen av de kulturhistoriska värdena över området har utförts. Dock fattas de agrara miljöerna i nuvarande Högsbo industriområde, som särskilt omnämns i kartläggningen. Det saknas fortfarande ett tydligt förhållningssätt till dessa mil-

jöer. Miljöerna bör lyftas fram tydligare under rubriken Riktlinjer för struktur och bebyggelse fram till 1930 för att öka vikten av dessa mycket få men viktiga lämningar.

De byggnader, miljöer och vägsträckningar som är särskilt värdefulla är Högsbo 7:20, Högsbo 20:13, Högsbo 757:352, Frölunda bykulle med kyrkogård samt vägsträckningarna utmed Otto Elanders gata och Viktor Hasselblads gata.

I den tematiska inriktningen Gestaltad livsmiljö bör stadens kulturmiljö och kulturvärden lyftas fram under rubriken Främja god arkitektur. Exempelvis rekommenderas att kulturmiljö infogas i meningen Utveckla staden utifrån dess kulturmiljö, karaktär och identitet, både i de stora dragen och i det lokala platsspecifika.

Kommunens kommentar

Inriktningarna för kulturmiljö i Högsbo-Frölunda har förtydligats. Texten i den tematiska inriktningen Gestaltad livsmiljö kompletteras enligt förslaget från VGR:s förvaltning för kulturutveckling.

GRANNKOM- MUNER OCH MELLAN- KOMMUNA- LA ORGAN

ALE KOMMUN

Ale kommun missade att yttra sig i samrådsskedet och ser med anledning av detta att det inte är rimligt att de yttrar sig i detta skede. De lämnar därför inget yttrande på utställningshandlingen.

Kommunens kommentar

Noteras

SKÖVDE KOMMUN

Skövde kommun konstaterar att synpunkterna de lämnade i samrådsskedet har bemötts och beaktats i granskningshandlingen. Skövde kommun har inga ytterligare synpunkter på planförslaget.

Kommunens kommentar

Noteras

MÖLNDALS STAD

Mölndals stad anser att granskningsförslaget är väl genomarbetat och har ett bra upplägg med beskrivningar och inriktningar. De noterar att Mölndals centrum markeras som en tyngdpunkt i Göteborgs tätort i strategikartan, vilket staden ser som positivt och står bakom. De lyfter också att en ny station i Mölndal på den nya stambanan Göteborg-Borås skapar möjligheter för en regional utveckling där Göteborg och Mölndal tillsammans kan arbeta för att stärka kopplingarna till övriga delar av Göteborgsregionen. De pekar också på att det är positivt att granskningshandlingen visar metrobussens ringled, där Mölndals station markeras som en station/bytespunkt även i metrobussystemet.

Mölndals stad konstaterar att det idag inte finns några planerade åtgärder för hur riksväg 40 kan ansluta till E6 på ett bättre sätt, vilket omnämns i granskningshandlingen. De ser fram emot en dialog mellan städerna om hur frågan kan hanteras då hela eller delar av en sådan lösning sannolikt hamnar inom Mölndals kommun.

Mölndals anser att samarbete mellan städerna är något som behövs för att gemensamt säkerställa att riksintressena för kommunikation inte påtagligt skadas i samband med genomförande av planer i Fässbergsdalen. De anser också att det är viktigt att gemensamt verka för att föreslagna kollektivtrafikåtgärder på Söder-/Västerleden genomförs för att kapaciteten i trafiksystemet ska fungera framöver. För Mölndalsåns dalgång finns idag inget liknande samarbete, men det är något som kan bli aktuellt framöver. Mölndal lyfter att båda städerna arbetar utifrån en målstyrd planering med fokus på hållbara resor. De gemensamma insatserna är avgörande för att kunna förtäta och utveckla städerna och därför är det viktigt att städerna fortsätter med sådan strategisk samverkan tillsammans med övriga kranskommuner.

Mölndals stad noterar att grönkilen Änggårdsbergen-Sandsjöbacka tydligt visas i översiktsplanen vilket är en utveckling sedan samrådet.

Mölndal hade önskat mer tydliga konsekvensbeskrivningar och åtgärdsförslag för hur Göteborg planerar att jobba med de utmaningar som pekas ut i hållbarhetsbedömningen och hur Göteborgs Stad kan påverka och eventuellt minska negativa konsekvenser. Det här gäller exempelvis utmaningen med bostadsförsörjningen kopplat till bostadsbyggandet.

Centrala Göteborg

En utveckling av Göteborgs kärna, och därmed också Göteborgsregionens kärna, är viktig också för Mölndals stad. Det möjliggör för regionens utveckling och attraktivitet samtidigt som delar av det som tidigare låg centralt flyttar ut till grannkommunerna. Detta gäller till exempel för en järnvägsdepå som nu planeras att flyttas till Sandbäck i Mölndal.

I det fortsatta arbetet bör Mölndal och Göteborg mötas för att ha en dialog kring de gemensamma frågorna som bland annat rör blåa och gröna kopplingar. Stråket längs Mölndalsån är en fråga som städerna behöver arbeta med gemensamt liksom det gröna stråket från centrala staden genom Änggårdsbergen till Sandsjöbacka.

Mölndal konstaterar att en framtida station i Mölndal på den nya stambanan mellan Göteborg-Borås kommer att utvidga kärnans funktioner och att kopplingen till Mölndals innerstad därför blir viktig också för Göteborg. De anser att städerna bör samverka för att ge den nya järnvägen bästa möjliga utveckling.

Högsbo-Frölunda

Mölndals stad anser att det är det svårt att utläsa hur de scenarier som presenterades i samrådet har analyserats och vilka ställningstaganden som ligger bakom det förslag som nu presenteras. De saknar ett förtydligande över hur de nya lokalvägskopplingarna, som den gemensamma fördjupade översiktsplanen (FÖP Fässbergsdalen) visar, ska genomföras. De noterar att utvecklingen av kopplingen Lunnagårdsgatan (Mölndals stad) genom Sisjön/Askim till väg 158 inte beskrivs tydligt i handlingen. Eftersom denna fråga är högst aktuell anser de att Göteborgs Stads planering behöver visa hur kopplingen till Göteborgs lokala infrastruktur ska ske över kommungräns samt hur detta kopplas samman med bland annat väg 158.

Vidare saknar Mölndal en tydlig analys som visar att planförslaget inte negativt påverkar den överenskommelse som städerna ingått med Trafikverket och Västtrafik. Detta är också viktigt för att inte den planerade Lunnagårdsgatan får en högre belastning än vad överenskommelsen medger. Utöver detta påpekar Mölndal att det också är viktigt att gemensamt verka för att föreslagna kollektivtrafikåtgärder på Söder-/Västerleden, parallellt med en generell kollektivtrafikutveckling i stråket Fässbergsdalen, genomförs för att kapaciteten i trafiksystemet ska fungera framöver och det hållbara resandet ökar.

Mölndal noterar att det i granskningshandlingens föreslås en större andel bostäder söder om Söderleden än i nollalternativet, FÖP Fässbergsdalen. Mölndals stad planerar för verksamheter på andra sidan kommungränsen och menar att ett sådant förslag eventuellt kan hamna i konflikt med pågående planering. De ser att det kan vara positivt med en blandning av bostäder och verksamheter i området om detta går att samordna, då det i sin tur ger bättre underlag för metrobuss i stråket längs Söderleden. Detta behöver städerna dock studera gemensamt.

Mölndal konstaterar att de arbetar vidare med planering utifrån den gällande fördjupade översiktsplanen för Fässbergsdalen samt överenskommelsen mellan Göteborg och Mölndal för infrastrukturåtgärder för genomförandet av denna FÖP.

Mölndal noterar att planförslaget har utvecklats sedan samrådet vad gäller till exempel den gröna kilen Änggårdsbergen-Sandsjöbacka, Stora ån och grönstruktur vilket hänger ihop med bland annat dagvatten- och skyfallshantering. De ser avslutningsvis mycket positivt på den dialog som genomfördes mellan städerna inför samrådet av den fördjupade översiktsplanen och ser gärna att denna dialog fortsätter framöver.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret instämmer med Mölndals stad kring en mängd gemensamma frågor som kommunerna behöver arbeta vidare med tillsammans. Det gäller såväl funktioner för att kärnska fungera och avlastas, blågröna stråk som kommunikationer över kommungränsen. Trafiklederna som går genom båda kommunerna har hög belastning och stadsbyggnadskontoret ser liksom Mölndal ett fortsatt behov av mellankommunalt samarbete för en större andel hållbara transporter och resor. Det gäller också för det lokala vägnätet. FÖP Högsbo-Frölunda har i allt väsentligt samma inriktning jämfört med fördjupningen för Göteborgs del i Fässbergsdalen, så det ändrar inte något för den överenskommelse som Göteborg och Mölndal har med Västtrafik och Trafikverket angående trafikbelastningen på Söder-/Västerleden. Stadsbyggnadskontoret har minskat utbredningen av blandad stadsbyggelse till förmån för mer verksamhetsområden söder om Söderleden, jämfört med FÖP Fässbergsdalen.

KUNGÄLVS KOMMUN

Under samrådet yttrade Kungälv kommun sig över några mellankommunala frågor där samarbetet borde kunna utvecklas, gällande mobilitet, infrastruktur, natur och kultur. Kungälv bedömning är att Göteborgs kommun tagit till sig av synpunkterna även om inga precisa kommentarer lämnats i den tematiska samrådsredogörelsen. Kungälv tolkar att de områden som ligger närmast Kungälv geografiskt inte är prioriterade områden i Göteborgs utveckling.

Kungälv vill inte stänga dörrar helt för järnvägsreservat genom Kungälv tätort och som ansluter mot norra Hisingen). Kungälv vill kunna vara öppna för framtida lösningar bland annat med hänsyn till den pågående förstudie för alternativ sträckning av höghastighetsbana mellan Göteborg och Oslo som Konsortiet Skagerrakbanan arbetar med.

Kommunens kommentar

Kontoret noterar att Kungälv inte helt vill stänga dörren för ett järnvägsreservat mot Kungälv tätort men håller kvar vid bedömningen att inte ha kvar reservatet i översiktsplanen.

STENUNGSUNDS KOMMUN

Centrala Göteborg

Stenungsunds kommun har tagit del av utställningshandlingarna och har inget att erinra utan stödjer framtaget förslag.

Kommunens kommentar

Noteras

LERUMS KOMMUN

Centrala Göteborg

Lerums kommun avstår att svara på remissen.

Kommunens kommentar

Noteras

VARBERGS KOMMUN

Centrala Göteborg

Varbergs kommun har framfört sina synpunkter under samrådet och avstår från att lämna synpunkter i utställningsskedet.

Kommunens kommentar

Noteras

RÄDDNINGSTJÄNSTEN STORGÖTEBORG

Räddningstjänsten Storgöteborg efterfrågar en formulering där det tydligt framgår att vid förtätning av staden som innebär en försämrad framkomlighet, ska behovet av att avsätta mark till ny lokalisering av brandstation beaktas.

Räddningstjänsten har skickat med ett antal konkreta synpunkter på de PM om riskhantering farligt gods som tillhör förslaget till översiktsplanen. De efterfrågar att sjöfartens farleder syns i kartlagret transportled med farligt gods. De anser även att en tematisk fördjupning för riskhantering, utöver det PM som nu har tagits fram inom ramen för översiktsplanen, behövs för att ersätta den tidigare fördjupningen kring transporter av farligt gods.

Räddningstjänsten är angelägna om att arbetet med det prioriterade vägnätet fortskrider för att säkerställa ett vägnät som är robust men även effektivt. De påpekar vidare att kommunen måste ta fram en brandvattenplan i enlighet med Svenskt vattens riktlinjer för att hantera förvaltningars särintresse.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret har sett över PM om riskhantering farligt gods utifrån de synpunkter som Räddningstjänsten lämnat. Ett flertal av dessa synpunkter har kunnat tillgodoses.

GÖTEBORGSREGIONENS KOMMUNALFÖRBUND (GR)

GR anser att granskningsförslaget är väl genomarbetat och mer preciserat än samrådsversionen. Översiktsplanen belyser regionala perspektiv på ett tydligt sätt. Stadens roll som regionkärna lyfts fram, liksom det ansvar som följer av den rollen, såsom avvägningar mellan lokala stadsbyggnadsintressen och regional tillgänglighet. Inriktningen mot en tätare och utvidgad innerstad hänger väl samman med den regionala överenskommelsen att stärka regionkärnan. Däremot hade stadens inriktning för de fem huvudstråken kunnat förtydligas. GR hade också gärna sett kopplingar till Hållbar tillväxt som är en politisk överenskommelse.

Generellt är GR positiva till översiktsplanen och fördjupningarnas inriktningar gällande infrastruktur och mobilitet. De anser att förutsättningar skapas för att genomföra Målbild Koll2035 och att inriktningen om utvidgad innerstad och stärkta tyngdpunkter, som konkretiseras i FÖP:arna, harmonierar med idéerna i Målbild Koll2035 om att gå från en radiell till en nätstruktur. GR välkomnar särskilt inriktningen om att utreda nya spårrelationer till Västlänken (tematisk inriktning för mobilitet och infrastruktur) och noterar dessutom att Göteborg och Kungsbacka delar intentioner om att utveckla kollektivtrafiken längs väg 158 vilket är mycket positivt för den regionala samordningen.

GR bedömer att granskningshandlingen är konkretare vad gäller såväl fasta förbindelser som färjor över Göta älv men att flera av dem ligger långt fram i tid och saknar finansiering (sär-

skilt nya spårvägar). Det är därför en regional angelägenhet att Målbild Koll2035 finansieras och kan genomföras enligt plan. GR utvecklar resonemangen om infrastruktur och mobilitet i yttrandena över FÖP:arna.

GR vill understryka vikten av att samordna åtgärder för väg 155 som möjliggör en hållbar tillväxt för både Göteborg och Öckerö.

GR understryker Hamnbanans betydelse för godstransporter på järnväg till och från hamnen. Med tanke på Hamnbanans regionala och nationella betydelse, samt att dess befintliga sträckning är ny, bör kostnaden av en flytt ställas mot stadsutvecklingsnyttan. GR delar bilden av Hamnbanans barriäreffekt för innerstadens utveckling, men anser att en flytt behöver vägas mot alternativa åtgärder som överdäckning eller planskilda passager. Förslagsvis kan staden ta fram en tidshorisont för innerstadens utvidgning som förtydligar Hamnbanans konsekvenser över tid och när en eventuell flytt kan aktualiseras.

GR välkomnar att kust- och havsområdet har fått större utrymme i granskningshandlingen och välkomnar att översiktsplanen i flera delar lutar sig mot de gemensamma överenskommelserna och beskrivningarna av strukturerande element i Fördjupad strukturbild för kustzonen i Göteborgsregionen, Orust och Uddevalla (GR 2019). Dock ställer GR sig frågande till att elementet transportstråk inte anses relevant och ser gärna att kommunen förtydligar varför dessa delar inte anses relevanta för Göteborg.

GR vill poängtera vikten av kontinuerligt god kännedom om de maritima näringarnas behov, att ha markberedskap i strandnära lägen och att underlätta för samnyttjande av ytor. De lyfter även bland annat att den utarbetade bilagan PM Planeringsnivåer för kustzon är ett värdefullt dokument som kan utgöra underlag för planeringen i alla kustkommuner inom GR.

GR stödjer intentionen att säkerställa mark för renodlade industriområden inom stadens gräns men vill lyfta det regionala perspektivet, och att omlokalisering av verksamheter med fördel kan samordnas mellan kommuner. GR stöttar gärna i det långsiktiga arbetet.

I samrådet välkomnade GR att Strukturbild för Göteborgsregionen placerats i strategikartans bakgrund. I granskningsförslaget är strukturbilden borttagen vilket GR anser försvagar den visuella kopplingen till de regionala överenskommelserna.

I granskningsförslagets strategikarta har det gröna sambandet mellan Sandsjöbacka och Änggårdsbergen lyfts fram och det är positivt att illustrationen beskriver hur grönområdet löper över kommungränserna. Samtidigt är den nya kartan mer schematisk och svårare att avläsa geografiskt. GR påpekar att samordning med Mölndal och Kungsbacka är en förutsättning för att värna den gröna kilen enligt strukturbildens intentioner.

Det är glädjande att Göteborg nu presenterar ett helt digitalt förslag. Det underlättar mellankommunal och regional samordning. GR bedömer avslutningsvis att de sociala hållbarhetsperspektiven generellt är väl beskrivna och integrerade i planförslaget. Inom GR pågår ett arbete med att belysa regionala bilder av segregation, vilket kan utgöra stöd i kommunens fortsatta planering.

Centrala Göteborg

GR välkomnar valet av utvecklingsalternativet att stadskärnan växer över älven samt att planförslaget innefattar viktiga regionala knutpunkter som Centralstationen, Korsvägen och Haga. Att låta stadskärnan växa över älven stärker förutsättningarna för en utveckling av regionkärnans funktion som är viktig både ur mobilitetsperspektiv och som en regional målpunkt för handel och arbetsplatser. GR ser särskilt positivt på att Korsvägen inkluderats i planområdet, till skillnad från alternativet i samrådshandlingen.

GR är positiva till de illustrationer som presenteras i förslaget. De är enkla att förstå och visar en tydlig viljeriktning om vad staden önskar uppnå.

Planförslaget anger att potentialen för noder och stråk ska omhändertas, vilket GR är positiv till. De lyfter bland annat att Brunnsbo station stärker bytesmöjligheterna för resenärer på Bohusbanan och ökar närheten till stora arbetsplatser på Hisingen. Detta är viktigt ur ett regionalt studie- och arbetsmarknadsperspektiv.

Innerstadens utvidgning över älven gör att stadslivet tangerar fler regionala målpunkter, och utvecklingen är tydligt knuten till Målbild Kolls idéer om en innerstadsring för kollektivtrafik. På så vis är stadsbyggandet tydligt integrerat med kollektivtrafiken. GR bedömer också att planförslaget stöttar nyttjandet av Västlänken genom att stärka underlaget för de tre stationerna.

Samverkan med Västra Götalandsregionen, grannkommuner och inom ramarna för Västsvenska paketet är av vikt för att möjliggöra ett genomförande av målbilderna och för att uppnå planens ambitioner och potential.

Granskningshandlingen föreslår flera nya förbindelser, såväl fasta som med färja, vilket GR anser är positivt. GR understryker att älvförbindelser har regional betydelse för såväl cykel- som kollektivtrafik och uppmuntrar till regionala perspektiv på cykel, gärna med avstamp i Cykelplan för Göteborgsregionen (2020).

Angående Hamnbanan se yttrandet över den kommunövergripande översiktsplanen.

GR konstaterar att klimatanpassningsfrågorna är väl beskrivna i granskningshandlingen. De vill samtidigt understryka vikten av att arbeta aktivt med klimatanpassningsåtgärder över tid, gärna med en regional utblick och lång tidshorisont.

Högsbo-Frölunda

GR bedömer att granskningsförslaget och det nu valda utvecklingsalternativet går i linje med överenskommelsen i strukturbilden.

GR ser positivt på att kollektivtrafiken här ses ur ett helhetsperspektiv och att bebyggelseplaneringen stöttar intentionerna i Målbild Koll2035. De lyfter förslaget om ny spårväg Linnéplatsen-Radiotorget-Järnbrott längs Dag Hammarskjöldsleden med ändhållplats öster eller sydost om Radiomotet vilket möjliggör en knutpunkt där spårväg, lokalbuss, expressbuss och eventuellt metabuss kan mötas. Det är en viktig inriktning för att möjliggöra byten mellan regional och lokal trafik samt avlasta centrala Göteborg.

I GR:s svar på Trafikverkets åtgärdsvalsstudie Göteborg-Kungsbacka lyfts förslaget med ny

järnväg från Kungsbacka till Haga station som intressant. Det kan öppna upp för nya trafikeringsmöjligheter för pendel- och regiontåg söderifrån att nå de västra delarna av Göteborg samt avlasta Väst kustbanan. Det skulle också öka nyttjandet av Västlänken genom att öppna upp för nya anslutningar. Planeringen för en sådan lösning måste påbörjas redan nu, dels ur systemperspektiv, dels i samverkan mellan lokala, regionala och nationella aktörer. GR välkomnar därför att Göteborgs stad i planförslaget lyfter behovet av att fortsätta utreda nya pendeltågskoncept. Det är en bra grund att FÖP:ens förslag till stadsutveckling är samordnat med, och kan stärka underlaget för, en ny järnväg. GR ser positivt på fördjupade utredningar och vill understryka vikten av att hitta lokaliseringar och utformningar som knyter ihop lokal och regional trafik. GR ser att FÖP:ens intentioner stöttar genomförandet av Cykelplan för Göteborgsregionen då cykelpendling söderifrån kan gynnas, särskilt ur mellankommunalt perspektiv.

Planförslaget lyfter kapacitetsbristen i Högsbo återvinningscentral och att det pågår lokaliseringsutredning av en ny anläggning för att möta behovet. I Göteborgsregionens regionala avfallsplan betonas vikten av fastighetsnära möjlighet till avfallsinsamling. Eftersom området ligger nära kommungränsen är det särskilt viktigt ur mellankommunalt perspektiv att hitta lösningar på avfallshanteringen. GR vill med hänvisning till avfallsplanen uppmärksamma möjligheten att hitta innovativa lösningar för avfallshandling, exempelvis genom tjänster, som kan spara utrymme och öka användarvänligheten.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar att synpunkterna till största delen är positiva till utställningsförslaget. Stadsbyggnadskontoret är medvetet om sin roll i regionen och det krävs fortsatt samarbete med grannkommuner och regionorgan för att transporter, bebyggelse och samhällsfunktioner ska utvecklas hållbart ur social, ekonomisk och ekologisk dimension. För att kunna svara på GR:s frågor krävs fortsatt arbete med finansiering av kollektivtrafiken samt hur Hamnbanan på sikt kan hanteras i dess befintliga läge eller i ett alternativt läge över centrala Hisingen. Strategikartan kommer inte bearbetas igen för att lägga GR:s strukturbild i bakgrunden.

KOMMUNALA NÄMNDER

FASTIGHETSNÄMNDEN

Fastighetsnämnden har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande.

Fastighetsnämnden framför i sitt yttrande att förslaget till ny översiktsplan för Göteborg sammantaget är bra och bör tillstyrkas. De har dock några konkreta synpunkter med utgångspunkt i nämndens ansvar för bostadsförsörjningsplanering, strategisk markförsörjning samt utveckling och förvaltning av stadens mark och byggnader.

Fastighetsnämnden anser att de tre prioriterade strategierna är viktiga ledord för en mängd olika beslut inom stadsbyggnadsområdet och att det även finns med vid planeringen för ytterstaden.

Översiktsplanens inriktningar och strategier kan bidra till en befolkningsökning med ytterligare 250 000 invånare. Fastighetsnämnden påtalar att det är ett medelscenario och där befolkningsstillväxten kan ske i högre eller lägre takt. I arbetet med att bedöma utbyggnadspotentialen ser fastighetsnämnden att det finns stora utmaningar i att nå de volymer av bostäder, utifrån svårigheten att i tillräcklig omfattning identifiera platser för ytkrävande samhällsservice.

Fastighetsnämnden är positiv till att översiktsplanens utbyggnadsstrategi förändrats något sedan samråden, genom att ett större fokus nu ligger på stadsutveckling i ytterstaden. Förändringen ökar möjligheterna för att långsiktigt kunna hålla en hög takt i bostadsbyggandet. Fastighetsnämnden är positiv till att Björlanda/Låssby, Säve och Väster om Kärra i utställningshandlingen numera redovisas som utredningsområden och att området Väster om Kärra som prioriteras för ett fördjupat planeringsarbete.

Fastighetsnämnden bedömer att det även kan planeras för småhusbebyggelse i relativ närtid i andra utredningsområden såsom Torslanda-Bua och Gunnilse, delar av Björlanda/Låssby och Säve men detta behöver hanteras i ett fördjupat planeringsarbete.

Fastighetsnämnden framför att det finns betydande utmaningar och risker som behöver hanteras för att den utveckling som översiktsplanen tar sikte på ska kunna bli verklighet. Utmaningarna består bland annat i att klara nödvändig utbyggnad av infrastruktur för transporter, inte minst kollektivtrafik, klimatanpassning med bland annat högvattenskydd och skyfallsåtgärder. Lösningar behöver också tas fram för att inrymma ytkrävande samhällsservice i den täta staden. Det finns även stora behov av att vända utvecklingen i de socioekonomiska svaga områdena och därigenom minska segregationen i staden, vilket också innebär stora utmaningar.

Det finns ett behov av en ökad övergripande styrning och samordning när det gäller utgifter och finansiering. Fastighetsnämnden anser att det är angeläget att systematiskt och strukturerat arbeta vidare med dessa frågor och delar av dem bör hanteras i form av en utbyggnadsplanering.

Fastighetsnämnden anser att finansieringslösningar via nya ”paket” tillsammans med Staten, regionen och andra kommuner kan behövas för en del stora infrastrukturpaket.

Fastighetsnämnden ser kollektivtrafikutbyggnaden som en kritisk faktor för att kunna till skapa den utbyggnad av bostäder och arbetsplatser som översiktsplanen föreslår, enligt den kapacitetsutredning som Trafikkontoret tagit fram.

Fastighetskontoret håller med översiktsplanen om att det är positivt och viktigt att bevara och utveckla parker och naturområden, men understryker att det finns risker med alltför stor restriktivitet mot mindre intrång i parker och grönområden. Fastighetsnämnden anser att översiktsplanen behöver kunna visa att det i vissa fall kan det vara möjligt att tillskapa viktig samhällsservice, framförallt förskola och skola på platser där inga andra rimliga lösningar gått att finna.

Fastighetsnämnden framför även synpunkter för att ändra användning i markanvändningskartan för Ånäsfältet i Bagaregården, Önnereds brygga, Tuve – område sydost om Gunnestorps bygata, Dalens idrottsplats vid Margretebergsgatan/Slotsskogen, Skansberget – södra delen.

Centrala Göteborg

Fastighetsnämnden har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande.

Fastighetsnämnden framför i sitt yttrande att förslaget till fördjupningen för centrala Göteborg är väl genomarbetat och skapar goda förutsättningar för att i framtiden uppnå en hållbar utveckling.

Fastighetsnämnden påtalar sambandet och beroendet mellan att kunna säkerställa tillräckliga ytor för kommunal service för att kunna uppnå den potentiella bostadsvolymen för centrala Göteborgs komplettering- och omvandlingsområden. Redan idag är det svårt att finna tillräckliga ytor för kommunal service. Fastighetsnämnden anser att det är viktigt att bevara och utveckla parker och naturområden men att det kan i vissa fall behöva vara möjligt att göra intrång där det inte går att finna andra rimliga lösningar. Detta behöver i sådana särskilda fall ställas höga krav på motiveringar för intrång.

Fastighetsnämnden framför att FÖP centrala Göteborg skapar förutsättningar för ett varierat och rikt utbud som bidrar till en levande stadskärna.

Fastighetsnämnden lyfter ett antal faktorer, både värdeskapande och kostnadsdrivande, som har betydelse för genomförande av översiktsplanen. De lyfter även vikten av att beakta underjordisk infrastruktur och infrastruktur för elektrifiering när konkurrensen om marken är stor i centrala Göteborg.

Fastighetsnämnden anser att FÖP centrala Göteborg ger en grund för ett aktivt markägande för att kunna skapa ytor för bostäder, samhällsservice och näringsliv och även skapa en ekonomi i balans där strategiska inköp kombineras med en klok stadsutveckling som genererar värdeskapande kvaliteter och försäljningar.

Fastighetsnämnden framhåller att frågor som gäller övergripande trafikstrukturer och behöver utredas vidare. Dessa typer av investeringar innebär stora kostnader och det gäller att investeringarna används rätt och är kopplade till exploateringsintäkter. De föreslår att ett sådant fortsatt arbete ska ske inom kommande utbyggnadsplanering. Nämnden anser att trafikfrågorna behöver hanteras på en systemnivå över hela kommunen och regionen

Högsbo-Frölunda

Fastighetsnämnden har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande.

Fastighetsnämnden framför i sitt yttrande att förslaget till fördjupning för Högsbo-Frölunda är bra och bidrar till en strategisk markanvändning utifrån inriktningen om en nära, sammanhållen och robust stad. Den anses kunna utgöra en grund för staden att fatta inriktningsbeslut för att omvandla Dag Hammarskjöldsleden till boulevard och synliggör större systemfrågor och beroenden.

Fastighetsnämnden ser att planhandlingen möjliggör för en hög bostadsutbyggnad men att denna starkt hänger samman med kollektivtrafikkapaciteten både inom och utanför planområdet. Bostadstyper beskrivs inte men nämnden lyfter småhus som viktigt och lämpligt inom området. Vidare redogörs i yttrandet även för behovet av kommunal service och näringsliv som nya bostäder för med sig. Nämnden anser att när det gäller behovet av förskolor och skolor bör det framgå av handlingen att det i undantagsfall ska vara möjligt att tillskapa fria förskolor och skolor genom att ianspråka grönområden samt att samnyttjandet av ytor ökar. Önskemål finns att redovisa lägen för stora ytkrävande skolenheter.

Fastighetsnämnden framför synpunkter på olika tyngdpunkter och stråk gällande innehåll och täthet. Arbetsplatser, handel och service bör beaktas vid Frölunda torg samt mellan Linneplatsen och Marklandsgatan. Järnbrott anses även kunna föreslås som ny tyngdpunkt med utvecklingspotential för arbetsplatser, handel och service i framtiden liksom att Sisjöns potential fortsatt behöver utredas för detta.

Fastighetsnämnden anser att Högsboleden på sikt behöver möjliggöras för omvandling till stadsgata för att skapa bättre förutsättningar för den förtätning kring leden som sker idag, och som kan komma i framtiden.

Nämnden framför att behovet av investeringar inom infrastruktur och samhällsbyggnad inom och utanför området kommer att vara mycket stort de kommande årtiondena, samtidigt som investeringsutrymmet är begränsat. Det är viktigt att Göteborgs stad tar fram en utbyggnadsplanering som ger underlag för prioritering av åtgärder och investeringar, och som redovisar lämplig utbyggnadsordning med mera. Beroenden och förutsättningar för utbyggnad ses dels i planskild kollektivtrafik inom centrala Göteborg genom fortsatt utbyggnad av järnväg söderut, dels i spårväg i Dag Hammarskjölds boulevard och en utbyggnad av metrobussnät. Särskilt lyfts behov av att ta ställning till reservatet för järnväg ur ett markägarperspektiv och här förordar nämnden att pröva att järnväg korsar Söder- och Västerleden under mark.

Nämnden framhåller även att det är viktigt att eftersträva så yteffektiva lösningar som möjligt för dagvatten och skyfall, handlingen bör därför visa på en större flexibilitet när det gäller ytor och lösningar. Inom Högsbo industriområde, där andelen kommunägd mark är liten, förordas en tydligt mångfunktionell markanvändning där dagvattenlösningar utförs integrerade i gatu- och parkmiljöer.

Fastighetsnämnden pekar på att stora skolenheter innebär tröskelinvesteringar som tidigt behöver planeras in i omvandlingen.

Fastighetsnämnden skickar med särskilda kommentarer på markanvändningskarta gällande några särskilda platser:

- Karlsrofvältet
- Dalens idrottsplats (pröva om platsen skulle kunna inrymma en stor grundskola.)
- Norr om Högsboleden (bör ges stöd för att i detaljplan pröva blandad stadsbebyggelse och skola)
- Norr om Stora Ävägen (bör ges stöd för att i detaljplan pröva blandad stadsbebyggelse)
- Sydöstra delen av Victor Hasselblads gata, söder om Otto Elanders gata (bör ges stöd för att pröva företagsområde)

Kommunens kommentar

Den ökande konkurrensen om mark är en av de utmaningar som identifierats som viktig att hantera inom arbetet med översiktsplanen. Det handlar bland annat om behovet av att säkerställa grönområden i form av parker och naturområden samtidigt som fler ytor tas i anspråk för bebyggelse. Stadsbyggnadskontoret håller fast vid att inriktningen i första hand bör vara att planera ny bebyggelse på redan ianspråktagen mark. Fokus i översiktsplanen har legat på att peka ut lämpade ytor för, och säkerställa parker och naturområden som både till kvalitet och storlek möter behovet i en växande stad och där ingen ny bebyggelse bör tillkomma. Kontoret är därför tveksamt till att tillåta intrång i dessa ytor, framförallt i de parker som pekas ut. Samtidigt instämmer kontoret i utmaningen att hitta lämpliga lokaliseringar för skolor och förskolor, särskilt i vissa stadsdelar och ser även att det finns möjligheter till olika former av samnyttjande mellan dessa funktioner och park/naturområden. Översiktsplanen har därför kompletterats med en skrivning som innebär att visst intrång i naturområden kan göras förutsatt att andra lokaliseringar för skola/förskola har bedömts omöjliga. Även några av de specifika platser som fastighetsnämnden lyfter i sitt yttrande har kompletterats med möjlighet att pröva skola eller förskola. Detta gäller Skansberget, Slottsskogen och Änäsfältet.

Justering har även gjorts i markanvändningskartan vad gäller Tuve/Gunnestorps bygata samt ett flertal av de mindre synpunkter som lämnats. Vad gäller Önnereds brygga kvarstår kontorets tidigare bedömning och områdena redovisas även fortsatt som hamn.

Stadsbyggnadskontoret instämmer med behovet av att systematiskt och strukturerat arbeta vidare med frågor som rör prioritering, val av åtgärder samt investeringar och bedömer att delar av detta kommer att kunna hanteras inom ramen för en kommande utbyggnadsplanering. Synpunkten har även framförts för centrala Göteborg.

Stadsbyggnadskontoret instämmer med att den övergripande trafikstrukturen behöver utredas vidare tillsammans med berörda parter.

Vad gäller önskemålet om att peka ut platser för större skolenheter i Högsbo-Frölunda på markanvändningskartan är kontorets bedömning att detta inte är möjligt. En komplettering i text har däremot gjorts som anger att för större, kommunalt ägda fastigheter bör i första hand en användning för skoländamål prövas vid en framtida förändrad markanvändning.

Järnbrott beskrivs i handlingen som viktig nod för stadsutveckling, för fler verksamheter och kollektivtrafik. (Se även kommentar på trafiknämndens yttrande.) Texterna har förtydligats något ytterligare när det gäller potentialen för stadsutveckling vid Järnbrott. Detsamma gäller för Marklandsgatan.

Kontoret delar inte fastighetsnämndens syn på Sisjön och bedömningen av lämplig markanvändning norr om Stora Ävägen kvarstår. Bedömningen är att det är olämpligt med en smal bostads-

remsa med trafik på ena sidan och verksamheter på andra. Detsamma gäller Victor Hasselblads gata – Otto Elanders gata där det inte bedöms lämpligt att dela upp industriområdet utan istället behålla det intakt. Någon ytterligare gång- och cykelkoppling över väg 158 kommer inte heller att pekas ut.

Omvandlingsstråk som har pekats ut är stråk som idag utgör en barriär och där en omvandling skulle bidra med att bättre knyta ihop områden. Utmed stråken finns även exploateringsmöjligheter som kan frigöras vid en omvandling. Eftersom en omvandling av denna typ kan vara relativt utmanande att genomföra har en prioritering gjorts mellan potentiella stråk. Det är dessa som pekas ut i översiktsplanen. Högsboleden utgör en barriär men utbyggnadspotentialen längs leden bedöms förhållandevis låg.

Kontoret instämmer med att det är eftersträvsvärt med mångfunktionalitet vad gäller lösningar för dagvatten och skyfall inom Högsbo-Frölunda men konstaterar samtidigt att avvägning mellan intressen, till exempel behov av gator och parker behöver göras.

NÄMNDEN FÖR FUNKTIONSSTÖD

Nämnden för funktionsstöd har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande.

Nämnden för funktionsstöd ser positivt på förslaget till ny översiktsplan men har några synpunkter och medskick. De anser att handlingen borde ses över med utgångspunkt i Socialstyrelsens rekommendationer vad gäller begrepp kring tillgänglighet och funktionsnedsättning. Nämnden saknar vidare kopplingar till Programmet för full delaktighet och önskar att översiktsplanen gör en översyn i hur detta styrande dokument kan förstärka visionen om en nära, sammanhållen och robust stad.

Nämnden lyfter även att kapitlet om gestaltad livsmiljö borde addera ytterligare ett avsnitt kring Tillgänglighet och universell utformning utifrån riksdagens mål för gestaltad livsmiljö om att miljöer ska gestaltas för att vara tillgängliga för alla. De saknar tillgänglighetsperspektivet i översiktsplanens texter om offentliga rum och specifikt mötesplatserna. Nämnden betonar vikten av att dessa skapas utifrån principer om tillgänglighet, delaktighet och användbarhet ur ett funktionsrättsperspektiv.

Nämnden för funktionsstöd ser positivt på inriktningen att park eller naturområde ska finnas inom 300 meter från bostäder, skolor och arbetsplatser. Kompletteringen med plan parkmark är positivt för nämndens målgrupp. Nämnden är vidare positiv till en utbyggd kollektivtrafik samt att stadens struktur ska gå från enkärnig till flerkärnig där fler vardagliga mål lokaliseras i inom gång och cykelavstånd. Nämnden efterfrågar dock ett tydligare funktionsrättsperspektiv i avsnittet om mobilitet och infrastruktur.

Nämnden påpekar att frågan om samnyttjande av samhällsservice som översiktsplanen beskriver, är komplex för personer med funktionsnedsättningar. De anser att det vore bra om översiktsplanen problematiserar kring mållkonflikter såsom det är gjort kring barnperspektivet.

Nämnden för funktionsstöd framhåller vikten av att goda ljudmiljöer och god luftkvalitet i centrala och tillgängliga delar av staden eftersträvas för återhämtning och stresslindring. De påpekar att de större naturområden i ytterstaden som översiktsplanen lyfter fram kan vara perifera och svårtillgängliga platser.

Nämnden för funktionsstöd anser att personer med funktionsnedsättning bör benämnas som en grupp som påverkas särskilt av bostadsbristens konsekvenser kopplat till ekonomiska förutsättningar. För många personer med funktionsnedsättning är tillgängligheten i och kring bostaden dessutom av särskild vikt. Planen bör därför ta upp fler aspekter att ta hänsyn till än den ekonomiska för att hitta en passande bostad. Nämnden anser även att den sociala konsekvensanalysen kan utvecklas genom en problematisering av den sociala infrastrukturen och risk för utträngning vid bebyggelseutveckling. Nämndens målgrupp påverkas särskilt av bostadsbristens konsekvenser.

Centrala Göteborg

Nämnden för funktionsstöd har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande.

Nämnden för funktionsstöd anser att förslaget är väl bearbetat, att utvecklingsstrategin är genomtänkt samt att det i stort fångar de utmaningar och utvecklingspotential som finns i centrala Göteborg. Främst rör nämndens synpunkter bristen på funktionsrättsperspektiv.

Nämnden anser att dokumentets normerande effekt inte ska underskattas och att text och bildval därmed ska ses över tillsammans med begrepp som berör funktionshinderområdet. Vidare lyfter de tillgänglighet för alla till den historiska stadskärnan, konflikten med kulturhistoriska miljöer samt behov av släta stråk. Nämnden önskar att ett mer intersektionellt perspektiv kopplat till ålder och funktionalitet tillförs förslaget. De efterfrågar ett tillägg i form av funktionshinderperspektivet vad gäller inriktning om att gångtrafik ska prioriteras. Generellt efterfrågas fler ställningstaganden och resonemang kring hur personer med funktionsnedsättning ska få en bättre upplevelse av de centrala trafikmiljöerna.

Nämnden för funktionsstöd lyfter att det finns ett behov av bostäder med särskild service (BmSS) i hela staden och att tillgången till BmSS är minst i centrala staden. De lyfter även bristen på tillräckligt utrymme för idrott och fysisk aktivitet utifrån sin målgrupp, och framhåller att det är viktigt med principer om universell utformning.

Högsbo-Frölunda

Nämnden för funktionsstöd har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande.

Nämnden för funktionsstöd uppmärksammar att personer med funktionsnedsättningar endast omnämns vid tre tillfällen. Denna grupp utgör en femtedel av befolkningen och dokumentets normerande effekt för stadsutveckling inte ska underskattas.

Nämnden anser att texter om den ökade andelen resenärer i kollektivtrafiken som följd av stadsutveckling bör kompletteras med att det även ställer krav på ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Nämnden ser positivt på en stadsomvandling som gynnar gångtrafiken genom att utveckla ett gent vägnät med fler potentiella vägval. Här anses målgruppen kunna synliggöras bättre då personer med funktionsnedsättning i hög grad är berörda av detta. Omvandlingen av Dag Hammarskjöldsleden till trafikblandat stråk är positivt men kan medföra svårigheter för målgruppen som bör uppmärksammas.

Nämnden för funktionsstöd ser risker med samnyttjande och kluster utifrån ett funktionsnedsättningsperspektiv. Önskemål finns om att i handlingen utveckla, synliggöra och proble-

matisera målkonflikter med samnyttjande utifrån funktionsrättsperspektivet. I texten om tillgängliga grönytor och idrottsplatser önskas även funktionsrättsperspektivet uppmärksammas gällande tillgänglighet till idrottsplatser. I övrigt ser nämnden positivt på den grönstruktur som föreslås i planhandlingen.

Kommunens kommentar

En översyn har gjorts vad gäller hur olika begrepp används och en hänvisning till Program för full delaktighet har lagts till. Översiktsplanens kapitel som gäller Gestaltad livsmiljö har kompletterats kring universell utformning och även i konsekvensbedömningen har det kompletterats med funktionsrättsperspektiv. Vad gäller avsnittet om Mobilitet och infrastruktur bedömer kontoret att funktionsrättsperspektivet är väl belyst.

För Centrala Göteborg har inriktningen om att möjliggöra framkomlighet för olika trafikslag på begränsad yta kompletteras med funktionshinderperspektivet.

För Frölunda Högsbo har texten om boulevarderna setts över gällande olika gruppers möjligheter att använda boulevarderna/spårvägen.

FÖRSKOLENÄMNDEN

Förskolenämnden har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande. Ledamöterna från (D) lämnade följande protokollsanteckning: *Demokraterna gör en samlad och sammanvägd bedömning av ÖP och FÖP i byggnadsnämnd, kommunstyrelse och kommunfullmäktige.*

Förskolenämnden framför att det vore bra att dela in avsnittet Samhällsservice i de rubriker som det faktiskt avser – bibliotek, förskolor, vård och så vidare. De är viktiga samhällsfunktioner med olika behov och förutsättningar.

Nämnden menar att samlokalisering beskrivs i ganska svepande ordalag och att det behöver förtydligas kring vilka verksamheter planen anser kunna samlokaliseras. Det skulle också vara bra om planen kan specificera vad vinsterna förväntas att bli.

Förskolenämnden anser att det är av största vikt att översiktsplanen tydligt dels pekar ut platser för förskola, dels beskriver den prioriteringsordning som ska användas. Översiktsplanen behöver tydliggöra prioriteringar mellan olika verksamheters behov om det stora antalet prognostiserade förskolor ska bli verklighet. Förskolor tar stor plats och behöver prioriteras tidigt i detaljplanskedet för att få tillräckligt stora ytor. Nämnden ser även att det vore bra att koppla ihop planen med stadsledningskontorets lokalplanering där samnyttjande, nyckeltal samt när staden ska äga eller hyra ingår som delprojekt.

Förskolenämnden ser positivt på att arbetet med översiktsplanen involverat många barn och unga i processen men hade gärna sett mer av resultatet i handlingen.

Centrala Göteborg

Förskolenämnden har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande. Ledamöterna från (D) lämnade följande protokollsanteckning: *Demokraterna gör en samlad och sammanvägd bedömning av ÖP och FÖP i byggnadsnämnd, kommunstyrelse och kommunfullmäktige.*

Förskolenämnden noterar att översiktsplanen har tagit omhand synpunkter som nämnden översände i samrådet. Nämnden påpekar att samnyttjande inte fungerar och riskerar att bli

verkningslöst om inte förskolor planeras och placeras innan bostäderna, när det är ont om plats. Nämnden har även synpunkter på skrivningar i FÖP Centrala Göteborg kring verksamhetsstorlek, då små enheter inte är möjliga ur ett verksamhetsperspektiv.

I FÖP Centrala Göteborg föreslås utbildningskvarter för skoländamål. Förskolenämnden önskar att denna skrivning även omfattar förskola tillsammans med skola, istället för att förskolor placeras tillsammans med bostäder. Förskolenämnden påpekar att förskolor har svårt att samnyttja parkeringsplatser, gator och torg som det står i handlingen och önskar tydligare beskrivning av vad som avses.

Förskolenämnden efterfrågar även en tydligare prioriteringsordning samt att platser som är lämpliga för placering av förskolor pekas ut, för att de ambitioner som planen presenterar ska kunna förverkligas.

Högsbo-Frölunda

Förskolenämnden har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande.

Förskolenämnden uppmärksammar att planen tagit hänsyn till nämndens yttrande i samrådskedet. Nämnden anser att det vore bra om planen tydligare pekar ut platser för förskola samt lägger till en prioriteringsordning mellan olika intressen, för att undvika svårigheter med prioriteringar i detaljplaneskedet. Området beskrivs stå inför ett underskott av förskoleplatser och det är viktigt att kunna säkra permanenta förskoleplatser med tillräcklig stor friyta tidigt i detaljplaneskedet.

Kommunens kommentar

Kontoret anser inte att specifika platser för förskolor bör pekas ut i översiktsplanen. Det skulle riskera att läsa markanvändningen på ett sätt som inte vore lämpligt. Översiktsplanen förtydligar dock att plats för förskolor är prioriterat i efterföljande arbete med detaljplan.

GRUNDSKOLENÄMNDEN

Grundskolenämnden har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande. Ledamöterna från (D) lämnade följande protokollsanteckning: *Demokraterna gör en samlad och sammanvägd bedömning av ÖP och FÖP i byggnadsnämnd, kommunstyrelse och kommunfullmäktige.*

Grundskolenämnden gör bedömningen att de har fått visst gehör för sina önskemål från samrådet, dock inte fullt ut. Nämndens anser att översiktsplanen måste bli tydligare beträffande prioritering av ytor, anläggningar och andra parametrar som hänger ihop med kommunal service innan vidare exploatering kan ske. Sedan samrådet har grundskolenämnden genomfört en skolenhetsutredning och tagit beslut utifrån den rapporten. En av de viktigaste punkterna gäller enheternas storlek som en förutsättning för att skapa bärkraftiga skolenheter. Skolorna kräver ofta 15 000–20 000 kvadratmeter tomtarea. Därför behövs strategiska placeringar för skola identifieras i ett tidigt skede.

Hur olika behov ska prioriteras eller samnyttjas när ytan inte räcker till så att behovs- och mållkonflikter uppstår finns inte beskrivet i översiktsplanen. Gällande samnyttjande så föreslår Grundskolenämnden att istället för att skolan ska ses som en belastning för parker så borde resonemanget vändas. Att låta en tilltagen, kuperad och grönskande friyta på skola eller förskola även fungera som grönyta och park när verksamheten inte pågår. Grundskolenämnden menar att det kan bli svårt att uppnå Park- och naturförvaltningens önskemål om att

undvika samnyttjande och samtidigt uppnå tillräcklig egen friyta för grundskolan, inte minst i centrala Göteborg.

Grundskolenämnden har även lämnat med detaljerade synpunkter på valda delar av handlingen, framförallt detaljer eller delar som har bäring på nämndens verksamhet. Dessa synpunkter sammanfattas inte här utan behöver läsas i sin helhet i yttrandet.

Centrala Göteborg

Grundskolenämnden har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande. Ledamöterna från (D) lämnade följande protokollsanteckning: *Demokraterna gör en samlad och sammanvägd bedömning av ÖP och FÖP i byggnadsnämnd, kommunstyrelse och kommunfullmäktige.*

Grundskolenämnden konstaterar att de fått visst gehör för sina önskemål men anser samtidigt att förslaget inte i tillräcklig omfattning har tillvaratagit barnens behov. Grundskolenämndens slutsats är att FÖP centrala Göteborg måste bli tydligare dels beträffande barnperspektivet, dels beträffande prioritering av ytor, anläggningar och andra parametrar som hänger ihop med kommunal service innan vidare exploatering kan ske. De anser att det är ytterst viktigt att fördjupningen är tydlig och inte leder till onödiga tolkningsdiskussioner.

Grundskolenämnden vänder sig mot skrivningen om att staden ska bygga många men små enheter som en lösning på utmaningen med brist på tillgängliga ytor för kommunal service. Nämnden hänvisar till ekonomiska och pedagogiska skäl i enlighet med skolenhetsutredning.

Gällande samnyttjande så har Grundskolenämnden synpunkter liknande de som framförs till översiktsplanen. Nämnden anser att det kan bli svårt att uppnå park- och naturförvaltningens önskemål om att undvika samnyttjande och samtidig uppnå egen tillräcklig friyta för grundskolan, särskilt i centrala Göteborg. Det är angeläget att Packhuskajen och Kanalorget ges möjlighet att hantera Centralenområdets behov av social infrastruktur, och att det är ett underskott av skolplatser i de centrala delarna av staden.

Grundskolenämnden har lämnat synpunkter på valda delar, och då framförallt detaljer eller delar som har bäring på nämndens verksamhet.

Grundskolenämnden är kritisk till att fördjupningen inte presenterar var och hur skolor och förskolor ska lösas i den centrala staden, och vänder sig emot att fördjupningen öppnar för många men små enheter.

Högsbo-Frölunda

Grundskolenämnden har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande. Ledamöterna från (D) lämnade följande protokollsanteckning: *Demokraterna gör en samlad och sammanvägd bedömning av ÖP och FÖP i byggnadsnämnd, kommunstyrelse och kommunfullmäktige.*

Grundskolenämnden gör bedömningen att de har fått visst gehör för sina önskemål men inte fullt ut. Nämnden ser att behoven och vikten av kommunal service omnämns och beskrivs på flera ställen i handlingen, men i svepande och ofta till intet förpliktigande ordalag. Här anser nämnden att tillgången till plats för skola och förskola samt övrig kommunal service måste få en högre prioritet i planen.

Grundskolenämndens slutsats om förslaget till fördjupad översiktsplan är att den rimligen måste bli tydligare beträffande prioritering av ytor, anläggningar och andra parametrar som hänger ihop med kommunal service innan vidare exploatering kan ske. Nämnden ser inte att den fördjupade översiktsplanen presenterar hur och var kommunal service kan lösas vilket behöver omhändertas i denna plan eller i planprogram. I flera av delområdena som beskrivs ser nämnden inte en tillräckligt tydlig beskrivning av hur och var skolor och annan kommunal service ska kunna tillgodoses vid en ökning av delområdets invånarantal. I övrigt är formuleringarna avseende att stadsplaneringen ska utgå från barnperspektivet bra och tydliga.

Nämnden vänder sig mot formuleringar som föreslår att en av lösningarna på brist på tillgängliga ytor för staden skulle vara att bygga många men små enheter, eftersom nämnden fattat beslut som pekar på behov av en viss storlek för långsiktigt bärkraftiga enheter.

Grundskolenämnden delar planens uppfattning om att kommunala fysiska resurser ska samnyttjas i så hög grad som möjligt. Här behöver handlingen tydligare beskriva vikten av att skolan och förskolan måste tillåtas att samnyttja parker och andra grönytor för att kommunen ska kunna tillgodose kravet på tillräcklig friyta för dessa verksamheter.

Nämnden har gett specifika synpunkter och kommentarer på respektive kapitel i granskningshandling. Dessa redovisas och kan läsas i sin helhet i yttrandet.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret instämmer med vikten av att säkra plats för skolor så tidigt som möjligt. Att göra detta i en översiktsplan bedömer dock kontoret inte vara en rimlig konkretiseringsnivå. Detta riskerar att låsa markanvändningen på ett sätt som inte är lämpligt. Plats för grundskola är prioriterat i efterföljande arbete med detaljplaner. För Högsbo-Frölunda har handlingen justerats genom att kommentera några platser som har tillräckligt stor yta för att rymma en skola.

Kontoret konstaterar att samnyttjande är en lösning för att hantera målkonflikter som inte handlar om att någon funktion ska prioriteras före den andra. Det kan däremot innebära vissa kompromisser från alla håll. Kontoret är positiva till förslaget om att vända på resonemanget om samnyttjande mellan friyta till skola och park.

Skrivningarna kring skolenheternas storlek har justerats.

IDROTTS- OCH FÖRENINGSNÄMNDEN

Idrotts- och föreningsnämnden har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande.

Idrotts- och föreningsnämnden noterar att flera av nämndens förslag från samrådet har omhändertagits i planen till utställningen. Idrottsanläggningar är inkluderade i markanvändningskartan och beskrivningar av idrotts- och föreningslivets betydelse för fysisk aktivitet och en aktiv fritid och som mötesplats är bra. För att säkerställa funktioner för idrott inom motionsområden och möjliggöra framtida utveckling behöver även dessa områden markeras som idrott och rekreationsområden.

Nämnden konstaterar att i innerstaden och mellanstaden är det särskilt viktigt att bevara och utveckla befintliga ytor för idrott, fysisk aktivitet och föreningsliv eftersom även mindre områden är svåra att ersätta. Idrotts- och föreningsnämndens ytor bör förtätas med fler funk-

tioner för idrott och rekreation för att möta upp behovet när antalet invånare ökar. Behov för framtiden och dagens behov behöver säkerställas tidigt i program och planer.

Idrotts- och föreningsnämnden lyfter att vissa utredningsområden sammanfaller med utpekade idrotts- och rekreationsanläggningar. De framhåller att dessa idrotts- och rekreationsanläggningar inte ska tas i anspråk för annan användning inom utredningsområdena.

Nämnden anser att samnyttjande framförallt bör vara en metod för att öka göteborgarnas möjlighet till att idrotta och ha en aktiv fritid när befolkningen ökar. Samnyttjande ska bedömas utifrån barnperspektivet och barns villkor.

Idrotts- och föreningsnämnden lyfter att ridsporten beskrivs väl i planbeskrivningen men att utpekanden i markanvändningskartan behöver synkas med plan för ridsport samt att framtida områden för ridsport bör pekas ut.

Centrala Göteborg

Idrotts- och föreningsnämnden har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande.

Idrotts- och föreningsnämnden anser att planförslaget utgör en bra grund för fortsatt arbete med analyser och underlag till planer, program och strategier inom förvaltningen. Nämnden noterar att i centrala Göteborg kommer flera av de större tillkommande idrottsanläggningarna att lokaliseras i omvandlingsområdena. Nämnden ser behov av idrottshall i Frihamnen och bad- och simanläggning i Majorna-Linnéområdet och önskar att detta tillförs i planens delområdesbeskrivningar. Dessutom är behov av ett nytt centralbad identifierat. Nämnden är positiva till att Heden i framtida utveckling bör bevaras och utvecklas som mötesplats för hela staden.

Idrotts- och föreningsnämnden anser att samnyttjande kan ge konsekvenser som begränsad tillgång, ökat slitage och kan leda till minskade ytor totalt sett om samnyttjande med skyfallsytor och skolgårdar ökas.

Nämnden framhåller att det är positivt att planen anger en hög ambitionsnivå för gående och cyklisterna med tanke på vardagsmotionens betydelse för unga och vuxnas hälsa, rörelsefrihet och tillgänglighet.

Idrotts- och föreningsnämnden framhåller att med en växande befolkning så behöver fler få tillgång till mer yta för möten och aktiviteter. För den efterföljande planeringen och i dess tidiga skeden är det viktigt för nämnden att tillräckliga ytor ska kunna reserveras för idrottsliga miljöer och ytor för fysisk aktivitet, och det gäller särskilt i omvandlingsområdena. Barnperspektiven och de sociala perspektiven behöver i ökad utsträckning följas med och tas omhand från tidig planering till genomförande och drift.

Nämnden föreslår att jämställda och hälsofrämjande miljöer för fysisk aktivitet och sociala sammanhang kan komma in naturligt i målsättningarna för gestaltad livsmiljö. Idrotts- och aktivitetsmiljöer kan utvecklas så att de i ökad grad blir en attraktiv och därmed befolkad och trygg plats som lockar alla åldrar över flera timmar på dygnet.

Idrotts- och föreningsnämnden lyfter att det är viktigt att aktivitetsytors och idrottsanläggningars funktionalitet vidmakthålls då de tillförs skyfallsfunktioner.

Högsbo-Frölunda

Idrotts- och föreningsnämnden har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande.

Idrotts- och föreningsnämnden beskriver att de synpunkter nämnden lämnade i samrådet har omhändertagits i granskningshandling. Bland annat att mark och resurser behöver avsättas för investeringar i omvandlingsområden, att mindre bostadsnära ytor för spontanidrott och aktiv fritid ska bevaras och att värna föreningsdrivna anläggningar. Nämnden ser att planeringsinriktningarna för att tillgängliggöra idrott är bra utgångspunkter för fortsatt planering.

Nämnden ställer sig positiv till att Långeberga Ridklubb ligger i delområde utan större förändring. Hänsyn behöver tas till ridverksamhetens behov när gång- och cykelkopplingar utvecklas. Beskrivningar av Slottsskogsvallen och Ruddalen som viktiga målpunkter för idrott och rekreation, är i linje med nämndens målsättningar. Behov finns att inkludera Dalen i Slottsskogsvallens idrott- och rekreationsområde.

Idrotts- och föreningsnämnden saknar beskrivning av Välens idrottsområde och behov finns att uppdatera objekts- och delområdesbeskrivning samt att beskriva idrotts- och föreningslivets funktioner och värden. Vidare behöver planen kompletteras i fördjupningskartor med fler idrottsanläggningar samt framtida planerade idrottsanläggningar.

Kommunens kommentar

Översiktsplanen har justerats utifrån några av nämndens synpunkter. Bland annat har Skatås motionsområde markerats på kartan. För centrala Göteborg har delområdestexterna kompletterats med behov av idrottshall samt bad- och simanläggning i Frihamnen och i Majorna. Handlingen har även kompletterats kring att jämställda och hälsofrämjande miljöer för fysisk aktivitet och sociala sammanhang i avsnittet kring gestaltad livsmiljö.

Vad gäller idrotts- och rekreationsanläggningar som ligger inom Utredningsområde konstaterar stadsbyggnadskontoret att detta rör få anläggningar. Översiktsplanens inriktningar för dessa innebär vidare att om de påverkas till följd av utveckling i ett utredningsområde bör möjligheten till omlokalisering diskuteras.

Framtida ridanläggningar kommer inte att pekats ut i översiktsplanen. Ingen lokaliseringsstudie för detta ändamål har gjorts och behöver därför hanteras i fortsatt arbete.

Kontoret bedömer att vikten av att tillräckliga ytor för idrottsliga miljöer reserveras finns belyst vad gäller centrala Göteborg. För omvandlingsområden gäller att behov av parkytor och ytor för lek, idrott och rekreation samt annan samhällsservice ska tillgodoses när områden omvandlas. Befintliga park- och naturområden ska värnas och nya tillskapas. Andelen bostäder i varje delområde ska vara dimensionerande för hur stora ytor som krävs för detta.

Välens idrottsområde med dess funktioner ska finnas kvar men dess slutgiltiga placering i förhållande till planerade bostäder avgörs i kommande detaljplanearbete.

KRETSLOPP OCH VATTENNÄMNDEN

Kretslopp och vattennämnden har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande.

Kretslopp och vattennämnden anser att förslaget till översiktsplan inklusive fördjupningarna i huvudsak är bra och att nämndens synpunkter från samrådet har inarbetats. Nämnden anser att översiktsplanen kan komma att bidra till en hållbar stadsutveckling för Göteborg, men vissa av Kretslopp och vattens frågor hade kunnat arbetats in ytterligare för att fullt ut uppfylla Plan- och bygglagen. Problem och ambitioner beskrivs, men vissa lösningar saknas.

Kretslopp och vatten lyfter vikten av att ta hänsyn till möjligheten att ordna dricksvattenförsörjning och avloppshantering inklusive dagvatten- och skyfallshantering såväl som avfallshantering. Nämnden anser därför att tillgängliga ytor över och under mark behöver säkras i översiktsplaneringen. De lyfter särskilt att anläggningar för dricksvattenförsörjning, avloppsförsörjning och större avfallsanläggningar behöver visas på markanvändningskartan och beskrivas i texter och illustrationer.

Nämnden ser inte att översiktsplanen fullt ut uppfyller Plan- och bygglagens krav på hänsyn till möjligheter att ordna avfallshantering och hänvisar till Boverket gällande att avfallshanteringens infrastruktur och transportbehov bör säkerställas i översiktsplaneringen. Sorteringsmöjligheter för förpackningsavfall och infrastruktur för dessa anses vagt beskrivet.

Kretslopp och vatten ser en risk i att översiktsplanens tre huvudstrategier (nära, sammanhållen, robust) inte kommer att vara möjliga att följa utan konflikter. De menar att planen ger ett svagt stöd för framtida beslut och hur de olika inriktningarna ska prioriteras. Nämnden menar också att det är svårt att utläsa hur vissa av planens ambitioner ska förverkligas.

Nämnden ser positivt på att fördjupningen avseende förorenade områden fortsatt ska vara aktuell och anser att även Vatten, så klart! fortsatt ska vara en aktuell fördjupning och att den uppdateras fortlöpande.

Kretslopp och vatten har förslag på nya formuleringar och ändringar i text, framförallt i planbeskrivningens avsnitt som rör dricksvatten och avlopp, dagvatten och skyfall, vattenprojekt samt avfall. Detta gäller även fördjupningarnas motsvarande avsnitt. Dessa särskilda synpunkter och förslag till texter sammanfattas inte här utan läses i sin helhet i yttrandet.

Centrala Göteborg

Kretslopp och vattennämnden har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande.

Kretslopp och vatten uppmärksammar att det i centrala staden finns ett gammalt VA-system med stort förnyelsebehov. Planbeskrivningen bör kompletteras med de särskilda förutsättningar som råder här. Om hänsyn inte tas till VA-systemet i ett tidigt skede kan det påverka exploateringsekonomin. Eftersom det är trångt och komplext, blir det dyrt att flytta infrastruktur för vatten och avlopp.

Kretslopp och vatten lyfter att beskrivningen av avfallshanteringens utmaningar är bra, men att inriktningen för lösningarna inte är lika tydligt beskrivna. Det saknas återvinningscentraler i centrala staden och soprummen är små vilket gör att behovet av allmänna sorteringsmög-

ligheter ökar än mer. Det är positivt att planen beskriver eventuellt behov av omlastningsstationer om större avfallsfordon inte kan användas.

Kretslopp och vatten anser att viktiga synpunkter gällande dagvattenrening och beskrivning av kombinerat avloppssystem finns med samt att det behöver separeras för minskad bräddning. De ser potential i att tydligare presentera separeringens anspråk på plats under mark samt att det får en positiv miljö- och vattenmiljöaspekt.

Högsbo-Frölunda

Kretslopp och vattennämnden har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande.

Kretslopp och vatten anser att fördjupningen för Högsbo-Frölunda belyser problematiken gällande dagvatten och skyfall bra och tydliggör att hänsyn till detta måste tas i framtida planläggning. De anser att även VA- och avfallsfrågorna tagits om hand på ett bra sätt. Nämnden saknar kart- eller illustrationsmaterial avseende befintliga och framtida lägen för dricksvatten- och avloppssystem, inklusive dagvattenhantering och återvinningsstationer.

Kretslopp och vatten tycker att kapitlet Vatten och klimat är väl genomarbetat och att det speglar nämndens syn på krav och utmaningar. De tillägger att anpassningar kommer att krävas genom alla planskeden, och fram till färdiga exploateringar för att nå lagens krav. De önskar även en tydligare formulering av avloppsbegreppen då både spillvatten och dagvatten är avloppsvatten.

Kretslopp och vatten konstaterar att stora förstärkningar på huvudvattenledningsnätet behöver genomföras och att det inom planområdet finns ett utbyggt VA-system med förnyelsebehov. Hänsyn behöver tas tidigt i planering till VA-systemet och hur detta kan påverka exploateringsekonomi i utvecklingen av en tät blandstad.

Nämnden ser det som mycket positivt att möjligheten att tillhandahålla en kretsloppspark i Högsbo delvis har inkluderats, så att göteborgarna ges möjligheten att enkelt återanvända och återvinna sitt grovavfall.

Kommunens kommentar

Nämnden för kretslopp och vattens synpunkter på särskilda textavsnitt har i stor utsträckning kunnat tillgodoses i den mån det inte innebär en justering av upplägget i handlingarna. De anläggningar som Kretslopp och vatten nämner i sitt yttrande finns i huvudsak redan omnämnda i text och ett urval av anläggningarna finns även redovisade på markanvändningskartan. Vilka som kan och bör redovisas på karta har stämts av med Kretslopp och vatten under arbetets gång. Vad gäller lägen för framtida anläggningar har detta varit möjligt att redovisa i de fall det finns en lokaliseringstudering gjord. Kontoret bedömer dock att det inte är en lämplig konkretiseringsnivå för översiktsplanen, att redovisa samtliga de kartunderlag som efterfrågas i yttrandet.

Stadsbyggnadskontoret anser att handlingen är tydlig i frågor som rör dricksvatten, avlopp, dagvatten och avfall på en nivå som är rimlig för en översiktsplan och därmed tillräcklig för att uppfylla PBL. Bedömningen gäller även detaljeringsnivån i fördjupningarna.

De tre huvudstrategierna är viktiga såväl var och en som tillsammans. Målkonflikter kan komma att uppstå i enskilda planeringssituationer och kompromisser kan bli nödvändiga, men stadsbygg-

nadskontoret bedömer att de kompletterar varandra och bör eftersträvas i så stor utsträckning som möjligt för att nå en hållbar utveckling.

Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att det tematiska tillägget Vatten så klart är inaktuellt och till stora delar har ersatts av andra dokument, mål eller liknande. I vissa delar är det som framgår av tillägget även genomfört. Med den komplexa situation som idag råder inom vattenområdet i staden är det oklart om det verkligen finns ett behov av en fördjupning/tematiskt tillägg eller om det är andra arbetsverktyg som staden mer behöver.

Centrala Göteborg har förtydligats vad gäller behovet av separering av det kombinerade avloppsledningsnätet för att undvika bräddning vid Ryaverket. Detta behöver tas med tidigt i planering och utrymmesbehovet under mark beaktas.

Genomförandeavsnittet för Högsbo-Frölunda har kompletterats med att hänsyn behöver tas tidigt i planering till VA-systemet och hur detta kan påverka exploateringsekonomin i utvecklingen av en tät blandstad. Formuleringar kring att avloppsbegreppen inkluderar både spillvatten och dagvatten har förtydligats.

KULTURNÄMNDEN

Kulturnämnden har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande.

Kulturnämnden har följt upp sina synpunkter i samrådet och yttrat sig över granskningsförslaget utifrån ett brett kulturperspektiv som bygger på kulturplaneringens fem värden: kulturmiljö, identitet, kulturella mötesplatser, kreativa verksamheter samt konst. Sammanfattningsvis ser nämnden att dessa värden har inarbetats i mycket högre grad i granskningshandlingen jämfört med samrådet och att översiktsplanen nu har en tydligare kulturprofil som bedöms kunna ge stöd för att stärka kulturens roll i stadsutvecklingen.

Nämnden ser att förhållningsättet till kulturmiljön i granskningshandlingen är mer aktivt då inriktningen är att ta tillvara och bygga vidare på, snarare än att värna och visa hänsyn, men framhåller gällande arkeologi att det finns saker som kan förtydligas i planen. Exempelvis saknas lagskyddade fornlämningar i den digitala lösningen och beskrivning av Kulturmiljölagens juridiska skydd av såväl identifierade som okända fornlämningar.

Kulturnämnden är positiva till den mer fördjupade beskrivningen av Göteborgs karaktär samt att de tre framtagna utvecklingsstrategierna innehåller kulturens bidrag till hållbarhet. I samrådet efterfrågade nämnden ett fylligare underlag kring kulturvärden kopplat till geografiska inriktningar. Detta bedöms ha omhändertagits i granskningshandlingen på ett bra och tydligt sätt.

Kulturnämnden lyfter kapitlet kring Gestaltad livsmiljö som särskilt viktigt ur ett kulturperspektiv. De saknar strategier inom temat Näringsliv och handel som omhändertar målkonflikten mellan kontorisering i centrala lägen och det småskaliga kulturlivet. De anser vidare att temat Mobilitet och infrastruktur saknar ett aktivt förhållningsätt till de kulturmiljöer som kommer att påverkas av planerade förändringar.

Kulturnämnden ser positivt på att granskningshandlingen innehåller ett aktivt förhållningsätt till riksintresset för kulturmiljövärden och strategier kring hur det kan förstärkas. De anser att underlaget som är framtaget kan vara användbart även utanför översiktsplanarbetet. Nämnden saknar i underlaget beskrivning av de anspråk som högvattenskydd och stora in-

frastruktursatsningar kommer att ställa på flera av områdena av riksintresse. Kulturnämnden tycker att hållbarhetsbedömningen tar upp många frågor som är viktiga ur kulturförvaltningens perspektiv. De anser dock att hållbarhetsbedömningen innehåller otydliga och begränsade beskrivningar av översiktsplanens konsekvenser på kulturmiljövärden. Att kulturplanering lyfts som ett sätt för staden att främja delaktighet och engagemang från göteborgarnas sida är positivt.

Kulturnämnden har även mer detaljerade synpunkter och förslag på ändringar i bilaga till tjänsteutlåtande. Dessa särskilda synpunkter och förslag till texter sammanfattas inte här utan läses i sin helhet i bilagan till yttrandet.

Centrala Göteborg

Kulturnämnden har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande.

Generellt anser Kulturnämnden att det underlag som kulturförvaltningen har bidragit med, har arbetats in mycket väl i granskningshandlingen. Förhållningssättet till kulturvärdena är tydligare och speglar bättre hur dessa ger kraft åt stadsutvecklingen. De två områden som fortfarande inte har någon stor synlighet i handlingen är konst och arkeologi.

Efter samråd har FÖP centrala Göteborg landat i utbyggnadsstrategin där innerstaden ska växa över älven vilket Kulturnämnden förespråkade och fortsatt framhåller som en mycket god strategi för att bibehålla och stärka Göteborgs identitet.

Kulturnämnden är generellt positiv till planeringen där staden successivt skall återfå kontakten med vattnet. En utveckling där Göteborgs historiska kärna får utvecklas utifrån sina unika värden och där stadens centrum växer ut i Älvstaden på ett sätt som tar till vara det unikt göteborgska i Älvrummet är enligt kulturförvaltningen en mycket god strategi. Nämnden är positiv till beskrivningar och rekommendationer i de särskilda områdesvisa inriktningarna i FÖP Centrala Göteborg.

Kulturnämnden anser att stadens kulturella infrastruktur behöver få större utrymme och beskrivas i genomförandekapitel.

Kulturnämnden har även mer detaljerade synpunkter och förslag på ändringar i bilaga till tjänsteutlåtande. Dessa särskilda synpunkter och förslag till texter sammanfattas inte här utan läses i sin helhet i bilagan till yttrandet.

Högsbo-Frölunda

Kulturnämnden har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande.

Kulturnämnden delar till stora delar fördjupningens valda inriktning för det geografiska området. Nämnden anser särskilt att en uppdelning av den framtida boulevardens karaktär i tre delområden är ett viktigt och välavvägt ställningstagande.

Kulturnämnden ser positivt på det utrymme och den verkan som den byggda kulturmiljön har givits i granskningsförslagets olika delar, men saknar förhållningssätt och ställningstaganden utifrån kulturmiljö i form av fornlämningar och det förhistoriska landskapet. De tematiska inriktningarna för kulturmiljö behöver tillfogas skrivelser och riktlinjer kring dessa.

Fördjupningens målsättning i text om bevarande av särskilda byggnadskategorier och miljöskapande omland behöver synas såväl på karta som i text. Bortsett från den byggda kulturmiljön anser nämnden att ett kulturellt perspektiv i fördjupningens granskningshandling till stor del saknas. Kulturnämnden anser även att det saknas uttalade inriktningar kring stadsummums önskade roll som exempelvis mötesplatser, det framtida områdets identitet och arkitektur, offentlig konst samt kreativa verksamheter. Fördjupningens tematiska inriktningar behöver kompletteras med riktlinjer och förhållningssätt som förhåller sig till kulturvärdena kulturella mötesplatser, identitet, konst och kreativa verksamheter.

Kulturnämnden saknar även Göteborgs Stads kulturprogram i fördjupningen som helhet och ser att fördjupningen bör innehålla en länk till stadens kulturprogram.

Kulturnämnden beskriver dess kartläggning av kommunens platser för konstnärliga och kreativa verksamheter, vilket berör fördjupningens geografiska område. Nämnden anser att dessas förutsättningar och värdeskapande funktion behöver inarbetas och adresseras i granskningshandlingen gällande Frölunda som tyngdpunkt och att delvis bibehålla Högsbo industriområde.

Kommunens kommentar

Översiktsplanens avsnitt om Gestaltad livsmiljö har kompletterats med en text om arkeologi samt hänvisning till Kulturmiljölagens juridiska skydd. Vad gäller fornlämningar på karta så finns dessa tillgänglig under Hänsyn och värden i den digitala plattformen. Texterna om möjlig påverkan på riksintressen för kulturmiljövärden har kompletterats med att detta även kan gälla infrastruktur-satsningar och högvattenskydd. Många av kulturnämndens mer detaljerade synpunkter på text har kunnat tillgodoses.

Genomförandekapitlet har kompletterats i den mån att kulturella mötesplatser lyfts fram tillsammans med samhällsservice i övrigt, parker och friytor.

Målsättning för Högsbo-Frölunda om bevarande av särskilda byggnadskategorier och miljöskapande omland beskrivs i översiktsplanens inriktning för gestaltad livsmiljö. Detsamma gäller förutsättningar för kulturella och kreativa verksamheter.

LOKALNÄMNDEN

Lokalnämnden har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande.

Lokalnämnden önskar att fördjupningen redovisar en starkare koppling mellan exploateringsgrad av bostäder och behovet av kommunal service. De påpekar även att behovet av skola och förskola påverkar behovet av markyta för utomhusvistelse, vilket behöver säkerställas tidigt i planprocessen och bör styra möjlig exploatering av bostäder.

Lokalnämnden är positiv till att de tematiska inriktningarna i översiktsplanen innehåller inriktningar om att reservera plats för yrkrävande kommunal service tidigt i planprocess och säkra barns tillgång till goda utemiljöer utifrån ett barnperspektiv och barns eget perspektiv. De menar att detta utgör en förändring utifrån hur planeringsarbetet bedrivs idag och anser inriktningarna behöver förstärkas ytterligare både i översiktsplanen och de två fördjupningarna.

Vidare anser nämnden att de som ansvarar för fysisk planering behöver ansvara för att tillräcklig friyta för grundskola och förskola kan tillskapas och att intelligande parker inte nyttjas som alternativ till egen gård. Lokalnämnden beskriver att det behövs en förändring av

rådande synsätt på de mer ytkrävande anläggningarna för kommunal service vilka de menar upplevs som en belastning och behandlas styvmoderligt.

Centrala Göteborg

Lokalnämnden har lämnat likartade synpunkter på fördjupningen som på översiktsplanen, se ovan.

Högsbo-Frölunda

Lokalnämnden har lämnat likartade synpunkter på fördjupningen som på översiktsplanen, se ovan.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret tackar för synpunkterna. Vad gäller att säkerställa tillräcklig friyta för grundskola och förskola har översiktsplanens inriktningar förtydligats enligt följande:

Tillkommande samhällsservice ska, liksom all annan ny bebyggelse, i första hand lokaliseras på redan ianspråktagen mark. Ändrad användning av befintliga byggnader samt om- och tillbyggnader ska alltid övervägas. I vissa delar av staden kan det vara svårt att hitta lämpliga platser för skola och förskola där tillräckligt stora friytor kan säkerställas. I undantagsfall kan därför skola och förskola prövas inom begränsade delar av områden som i översiktsplanen pekats ut som värdefulla natur- och friluftsområden. Om detta blir aktuellt, ska en lokaliseringsstudie alltid tas fram som visar på att alternativa platser har utretts med bedömda konsekvenserna för dessa. Det är också viktigt att följa upp och säkerställa att det endast sker i den begränsade omfattning som avses, såväl för respektive område som sammantaget för hela staden. Kompensationsåtgärder för intrång i naturområden ska alltid övervägas.

MILJÖ- OCH KLIMATNÄMNDEN

Miljö- och klimatnämnden har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande.

Miljö- och klimatnämnden ser att översiktsplanen har utvecklats mycket sedan samrådet och många av deras synpunkter har tagits omhand på ett bra sätt. Nämnden anser att översiktsplanen innehåller inriktningar och strategier som behövs för att nå hållbar utveckling i staden. Nämnden har dock några övergripande synpunkter som de anser behöver förtydligas i den beskrivande texten till planen.

Koppling till Miljö- och klimatprogrammet för Göteborgs Stad 2021–2030 behöver utvecklas i översiktsplanen och planen behöver stämmas av mot miljömålen i programmet. Miljö- och klimatnämnden saknar också en beskrivning av de avvägningar som gjorts kring markanvändningen. Vidare saknar nämnden på vissa ställen en koppling mellan rekommendationerna i det geografiska kapitlet och de tematiska inriktningarna. Miljö- och klimatnämnden saknar även i vissa fall prioriteringar mellan de olika frågorna och en beskrivning av hur målkonflikter i markanvändningen ska lösas.

Miljö- och klimatnämndens viktigaste synpunkter finns sammanfattade under nedanstående rubriker.

Ljudmiljö: Nämnden saknar en problematisering av att staden planerar för nya bostäder i mera bullerutsatta lägen. Det bör framgå hur de goda ljudmiljöerna som har kartlagts ska bevaras och skyddas.

Naturmiljö: Texten i översiktsplanen bör tydligare lyfta fram värden för biologisk mångfald och kompletteras med rekommendationer och beskrivningar för ekologiskt känsliga områden. Nämnden efterfrågar också tydligare beskrivning av ”ekologisk kantzon” och anser att översiktsplanen behöver kompletteras med inriktningar för havsmiljön.

Jordbruksmark: Miljö- och klimatnämnden anser att jordbruksmark och dess brukande har stora värden som borde få större genomslag i översiktsplanens inriktning. Nämnden ifrågasätter den omfattande exploatering som föreslås på brukningsvärd jordbruksmark, särskilt i ytterstaden.

Förorenade områden: Platser för dumpning av muddermassor behöver förtydligas och en lokaliseringstudering behöver göras för mellanlagring av massor.

Störande verksamheter: Översiktsplanen belyser inte de risker och svårigheter som finns med placering av störande verksamheter i staden idag eller hur omplacering av störande verksamheter ska ske från områden som ska utvecklas till bostadsområden.

Dagvatten: Det behöver bli tydligare i översiktsplanen hur tillräckligt stora ytor för dagvattenhantering i planeringen ska avsättas.

Energiförsörjning och klimat: Energiförsörjningens betydelse för Göteborgs klimatpåverkan behöver lyftas tydligare i texten till översiktsplanen.

Näringsliv: Nämnden anser att översiktsplanen bör belysa behovet av kontorslokaler, landbaserat vattenbruk/fiskodling, materialförsörjning och industriell symbios.

Geografiska områden: Miljö- och klimatnämnden saknar specifika rekommendationer för respektive område kring dagvattenhantering. De anser även att texter om buller även bör ta upp bullerstörningar från verksamheter. Översiktsplanen bör beskriva tydligare hur den ytterstadens grönstruktur ska tas tillvara. För havsområdet anser nämnden bland annat att beskrivningen av båtlivet nyanseras i översiktsplanen.

Miljö- och klimatmål och hållbarhetsbedömning: Hållbarhetsbedömningen har utvecklats sedan samrådet, nämnden anser dock fortsatt att det är svårt att förstå hur bedömningen angående miljömålen har gjorts då det inte finns tydligt beskrivet.

Centrala Göteborg

Miljö- och klimatnämnden har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande.

Miljö- och klimatnämnden ser att många synpunkter har tagits omhand och att fler inriktningar samt en mer detaljerad planering har tillkommit sedan samrådet. Nämnden anser att det behövs en tydligare koppling mellan text och de avvägningar som gjorts i markanvändningskartan samt en starkare koppling mellan planeringsinriktningar och rekommendationer i de områdesvisa inriktningarna.

Miljö- och klimatnämnden framför ett antal övergripande synpunkter som sammanfattas medan samtliga synpunkter finns att läsa i yttrandet som helhet.

Gällande luftkvalitet behövs vissa förtydliganden i texten och för ljudmiljön behöver det särskilt förtydligas vilken målnivå som finns för acceptabla ljudnivåer för barns utemiljöer där nationella riktvärden är viktiga. Värden för biologisk mångfald bör lyftas fram tydligare för grönytor och parker och inte enbart fokusera på rekreativa värden. Synpunkter från samrådet angående miljö kvalitetsnormen för vatten för Göta Älv kvarstår till stor del och nämnden anser generellt att stadsplaneringen i högre utsträckning behöver utgå från vad som krävs för att uppnå en bättre miljö i stadens vattendrag. En miljörisk som bör uppmärksammas och belysas när Älvstaden ska byggas ut relaterar till klimatutsläpp (och kostnader) som kopplar till tillgången på rena massor att tillföra den kraftigt förorenade marken i Älvstaden.

Gällande dagvatten anser nämnden att fördjupningen för centrala staden bör kompletteras med samma typ av inriktningar som för fördjupningen för Högsbo-Frölunda. Nämnden önskar ett förtydligande kring vad som menas med att samlad fördröjning av dagvatten ska prioriteras. Även skrivningen om dagvattenhantering på kvartersmark är otydlig.

Nämnden saknar en tydlig motivering till varför hållbarhetsbedömningen har avgränsats till att bara omfatta delar av fördjupningsområdet och enbart vissa hållbarhetsaspekter. De saknar miljöperspektiven vattenmiljö, biologisk mångfald och klimat. Innehållet i fördjupningen behöver även bedömas utefter de nya miljö- och klimatmålen innan antagande.

Högsbo-Frölunda

Miljö- och klimatnämnden har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande.

Miljö- och klimatnämnden framför ett antal övergripande synpunkter som sammanfattas. Samtliga synpunkter finns att läsa i yttrandet som helhet.

Miljö- och klimatnämnden anser att hållbarhetsbedömningens avstämning mot miljömålen behöver uppdateras utifrån det nya miljö- och klimatprogrammet innan planen antas. Nämnden anser att definitionen för god ljudmiljö bör kompletteras med ett riktvärde. De anser även att värden knutna till biologisk mångfald bör förtydligas och att ekosystemtjänster och biologisk mångfald bör arbetas in i rekommendationerna för delområdena.

Miljö- och klimatnämnden påpekar att kostnader för sanering kan göra exploateringsprojekt svåra att genomföra vilket bör framgå i planen. Välenviken och Stora ån är områden där det är viktigt att i ett tidigt skede beakta föroreningsituationen vid kommande planering. Nämnden anser att det behöver förtydligas vad som menas med att samlad fördröjning av dagvatten ska prioriteras. Formuleringen om vad som är ett grundkrav vid genomförandet av utvecklingen av området behöver revideras, då det krävs att utvecklingen för området som helhet leder till minskad föroreningsbelastning i recipienterna, inte enbart att belastningen inte ska öka. Skrivningen om dagvattenhantering på kvartersmark bör förtydligas.

Nämnden anser att fördjupningen bör kompletteras med ett resonemang kring befintliga störande verksamheters betydelse för utbyggnadsordningen samt ett förtydligande eller utvecklat resonemang om omlokalisering av störande verksamheter.

Kommunens kommentar

Kontoret instämmer i flertalet av Miljö- och klimatnämndens synpunkter. Vissa synpunkter på text har kunnat tillgodoses men flera synpunkter bedömer stadsbyggnadskontoret inte föranleder några

ändringar i handlingen. Stadsbyggnadskontoret bedömer exempelvis att de geografiska inriktningarna i översiktsplanen har en rimlig detaljeringsnivå vad gäller de aspekter Miljö- och klimatnämnden lyfter.

Stadens nya Miljö- och klimatprogram har tagits fram parallellt med översiktsplanen. En fullständig inarbetning av inriktningarna i programmet har därför inte kunnat göras i översiktsplanen. Programmet har dock varit en viktig utgångspunkt för översiktsplanen vilket även framgår av handlingen. Kopplingen till Miljö- och klimatprogrammet har efter granskningskedet stärkts genom att översiktsplanen har stämts av mot programmets mål och inriktningar i hållbarhetsbedömningen. Detta gäller även hållbarhetsbedömningarna för de båda fördjupningarna. Centrala Göteborg har även kompletterats vad gäller luftkvalitet.

De värdefulla natur- och friluftsområden som finns utpekade i markanvändningskartan har kompletterats med beskrivningar och namn. Handlingen har även utvecklats med fler länkar mellan geografiska rekommendationer och tematiska inriktningar för att underlätta användandet av översiktsplanen. Texten i kapitlet om utmaningar har kompletterats med biologisk mångfald. Rekommendation för ESKO har lagts till efter utställning. Texten om energiförsörjning har uppdaterats med avseende på betydelsen för klimatpåverkan.

Vad gäller havsområdet så har stadsbyggnadskontoret valt att samla allt som rör havsområdet i ett särskilt kapitel. I övriga delar saknas därför havet. Länkar har lagts till för att tydliggöra dessa kopplingar.

Vad gäller den problematik som miljöförvaltningen lyfter kring att bygga i verksamhetsområden så vill kontoret påpeka att översiktsplanen generellt är mycket restriktiv till blandad stadsbebyggelse i befintliga verksamhetsområden. Därför pekas såväl industriområden som verksamhetsområden ut för att säkerställas.

Vad gäller jordbruksmarkens betydelse och värden instämmer stadsbyggnadskontoret. Inriktningen är att undvika att ta jordbruksmark i anspråk för andra ändamål. Som Miljö- och klimatnämnden noterar finns det dock jordbruksmark inom några av de utpekade utredningsområdena för blandad bebyggelse samt för verksamheter. Kontoret har gjort bedömningen att det är svårt att nå stadens utbyggnadsbehov helt inom innerstaden och mellanstaden. För att skapa en ändamålsenlig struktur vid en utbyggnad i ytterstaden kan det bli nödvändigt att ta jordbruksmark i anspråk. Området väster om Kärra är i översiktsplanen beskrivet som det område som troligen är lämpligast att planera för av utredningsområden. Ett motiv till detta är att det finns mindre jordbruksmark där än i några av de andra utredningsområdena. För samtliga utredningsområde krävs dock en bedömning av jordbruksmarkens värde innan lämpligheten för utbyggnad kan avgöras. Översiktsplanen innehåller inriktningar för hur en samlad bedömning ska göras om byggande på jordbruksmark övervägs. Detta ska utgå från jordbruksmarkens produktionsvärden, natur- och kulturvärden, sociala värden samt kretsloppsvärden/miljötjänster. Denna bedömning bör göras i dialog med jordbrukaren.

Lagret med mellanlager för massor har utgått eftersom platserna redan är ianspråktagna. Nya platser bör i första hand lokaliseras inom befintliga verksamhetsområden.

Både för centrala Göteborg och för Högsbo-Frölunda har förtydligande gjorts kring vad som menas med att samlad fördröjning av dagvatten ska prioriteras.

Översiktsplanen har förtydligats med att inriktningar kring dagvatten, skyfall och högt vatten för Innerstaden och Högsbo-Frölunda även kan fungera som utgångspunkt i arbetet med dessa frågor även i övriga delar av staden.

PARK- OCH NATURNÄMNDEN

Park- och naturnämnden har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande. Ledamöterna från (D) lämnade följande protokollsanteckning: *Demokraterna gör en samlad och sammanvägd bedömning av ÖP och FÖP i byggnadsnämnd, kommunstyrelse och kommunfullmäktige.*

Park- och naturnämnden är positiv till förslaget för ny översiktsplan och bedömer att en stor del av nämndens synpunkter från samrådet har arbetats in. I översiktsplanen införlivas även berörda delar av stadens Grönstrategi, vilket nämnden ser som angeläget och positivt.

Nämnden anser att strategikartans redovisning av grönstruktur behöver bli mer balanserad och att de olika strukturerna som redogörs för redovisas på samma nivå. De önskar att det som beskrivs i text bättre återspeglas i kartbild. De önskar även att redovisningen av blågröna stråk i markanvändningskartan bättre speglar det generella ytanspråket.

Park- och naturnämnden anser inte att det finns skäl att redovisa en avvikande åsikt gällande gränser för riksintresse för friluftsliv Slottsskogen och Delsjön och önskar att skrivningarna om riksintresse för friluftsliv justeras i förslaget till ny översiktsplan.

Nämnden menar att Målbild Koll2035 kommer att behöva kalibreras mot mål och inriktningar i översiktsplanen. Målbild Koll2035 behöver också konsekvensbeskrivas, avvägas och utvecklas, då målsättningarna avseende restid och hastighet i Målbild Koll2035 kan stå i motsättning till målsättningarna för attraktiva stadsmiljöer.

Park- och naturnämnden är positiv till att stads- och stadsdelsparkers markanspråk är avvägda i markanvändningskartan. De påpekar samtidigt att nämnden inte delar bedömningen som görs i utställningshandlingen gällande några stadsparker och stadsdelsparker. Detta gäller Röda Sten-Sjöbergen som de anser behöver landa i ett tydligare ytanspråk, utredningsområde som påverkar natur- och friluftsområdet Ganlet, Änggårdsbergens randzoner som i sin helhet behöver justeras samt Slottsskogens gränser.

Park- och naturnämnden tycker det är positivt att befintliga ridanläggningar behandlas i översiktsplanen men bedömer att det i markanvändningskartan finns konflikter för vissa av anläggningarna, exempelvis Klareberg i Kärra och Storås i Angered som påverkas av framtida utredningsområden för blandad stadsbebyggelse.

Nämnden beskriver i yttrandet att vid fortsatt bebyggelseutveckling i ytterstaden och mellanstadens randzoner, är det viktigt att säkerställa de gröna kilarna och dess värden. Detsamma gäller förutsättningarna för god tillgång till parker och naturområden. Det är positivt att värdet av ekosystemtjänster framhålls i översiktsplanen, dock ser nämnden att frågan om ekosystemtjänster hade kunnat synliggöras bättre i handlingen.

Park- och naturnämnden framhåller att begrepp som samnyttjande och mångfunktionalitet inte bara handlar om friytor, till exempel att skolgårdar kan nyttjas av allmänheten utanför verksamhetstid. Det bör även innefatta samnyttjande av byggnader och trafikrum. Samnyttjande som innebär att för verksamheter måste använda allmänna parker ska endast vara en lösning i undantagsfall. Nämnden kommenterar att inriktningen om lägesbaserad planering är positiv men framhåller att arbetet behöver fördjupas och definieras gällande vad tillgänglig offentlig friyta innebär.

Nämnden lyfter att det är av stor betydelse att det fortsatt utvecklas stadengemensamma arbetssätt och finansieringsmodeller för genomförande av de investeringar som beskrivs i översiktsplanen och de fördjupade översiktsplanerna. Det handlar om investeringar som berör många olika aktörer, spänner över ett större geografiskt område, och som av ytmässiga eller ekonomiska skäl inte kan hanteras inom en och samma detaljplan.

Centrala Göteborg

Park- och naturnämnden har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande. Ledamöterna från (D) lämnade följande protokollsanteckning: *Demokraterna gör en samlad och sammanvägd bedömning av ÖP och FÖP i byggnadsnämnd, kommunstyrelse och kommunfullmäktige.* (SD) lämnade in följande yttrande till park- och naturnämnden: *Sverigedemokraterna kommer att skriva ett genomarbetat yrkande i detta ärende när det kommer upp i KS. En översiktsplan – fördjupad för centrala Göteborg är mycket omfattande och viktig för hur den centrala staden ska planeras. SD har bland annat haft flera invändningar mot höghusen vid centralen och planeringen av cykelstråk. Vi har även motionerat om ett grönt stråk mellan älven och Skansen Lejonet. Vi kommer även att skriva ett omfattande strategidokument om stadens arkitektur. Sverigedemokraterna kommer därför inte delta i dagens beslut i PON, men kommer att återge sin vision om den centrala staden när ärendet kommer upp i KS.*

Park- och naturnämnden bedömer att förslaget för centrala Göteborg i sin helhet är mycket bra och att en stor del av nämndens synpunkter från samrådet har omhändertagits. Nämnden har synpunkter på de områdesvisa inriktningarna och uppmärksammar att det råder oenighet kring redovisning av Södra Guldhedsdalen. De önskar också att i beskrivningarna till olika delområdena lyfta fram gröna och blågröna stråk som utgör strukturerande element i stadsbilden.

Nämnden bedömer att ett genomförande av Målbild Koll2035 kan få stora konsekvenser för hela centrala Göteborg, då nya barriärer riskerar att skapas. Det kan orsaka sekundäreffekter i form av anspråk som motverkar eller rentav omöjliggör andra viktiga trafik- och stadsutvecklingsanspråk. Allélänken lyfts och beskrivs som ett exempel på detta i relation till bland annat Kungsparken. Nämnden saknar en bedömning av nyttorna med Målbild Koll2035 på systemnivå. Målbilden är varken konsekvensbedömd eller avvägd med hänsyn till andra trafik- och stadsmiljöanspråk. Nämnden bedömer att fördjupningen för centrala Göteborg om möjligt behöver bli tydligare med vilka förslag i målbilden som bedöms vara möjliga och vilka som kräver fördjupade utredningar. Målbild Koll2035 behöver kalibreras mot mål och inriktningar i fördjupad översiktsplan för centrala Göteborg samt konsekvensbeskrivas och avvägas.

Park- och naturnämnden bedömer att mångfunktionella lösningar där skyfall hanteras i parker och naturområden ofta kan vara möjligt att hantera, men att omhändertagda dagvatten på samma ytor innebär stora utmaningar. Det kan innebära oförenliga anspråk om tillräckliga ytor inte finns att tillgå. Nämnden anser att detta perspektiv behöver tillföras och förtydligas. Likaså behöver det uppmärksammas att platser som pekats ut för dagvattenhantering inte heller är avvägda mot andra anspråk.

Nämnden har synpunkter på begrepp som samnyttjande och mångfunktionalitet och vill även betona behovet av att i den täta staden prata om stadsrum istället för trafikrum för att kunna förverkliga utställningsförslagets strategier och inriktningar.

Planerad spårväg mellan Lindholmen och Linnéplatsen (Lindholmsförbindelsen) kan innebära att en tunnelmyning tillkommer i berget nedanför Naturhistoriska museet för att kun-

na angöra Linnéplatsen i markplan. Park- och naturnämnden menar att det är av största betydelse att Slottsskogens huvudentré och riksintresset som helhet inte påverkas negativt samt att parkens historiska utbredning värnas och på sikt kan återskapas. Nämnden framhåller det som önskvärt att olika utformningsalternativ för ett hållplatsläge på Linnéplatsen studeras, och att hållplatsläget inte läses fast till ovan eller under mark. Vidare anser de att texten gällande Lindholmsförbindelsens påverkan på riksintresse för friluftsliv behöver utvecklas.

Nämnden framhåller att trafikanspråk i anslutning till vattendrag i centrala Göteborg, exempelvis längs Ullevigatan, behöver studeras, utformas och avvägas i samverkan med planering för utpekad utveckling av blågröna stråk. Nämnden anser att det i förslaget kan vara viktigt att förmedla att god tillgång till bostadsnära parker behöver säkerställas i fortsatt planering, i ett tidigt skede och på en mer övergripande nivå.

Slutligen redogörs i yttrandet för ett antal redaktionella synpunkter på förslaget som bland annat berör redovisning av särskilda bostadsnära parker, gröna stråk med flera. Dessa synpunkter läses i sin helhet i yttrandet.

Högsbo-Frölunda

Park- och naturnämnden har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande. Ledamöterna från (D) lämnade följande protokollsanteckning: *Demokraterna gör en samlad och sammanvägd bedömning av ÖP och FÖP i byggnadsnämnd, kommunstyrelse och kommunfullmäktige.* (SD) i park- och naturnämnden lämnade in följande yttrande: *Sverigedemokraterna kommer att skriva ett genomarbetat yrkande i detta ärende när det kommer upp i KS. Generellt sett är SD emot en boulevard. Vi anser att man ska behålla funktionen för både planskild spårväg och biltrafik. För att överbygga barriäreffekten vill SD bygga ekoviadukter mellan Slottsskogen och Botaniska samt mellan Slottsskogen och naturreservatet i Änggårdsbergen. Sverigedemokraterna kommer därför inte delta i dagens beslut i PON, men kommer att återge sin vision om Högsbo-Frölunda när ärendet kommer upp i KS.*

Park- och naturnämnden bedömer att förslaget för Högsbo-Frölunda i sin helhet är positivt och att merparten av nämndens synpunkter från samrådet har blivit omhändertagna. Nämnden ser mycket positivt på att både befintliga och framtida bostadsnära parker redovisas i markanvändningskartan och den närbarhetsanalys som ligger till grund för utpekandet av dessa. De betonar att utvecklingen av tillgängliga parker inte ska ske på bekostnad av naturmark samt att förtätning bör ske på ett sådant sätt att det skapas en god balans mellan offentliga friytor, resmönster och kommunal service.

Park- och naturnämnden framhåller Slottsskogen som en viktig och värdefull stadspark för hela Göteborg och bedömer att arbetet med att bilda ett kommunalt kulturresevat för Slottsskogen måste landa i frågan om Slottsskogens gränser innan andra anspråk kan hanteras. Vidare anser de att de tre utpekade bostadsnära park- och naturområdena inom Slottsskogsvallen ska redovisas som del av stadsparken Slottsskogen och därmed ingå i översiktsplanens lager Parker i markanvändningskartan. I yttrandet betonas även att byggnation inom Slottsskogen för annat än parkändamål inte kan accepteras. I utredningsområdet mellan Slottsskogen och Annedal bör fortsatt planering invänta arbetet med planprogram för Linnéplatsen. Nämnden redogör även för att de förordar det västliga läget av den framtida boulevardens två alternativa dragningar på sträckan utmed Slottsskogen och Änggården.

Nämnden understryker att det är av största betydelse att Slottsskogens huvudentré och riks-

intresset som helhet inte påverkas negativt samt att parkens historiska utbredning värnas och på sikt kan återskapas. Önskemål finns därför om att Lindholmsförbindelsens hållplatsläge vid Linnéplatsen i detta skede inte låses fast till ovan eller under mark utan att utformning först studeras. Förvaltningen bedömer att skrivningen gällande Lindholmsförbindelsens påverkan på riksintresse för friluftsliv behöver utvecklas så att det blir möjligt att få en uppfattning om vilka konsekvenser det kan medföra.

Nämnden anser att det är positivt att entréer till Änggårdsbergen synliggörs i stadsmiljön men att området samtidigt inte är tillgängligt för alla och därför inte kan räknas som ett tillgängligt naturområde. Tillräcklig tillgång till offentliga friytor i enlighet med riktvärdena i stadens Grönstrategi och förslaget till ny översiktsplan behöver därför tillgodoses inom planområdet i den fortsatta planeringen. Nämnden bedömer att utpekad bostadsnära park och natur som utgör Änggårdsbergens randzoner behöver justeras på markanvändningskartan så att detta ingår i värdefulla natur och friluftsområden. De bedömer att området helt saknar förutsättningar att fungera som bostadsnära park och natur inom Högsbo verksamhetsområde då området är mycket kuperat och därmed otillgängligt för många människor.

Park- och naturnämnden anser att det är värdefullt att planeringsinriktningarna pekar på att möjligheterna till mångfunktionella lösningar för att exempelvis omhänderta skyfall finns i hårdgjorda ytor lika väl som gröna ytor. Bedömningen är att mångfunktionella lösningar där skyfall och dagvatten hanteras i parker och naturområden inte är oproblematiska och dessa utmaningar behöver tillföras och förtydligas i handlingen.

Park- och naturnämnden anser att de eventuella nyttorna med Södra centrumförbindelsen behöver studeras och tydliggöras i handlingen. De betonar att förbindelsen inte får medföra negativ påverkan på naturreservatet Änggårdsbergen, genom exempelvis en tunnelmyning. Nämnden bedömer att den förlängning av Stora Ävägen som pekas ut inte bör ta område för utveckling av ekologisk kantzon längs med Stora ån i anspråk.

Nämnden ser positivt på förslaget att utveckla och etablera en stadspark i Välenområdet men betonar vikten av att pågående planering bidrar med finansiering till utbyggnad av stadsparken. Vidare betonar nämnden vikten av att fortsatt utreda frågan gällande markägarskap, främst inom Högsbo verksamhetsområde där mycket mark idag är privatägd och behov av nya parker tillkommer vid byggnation.

Kommunens kommentar

Strategikartan har i dialog med Park- och naturförvaltningen bearbetas efter utställning. Vad gäller redovisningen av blågröna stråk i markanvändningskartan bedömer stadsbyggnadskontoret att de är redovisade på en detaljeringsgrad som är rimlig utifrån kunskapsläget kring dessa stråk. Formuleringarna om riksintresse för friluftsliv för Slottsskogen och Delsjön har justerats. Formuleringen innebär att avgränsningen behöver specificeras vid pågående respektive reservatarbete. Markanvändningskartan har justerats något vad gäller ridanläggningen Clareberg. Oklarheterna kring södra Guldhedsdalen har justerats. Parken ingår i ett grönt stråk och utgör en stadsdelspark.

Stadsbyggnadskontoret har uppdrag från byggnadsnämnden att ta fram områdesbestämmelser för Sjöbergen efter det att översiktsplanen har antagits. Kontorets bedömning är att det är lämpligt att inom ramen för ett sådant arbete även definiera vilka ytor som ska ingå i en framtida stadsdelspark.

Stadsbyggnadskontoret instämmer med synpunkten att samnyttjande behöver ses i ett bredare perspektiv och att det kan även tillämpas mellan andra funktioner än friytor.

Delområdesbeskrivningarna i innerstaden har inte kompletterats med gröna och blågröna stråk specifikt. De finns med på markanvändningskartan och står omnämnt i tematiska kapitel för Innerstaden.

Efter utställningen har ett särskilt arbete gjorts inom ramen för översiktsplanen med avsikt att komma ett steg vidare med att beskriva konsekvenser och behov av avvägningar vad gäller kollektivtrafik i centrala Göteborg. Flera kollektivtrafikobjekt som har olika anspråk på samma plats har identifierats. Översiktsplanen för centrala Göteborg har kompletterats med medskick att fortsatt arbete krävs. Nyttor och konsekvenser behöver tydliggöras. Särskilt gäller detta Kungsparken och Allétråket. Begreppet trafikrum har ändrats till mobilitet och infrastruktur i rubrik och vissa justeringar har gjorts i texten, där ordet trafikrum ändrats till stadsrum.

Förtydliganden har gjorts för både centrala Göteborg och för Högsbo-Frölunda angående utmaning att omhänderta dagvatten på samma ytor som skyfall.

Änggårdsbergen räknas inte som tillgänglig offentlig friyta i handlingen på grund av de topografiska förhållandena. Formuleringar för att förtydliga innebörden har setts över. Bostadsnära parker pekas ut enligt önskemål i Slottsskogsvallen.

Området kring Linnéplatsen studeras vidare i ett pågående programarbete. Några kompletterande skrivningar har därför inte gjorts i översiktsplanen. Kontoret bedömer att det inte är möjligt att återskapa den historiska utbredningen på grund av spårvagnstrafiken.

Ytterligare mindre justeringar har gjorts i handlingen för att tillgodose Park- och naturnämndens synpunkter gällande Högsbo-Frölunda. Synpunkter som gäller södra centrumförbindelsen samt stadsdelsparken Välen hanteras i kommande planering.

Angående riksintresset och Lindholmsförbindelsen se kommentar på Länsstyrelsens yttrande.

SOCIALNÄMND CENTRUM

Socialnämnd Centrum har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande.

Socialnämnd Centrum ser positivt på den utveckling som skett i planhandlingen sedan samrådet och anser att förslaget till ny översiktsplan är en gedigen plan, med mycket goda ambitioner som skapar förutsättningar för kommande planering och byggande. De synpunkter Socialnämnd Centrum lyfter handlar bland annat om strategikartans läsbarhet, platserna inom den utvidgade innerstaden samt kommentarer på avsnittet för östra mellanstaden.

Den nya strategikartan i granskningsversionen av översiktsplanen är delvis svårläst, typografin är svår att hålla isär och tyngdpunkterna svåra att urskilja. Särskilt lyfts att det är svårt att utläsa var staden behöver bli mer sammanhållen. Nämnden efterfrågar därför en kompletterande bild till strategikartan utifrån inriktningen om sammanhållen stad. Vidare efterfrågar nämnden även en tydligare koppling mellan de geografiska inriktningarna och de tematiska delarna i den digitala plattformen.

Nämnden betonar att arbete med en framtida utbyggnadsstrategi, som finns beskrivet i förslaget, behöver ta fram en prioriteringsordning. Texten kring lägesbaserad planering behöver förtydligas avseende fördelningen mellan kvarters- och gatumark samt offentlig friyta.

Exploateringsgrad för utvidgad innerstad behöver förtydligas och nämnden lyfter att områdena inom utvidgad innerstad som ligger i gränsområdena till de fördjupade översiktsplanerna riskerar få tendenser av ”baksidor” ifall de inte inkluderas i beskrivning av utvecklingen.

Socialnämnd Centrum lyfter att beskrivningen av behovsbilden för östra mellanstaden om brist på samhällsservice stämmer väl, men anser att detta även behöver synliggöras i rekommendationerna. Förtydliganden om vad potential för 13 000–15 000 nya bostäder innefattar behöver beskrivas. Nämnden anser även att det kan behöva tydliggöras åtminstone på en generell nivå vad som gäller för platserna inom övriga mellanstaden såsom Björkekärr, Torpa med flera som inte omnämns i texten. Vidare anses även Delsjöområdet behöva synliggöras tydligare i handlingen.

Nämnden ser positivt på det arbete med barn och unga som gjorts i översiktsplan men saknar en tydligare koppling i planhandlingen till den rapport som samlat resultatet från dialogerna och bilagt till samrådsredogörelsen. Gällande markanvändningskartan finns synpunkter på att flera grönområden, bostadsnära parker och idrottsanläggningar i östra mellanstaden behöver tas med i kartan. Vilka dessa är kan läsas i yttrandet.

Centrala Göteborg

Socialnämnd Centrum har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande.

Socialnämnd Centrum ser positivt på utvecklingsalternativet att Göteborgs innerstad ska växa över älven. Nämnden vill se ett konkretiserande per delområde vad det innebär att låta samhällsservice, parker och friytor vara dimensionerande för kommande stadsutveckling. Nämnden anser att FÖP centrala Göteborg i sin nuvarande form inte fullt ut fungerar som ett tillräckligt bra stöd i dessa frågor för kommande planeringsskeden. Det är fortsatt angeläget att specifika platser för samhällsservice pekas ut i vissa delar.

Nämnden konstaterar att samtliga grönområden inte finns med i kartlagren i markanvändningskartan, vilket gör det svårt att veta om de inkluderas i inriktningen om att de ska värnas eller inte. Kartbilden som visar brist på park inom planområdet är bra men behöver förtydligas.

Socialnämnd Centrum har synpunkter på omvandlingsområdena Gullbergsvass och Centralenområdet samt beskrivningen av Älvrummet. Även särskilda noder och kompletteringsområden lyfts och kommenteras i yttrandet såsom Fiskhamnen, Linnéplatsen, Järntorget/Järnvågen, Ullevimotet och Svingeln samt karaktärsområdena Över bergen i söder och Stenstaden. Strukturen i kapitlet med områdesvisa inriktningar behöver förtydligas liksom redovisningen av olika områden och noder i relation till den illustrativa kartan. Vidare framhålls att den föreslagna utvecklingen av Linnéplatsen riskerar att hamna i gränslandet mellan de två fördjupningarna och att det leder till oklarheter. Fler sådana platser finns, exempelvis Majvallen.

Nämnden ser också att det behöver problematiseras kring vilka konsekvenser som kan uppstå om studentbostäder ytterligare koncentreras till vissa kompletteringsområden, där redan en stor andel av stadens studentbostäder finns. Vidare framhålls att hållbarhetsbedömningen tydligare behöver belysa konsekvenserna av förslaget även utanför omvandlingsområdena. Hållbarhetsbedömningen upplevs som svår att ta till sig och nämnden föreslår att strukturen ska ses över och att samhällsekonomiska konsekvenser blir tydligare belysta. Vidare saknar förvaltningen en konsekvensbeskrivning för boendemiljöerna i stadens kärna. Förvaltningen delar inte helt hållbarhetsbedömningens skrivningar, särskilt gällande centralen området.

Högsbo-Frölunda

Socialnämnd Centrum har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande.

Socialnämnd Centrum ser positivt på förslagets hantering av samhällsservice och grönstruktur som dimensionerande för kommande stadsutveckling, förbättrade gång- och cykelkopplingar över boulevarden, grön passage mellan Slottsskogen och Botaniska, minskade barriäreffekter av leden samt en ny placering av Botaniskas spårvagnshållplats.

Nämnden ser att beskrivningens avsteg från inriktningen om lokalisering av förskolor och skolor i de tätbebyggda delarna längs boulevarden behöver preciseras. Planbeskrivningen bör särskilt skilja på service som i första hand är boendeformer (vård- och omsorgsboenden, bostäder med särskild service) och service som är besöksmål (bibliotek, vårdcentraler med mera).

Socialnämnden framhåller synpunkter på särskilda områden som presenteras i de områdesvisa inriktningarna. Förslaget att behålla Slottsskogens gröna gräns mot boulevarden och spårvägen och istället frigöra ytor på boulevardens östra sidor ses som positivt samtidigt som framtida cykelkopplingar genom Slottsskogen skulle kunna synliggöras i markanvändningskartan.

Nämnden delar bedömningen att en förläggning av boulevarden i det västra läget är mest fördelaktig. Utvecklingen som föreslås för Karlsrofaltet behöver analyseras ytterligare och platsens befintliga funktion som mötesplats och bostadsnära vistelseyta för boende i Änggården bör beaktas. Socialnämnd Centrum är i huvudsak positiva till föreslagna förändringar för Marklandsplatsen med närområde, Högsbo-Flatås samt Högsbohöjd och Kaverös. Nämnden anser att inriktningar om att överbygga Högsboledens fysiska barriär inte är tillräckligt tydliga. Vidare framhålls att den föreslagna utvecklingen av Linnéplatsen riskerar att hamna i gränslandet mellan de två fördjupningarna och att det leder till oklarheter. Det även finns fler sådana platser, exempelvis Majvallen.

Hållbarhetsbedömningen hanterar sociala aspekter på ett bra sätt, men det saknas en beskrivning av den fysiska barriären Högsboleden.

Kommunens kommentar

Gällande avsaknaden av prioriterings- och utbyggnadsordning noterar kontoret betydelsen av detta och bedömer att det kommer att kunna hanteras i en kommande utbyggnadsplanering i större utsträckning än vad det har gjorts i översiktsplanen. Ett förtydligande avseende fördelningen mellan kvarters- och gatumark samt offentlig friyta har gjorts. Förbättringar har också gjorts kring kopplingen i dokumentet mellan de geografiska och tematiska delarna.

Potentiell bebyggelseutveckling för de delar inom stadsområde centrum som räknas till utvidgad innerstad ingår i bedömningen för östra mellanstaden (Olskroken, Lunden) samt i centrala Göteborg (Majorna). Vad gäller den bedömda utbyggnadspotentialen i östra mellanstaden så inkluderar dessa siffror även nu pågående planer samt eventuella planer som är antagna men ännu inte utbyggda. Den största andelen av denna potential finns i Gamlestaden, Kortedala och Bergsjön.

I rapporten som hanterar barns perspektiv på översiktsplanen finns en beskrivning av hur synpunkter som kommit fram i dialog med barn och unga har påverkat handlingen. I själva översiktsplanen har bedömningen varit att det är viktigare att baka ihop detta med andra perspektiv, snarare än att redovisa dem särskilt.

Bostadsnära parker och mer lokala idrottsanläggningar har inte pekats ut annat än i de fördjupade delarna för centrala Göteborg och Högsbo-Frölunda. För andra delar, såsom delar av östra mellanstaden, behöver detta hanteras i mer detaljerad planering. Inte heller alla grönområden finns utpekade, utan bara de med särskilt värdefull natur. Andra grönområden ingår i bebyggelseområdena. Specifika platser för samhällsservice kommer inte heller pekats ut på karta i översiktsplanen. Kontoret bedömer inte att dessa åtgärder är en rimlig konkretiseringsnivå. Det riskerar att låsa markanvändningen på ett sätt som inte vore lämpligt.

Översiktsplanen kommer inte ange på delområdesnivå för Innerstaden vad det innebär att låta samhällsservice, parker och friytor vara dimensionerande för kommande stadsutveckling.

Handlingarna har setts över för att säkerställa att till exempel Linnéplatsen beskrivs på ett likvärdigt sätt i de olika delarna. Kontoret håller med om att det är positivt att ett planprogram för Linnéplatsen har startat som tar planeringen ett steg vidare.

Hållbarhetsbedömningen för centrala Göteborg har setts över och kortats ner för att bli enklare att ta till sig.

Kontoret håller med om att Högsboleden utgör en barriär i området. Skälet till att Högsboleden inte prioriteras för omvandling eller överbryggande åtgärder är att det saknas potential för utbyggnad i dess närområde. Utveckling av befintliga kopplingar kan naturligtvis ändå ske.

SOCIALNÄMND SYDVÄST

Socialnämnd Sydväst har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande. Företrädarna för (V), (MP) och (FI) antecknar följande till protokollet: *Vi rödgrönrosa vet att det är ett statligt ansvarsområde men tycker att det är en orimligt stor del av Södra skärgården som reserveras för militär verksamhet. Det är några av stadens finaste rekreationsytter som går förlorade på det sättet. Vi känner viss tveksamhet inför om förtätningsstrategin är förenlig med att bygga bort den stora bostadsbrist som präglar vår stad och bidrar till många av de sociala problemen som Socialnämnderna sedan får hantera. Tidigare översiktsplaner, som baserats på förtätningsstrategin, har snarare lett till en förvärrad bostadsbrist i staden. Göteborg i allmänhet och Sydväst i synnerhet präglas av en kraftig segregation och uppdelning i rika och fattiga områden. Vi hade gärna sett skrivningar som kraftigare adresserade just detta problem.* Marcus Luthje (SD) anmälde att han ej deltar i beslutet.

Socialnämnd Sydväst är positiv till den målbild och strategier för utveckling som föreslås, men har synpunkter på förslaget för att ytterligare stärka möjligheterna att uppnå målbilden. Det handlar om tydligare rekommendationer för mellanstaden och ytterstadens utveckling, utifrån de geografiska skillnader som finns inom respektive område. Nämnden lyfter att förslag för idrott, kollektivtrafik och för att överbrygga fysiska barriärer behöver stärkas ytterligare för att nå en mer sammanhållen stad. För ett genomförande av översiktsplanen ser nämnden vidare behov av en tydlig lokalkunskap utifrån olika delar av staden. De anser att det inte tydligt framgår av översiktsplanen hur staden ska prioritera i en utbyggnadsordning. Nämnden lyfter även förändrade resmönster med hänsyn till pandemin och arbete hemifrån.

Bedömningen är att de synpunkter som lyftes i samrådet av före detta stadsdelsnämnderna Askim-Frölunda-Högsbo och Västra Göteborg beaktas i nuvarande förslag.

Socialnämnd Sydväst har särskilda synpunkter på de geografiska inriktningarna för sydvästra

mellanstaden. Nämnden saknar en beskrivning av brister i området som bland annat handlar om ytor för föreningsliv i de mer centrala delarna, bristande tvärförbindelser med kollektivtrafik inom stadsområdet, områden som upplevs otrygga och utmaningar med kustbandet som målpunkt främst under sommaren. För Marklandsgatan behöver det bli tydligt hur det ska bli en del av en utvidgad innerstad och för Frölunda torg saknas en beskrivning av närliggande områden.

Socialnämnd Sydväst lyfter det som positivt att stärka och tillgängliggöra det kustnära läget men ser behov av en rekommendation som värnar de rekreativvärden och de kustspecifika berglandskap som utgör en unik kvalitet för Göteborg. Ytterligare en fråga som behöver beskrivas tydligare är hur en stadspark ska harmonisera med och inte riskera att skada syftet med Välen naturreservat. Vidare ses rekommendationer för fiskehamn i Fiskebäck och skyddsportar vid Välen som för övergripande för att beskrivas som specifika rekommendationer. Mer specifika rekommendationer önskas också kring mobilitet samt hur bebyggelseutveckling och boendekvalitet för de olika delarna av den sydvästra mellanstaden ska stärkas. Nämnden framhåller även att Grimmered är ett viktigt stationsläge för att uppnå metrobussens syften, det är en viktig målpunkt med många besökare till park och arbetsplatser. I beskrivningen av sydvästra mellanstaden saknas omnämningen av Opalparken, Positivparken och Ganlet, vilka alla ses som viktiga att beskriva. Nämnden ser även att gång- och cykelstråket från Välen till Röda sten lyfts som en prioriterad rekommendation för hela mellanstaden samt att Tynnered-Frölunda läggs till i texten som exempel på områden där trafikleder utgör barriärer.

Socialnämnd Sydväst ser att översiktsplanen behöver förtydligas med strategier för hur kusten ska utvecklas för att värna kvaliteter för naturmiljön som gör området attraktivt. Särskilt lyfts södra delarna av stadsdelens kustremsa i väster med bland annat Askimsviken, naturreservatet Stora Amundön och Billdals skärgård som viktiga att värna. Billdals Park borde utvecklas än mer med tanke på att Nya Hovås växer fram. Brottkärrsmotets utveckling behöver förtydligas och väg 158 behöver snarast utredas gällande ett kapacitetsstarkt kollektivtrafikresande för fortsatt utveckling av Norra Hovås.

Södra skärgårdens rådande utmaningar beskrivs väl men gällande bland annat bebyggelse, trafik och service ytterligare behöver planen stärkas ytterligare. Nämnden föreslår att det i översiktsplanen skrivs in att i och med att de nuvarande fördjupade översiktsplanerna bli inaktuella bör ett arbete påbörjas omgående för att ta fram en ny FÖP för hela Södra Skärgården. Vidare föreslås att rubriken "Förutsättningar för en levande skärgård" ändras till "Rekommendationer/inriktningar för Södra Skärgården" och att rekommendationerna även ska ta upp hur ytor för samhällsservice ska säkras. Översiktsplanen behöver vara tydligare i sitt ställningstagande för att skärgårdens förutsättningar ska förbättras, bland annat handlar det om parkeringstal och förhållningsätt till olika riksintressen, särskilt de som berör Försvarsmakten. Hur både "året runt-" och säsongsnärningar i Södra skärgården kan utvecklas kan beskrivas ytterligare. Nämnden önskar även ett förtydligande av näringslivets betydelse för en levande skärgård. Gällande beskrivningen av industri-, kunskap- och besöksstaden anser nämnden att Södra skärgården är en del av besöksstaden. Nämnden saknar en beskrivning för skärgården gällande sammanhållen stad, här ses identifierade brister kring mobilitet och kollektivtrafik som också handlar om att överbrygga havet som fysisk barriär mellan öarna och till fastlandet.

Socialnämnd Sydväst noterar att det finns beskrivet att tillgängligheten till badplatser behöver utvecklas, men hur den ska stärkas behöver förtydligas. Även alternativ som kapaci-

tetsstarka pendelparkeringar för bil och cykel i kollektivstrategiska lägen behöver beskrivas tydligare. Vidare saknar nämnden mer specifika beskrivningar kring behov av bostäder med särskild service (BmSS) och hur planen motverkar hemlöshet. För att inkludera alla samhällsgrupper i översiktsplanen anses en skrivning behövas kring de utmaningar som finns gällande hemlöshet. Nämnden har ett antal synpunkter på markvändningskartan och föreslagen markanvändning, detta gäller bland annat för Apelsinplan, Ganlet, Saltholmen, Brännö samt Västerleden (inkluderat Fiskebäcksmotet).

Centrala Göteborg

Nämnden avstår från att yttra sig i ärendet.

Högsbo-Frölunda

Socialnämnd Sydväst har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande.

Socialnämnd sydväst ställer sig i stort positiv till förslaget men har synpunkter till förbättring utifrån att uppnå målbilden för en hållbar stad. Utifrån nämndens uppdrag kring boende och hemlöshet ser förvaltningen att frågor kring strategier för hemlöshet kan belysas bättre inom fördjupningens strategier.

I inledningen och i huvuddragen för den övergripande markanvändningen saknar nämnden en mer utvecklad beskrivning som klargör att markanvändningen ska stödja en hållbar utveckling och bidra till en mer jämlik stad. Nämnden föreslår att lägga till en mening som förtydligar de positiva effekter som kompletterande bebyggelse kan bidra med utifrån bland annat trygghet, gestaltning och funktion, om de placeras på lämplig plats.

Socialnämnd Sydväst är positiva till att hänsyn tagits till plats för kommunal service och friyta när andelen bostäder beräknas, men undrar om idrottsområden har inkluderats i denna bedömning av ytbehov. Det behöver annars räknas in. Välen pekas ut som stadsdelspark och nämnden vill lyfta utmaningar kring hur en stadspark ska förhålla sig till och inte negativt påverka det befintliga naturreservatet, men även för att potentiella ytor för idrott inte byggs bort.

Nämnden önskar rekommendationer om hur förslaget avser att förändra andelen resor genom planområdet som kommer att använda den trafikinfrastruktur som pekas ut. Socialnämnd Sydväst är i stort positiv till inriktningarna för de 17 delområdena men ser behov av förändringar som berör rekommendationerna för kompletteringsområdena. Förutom bostäder bör även företag, handel eller mindre verksamheter kunna kompletteras i delar av områdena. Vissa befintliga skogsområden kan även behöva utvecklas med högre kvalitet och tillgänglighet för att möta en befolkningsökning.

Socialnämnd sydväst är positiva till utpekande av kopplingar. Hur kopplingar och stråk ska stärkas beskrivs på ett bra sätt men kan tydliggöras ytterligare. Kopplingar över lederna och Tynneredsstråket kan förbättras ytterligare, genom att kopplas samman med både Välen och upp mot Påvelund. Det saknas utpekanden för flera befintliga viktiga kopplingar, bland annat mellan Tynneredsmotet och Gnistängstunneln, som skulle bidra till bättre överbyggning av ledernas barriäreffekter. Samma gäller för några kopplingar från Frölundamotet mot Sisjöområdet. Nämnden ser möjligheter att området längs med Västerleden utvecklas med arbetsplatser för att på så vis få en bättre markanvändning där det inte går att bygga nya bostäder.

Nämnden har synpunkter på beskrivningar av de olika delområdena. Bland annat anses Grimmered kunna stärkas genom fler kopplingar och Frölunda torg kompletteras med rekommendationer för kollektivtrafikens utveckling. Befintliga verksamheter i Högsbo industriområde kan beskrivas bättre samt hur en omvandling påverkar arbetstillfällena i området. En djupare analys av den förändring som påverkar industrin i Högsbo vid en omvandling till blandstad och undanträngning av flera tusen arbetsplatser önskas i handlingen. Gällande Tynnered saknas en beskrivning för Ängsberget/Tynneredshöjden, som förstärker att platsen är prioriterad och lyder under rekommendationerna för att uppnå ett tryggare område. Inom Sisjöns företagsområde driver staden en verksamhet för hemlösa och här ses behov av att denna typ av boenden behöver integreras bättre med närmiljön. Utmaningar kring detta behöver beskrivas tydligare i handlingen.

Socialnämnd Sydväst ser att vissa inriktningar för de olika tematiska områdena behöver nyanseras och tydligare beskriva de platser som behöver prioriteras såsom Tynnered och Frölunda torg.

Nämnden önskar en djupare beskrivning och analys önskas av hur Välen ska utvecklas och hur en stadspark ska förhålla sig till naturreservatet samt ett omnämnande av Bergkristallparken. Vidare saknas ett utpekande av station vid Grimmered för metrobussystemet inom ramen för Målbild Koll2035.

Socialnämnd Sydväst anser att pendlingscykelstråket i den framtida boulevarden behöver ligga utanför boulevarden, där de kan ges en högre prioritet mot korsande trafik.

Nämnden är positiv till strategiskt placerade parkeringshubbar, som kan fungera som pendelparkeringar och ser att flera platser utmed Väster- och Söderleden bör studeras för detta.

Att finansieringsfrågan inte är löst påverkar genomförbarheten i förslaget. Den ekonomiska genomförbarheten behöver ses utifrån ett långsiktigt samhällsekonomiskt perspektiv och inte bara inom en genomförandekonomi för att uppnå önskad utveckling kring trygghet och sammanhållen stad.

Socialnämnd Sydväst instämmer i övrigt i de analyser som görs och vill specifikt lyfta för den fortsatta planeringen att den upplevda tryggheten är väsentlig att beakta för hur väl området kommer kunna förbättras.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret tackar för synpunkterna som bygger på god lokalkännedom om området. Handlingen har i delar som gäller socialnämndens geografiska ansvarsområde kunnat kompletteras med kunskaps som framförs i yttrandet. Bland annat har utbyggnadsstrategin kompletterats med en skrivning om vikten av att värna de unika kvaliteterna i kustområdet. Flera av de önskemål om fördjupade skrivningar och rekommendationer har dock inte kunnat tillgodoses i det här skedet av översiktsplanens framtagande utan behöver hanteras i efterföljande planering.

Gällande avsaknaden av prioriteringsordning noterar kontoret betydelsen av detta och bedömer att det kommer att kunna hanteras i en kommande utbyggnadsplanering i större utsträckningen än vad det har gjorts i översiktsplanen.

Den fördjupade delen för Högsbo-Frölunda har setts över utifrån socialnämndens önskemål om fördjupade och nyanserade skrivningar om Tynnered, Frölunda torg och Välen.

Behovet av idrottsområden har beaktats på en övergripande nivå i det fördjupade arbetet med Högsbo-Frölunda.

Inriktningen är att kompletteringsområden ska kunna kompletteras med det som saknas. Detta inkluderar såväl företag och handel som mindre verksamheter.

Vad gäller kopplingar över lederna har en prioritering gjorts där de viktigaste pekas ut i markanvändningskartan. I texten framgår att alla kopplingar behöver ses över.

Omvandlingen av Högsbo industriområde kommer ske långsamt och under lång tid vilket innebär att det finns gott om tid för omställning. En successiv förändring av östra Högsbo skulle ske även med gällande planer, men skulle leda till en mindre blandad bebyggelse med bibehållna trafikbarriärer. Gällande planer, fördjupningen för Fässbergsdalen och planprogram för området innebär samma mängd ytor för verksamhetsområde som i föreliggande handling.

Angående framtida hållplatslägen för metrobuss är dessa inte fastlagda. Översiktsplanen pekar ut särskilt systemviktiga bytespunkter, där metrobuss i några av fallen kan vara ett av de ingående trafikslagen.

Det nya pendlingscykelstråket ska göras så att cyklister kan ta sig fram så snabbt och gent som möjligt. Men att förlägga det utanför boulevarden skulle innebära ännu fler korsningar och sämre möjligheter att skapa prioritet för cykel.

Översiktsplanen är en långsiktig målbild vilket bland annat innebär att finansiering av utbyggnad löses i kommande planerings- och utbyggnadsskeden. En god samhällsekonomi är en del av det.

SOCIALNÄMND HISINGEN

Socialnämnd Hisingen har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande.

Socialnämnd Hisingen delar i stort bedömningen av den valda utvecklingsinriktningen, om en nära, sammanhållen och robust stad, och att nyexploatering primärt bör ske i inner- och mellanstaden. Samtidigt noterar nämnden att planen öppnar upp för ett storskaligt byggande i vissa delar av ytterstaden för att säkerställa tillräckligt hög utbyggnadstakt och målen i bostadsförsörjningen. Nämnden menar att detta kan få väldigt olika konsekvenser beroende på vad som prioriteras och turordning för olika utbyggnadsalternativ. Översiktsplanens ökade betoning på byggnation i ytterstaden anses ha gjort den mindre tydlig och delvis ambivalent i sin syn på hur staden skall kunna utvecklas socialt hållbart. Socialnämnd Hisingen bedömer att en negativ effekt av översiktsplanens inriktning och utbyggnadsstrategi är att ojämlikheten mellan stad och land i vissa avseenden kan komma att öka.

Nämnden beskriver att större utpekade utbyggnadsområden behöver analyseras i sin helhet och tillsammans med sin omgivning med avseende på till exempel bostäder, service, infrastruktur och kopplingar. Idag finns risker med projekt på Hisingen som inte tar hänsyn till områdets sociala förutsättningar och samband. Nämnden ser att det är viktigt att staden, vid eventuell exploatering i ytterstaden, geografiskt håller sig inom översiktsplanens utpekade områden, som är beslutade, utredda och hållbarhetsbedömda.

Nämnden lyfter behov av att en utbyggnadsordning behöver tas fram i ett senare skede med en tydlig ambition att minska skillnader i livsvillkor och öka jämlikheten. Vidare uppmärks-

sammas markanvisningar som ett viktigt medel för att uppnå hög kvalitet i stadsbyggnadsprojekt men att dessa i högre grad än idag bör användas för att styra mot ökad social hållbarhet.

Socialnämnd Hisingen vill framhålla att staden i pågående planer och utbyggnadsprogram behöver bli bättre på att planera för eget ägande och/eller småskaliga flerfamiljshus i marknära boende, som bland annat kan tillfredsställa boendepreferenser hos till exempel barnfamiljer, i mellanstadens områden. Som exempel på områden på Hisingen nämns Tuve och Backa.

Nämnden delar i stort beskrivning, förslag och konsekvensanalys kring centrala Hisingen och Ytterstaden. Däremot betonas särskilt vikten av att staden i översiktsplanen ger förutsättningar för bra kopplingar, starka stråk och god kollektivtrafik från Biskopsgården, både mot centrala Hisingen och västerut till arbetsplatser i verksamhetsområdena på västra Hisingen. Vidare uppmärksammas frågor som anses hamnat i "mellanrummet" mellan FÖP centrala Göteborg och den kommunövergripande översiktsplanen som Wieselgrensplatsen och Hjalmar Brantingsgatans utveckling. Särskilt lyfts Wieselgrensplatsen – dess utveckling samt det kvarstående behovet av att koppla ihop platsen med fler delar av staden, särskilt efter nedläggningen av linbaneprojektet.

När det gäller mobilitet och infrastruktur framhåller Socialnämnd Hisingen resande med cykel (i olika former) och fler cykelkopplingar som positivt. Dock ser nämnden att denna förstärkning i sig inte räcker för att koppla samman områden, och att det inte inkluderar alla målgrupper. Avseende trafiksituationen i Torslanda delar nämnden bedömningen att det behövs förbättringsåtgärder, men att dessa åtgärder framförallt behöver inriktas på nya gång-, cykel- och kollektivtrafikkopplingar som behöver utvecklas efterfrågar nämnden ett fokus på centrala Lundby som på sikt säkerställer kopplingar mellan Wieselgrensplatsen, Campus Lundby och centrala staden. Nämnden ser även att barriärminskande åtgärder mellan Rambergsstaden och Lindholmen och vidare söder om älven behöver säkerställas för att inte motverka den utveckling som just sker i centrala Lundby.

Socialnämnd Hisingen delar bedömningen att Lundbyleden på lång sikt behöver förändras för att dess barriäreffekter skall minska. Staden skall kunna växa samman över Göta älv genom att staden på sikt ska verka för att den genomgående godstrafiken leds runt staden. Nämnden ser dessa åtgärder som nödvändiga för att områden som ligger i anslutning till dessa riksintressen skall kunna länkas samman både med övriga staden och mer centrala områden på Hisingen.

Nämnden pekar slutligen på att det regionala perspektivet på bostadsförsörjningsfrågan specifikt skulle behöva belysas mer ingående i planen.

Centrala Göteborg

Socialnämnd Hisingen har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande.

Sammantaget ställer sig Socialnämnd Hisingen positiv till planförslaget. De sociala konsekvenserna av olika utbyggnadsalternativ är väl genomarbetade vilket de ser som en styrka. Handlingens svaghet ligger i dess generella ställningstaganden kopplat till sociala aspekter och att den geografiska färdriktningen är oklar, vilket de anser kan få stora återverkningar för resterande områden i staden.

Socialnämnd Hisingen instämmer med FÖP centrala Göteborg att det är viktigt med fler kopplingar för att överbrygga barriärer inom området. De lyfter att det därutöver behövs fler kopplingar från planområdet mot bland annat Brunnsbo och Wieselgrensplatsen, det vill säga från planområdet och vidare mot målpunkter i närområdet. En utveckling av kopplingen från Hjalmar Brantingsplatsen mot Wieselgrensplatsen behövs för att stärka sambanden mellan områdena och upplevelsen av Wieselgrensplatsen som en del av centrala Göteborg.

Hjalmar Brantingsgatan skär igenom centrala Lundby och bildar en fysisk och social barriär i området. Det är viktigt att gatan integreras i ett finmaskigt gatunät för att skapa bättre tillgänglighet. Plangränsen går i Hjalmar Brantingsgatan och det finns därför en risk att gatan inte tas om hand, att det bildas ett slags ingenmansland i stråket som ingen tar ansvar för i kommande planeringsskeden. För att skapa en sammanhållen stad behöver denna gränsproblematik omhändertas tydligare i planförslaget, anser Socialnämnd Hisingen.

Nämnden lyfter också fram att för att skapa en stadskärna som är till för alla och där alla känner sig välkomna behöver målpunkter och mötesplatser skapas som är tillgängliga oavsett ekonomiska, sociala och fysiska förutsättningar. Jubileumsparkens verksamhet i Frihamnen lyfts fram som ett gott exempel på en verksamhet som skapar möten och minskar sociala och mentala barriärer.

Socialnämnd Hisingen ser positivt på fler kopplingar över älven. De påpekar att nya broar och älvskyttlar kommer göra nytta även för de som bor och verkar i mellanstaden, det vill säga i de områden som gränsar till centrala Göteborg.

Nämnden lyfter särskilt vikten av barriäröverbryggande åtgärder på kort sikt, särskilt när det gäller Lundbyleden, för att stärka kopplingarna och minska de sociala barriärerna.

Socialnämnd Hisingen saknar i planförslaget beskrivningar av hur boendesituationen och -miljön är grundläggande för människors trygghet samt hur planförslaget kan bidra i frågan. Nämnden välkomnar att planhandlingen lyfter fram att det behövs bostäder i olika storlekar och upplåtelseformer som passar människor i olika skeden av livet. Med fler större lägenheter i centrala Göteborg följer ett förstärkt behov av förskolor och skolor eftersom fler familjer kan välja att bo kvar.

För området runt Ramberget, som hamnar i skärningspunkten mellan den nya innerstaden och den befintliga mellanstaden, ser nämnden en risk för gentrifiering och undanträngning. Här finns områden där flera socioekonomiska riskfaktorer sammanfaller med grupper som idag har råd att bo i detta centrala område men som på sikt kan tvingas att flytta till följd av högre hyror.

Socialnämnd Hisingen understryker vikten av att det finns balans mellan dag- och nattbefolkning i de områden där bostadsbeståndet bedöms bli lägre i förhållande till arbetsplatser och andra målpunkter. De lyfter särskilt fram Lindholmen som länge brottats med problematiken hög andel dagbefolkning vilket lett till att området upplevs som otryggt när skolor och arbetsplatser stängt för dagen. Här finns stora behov av att tillföra fler bostäder till exempel.

Socialnämnd Hisingen ser positivt på att planhandlingen beskriver hur planering av service ska ske i förhållande till långsiktiga samhällsekonomiska perspektiv. De vill att avsteg från planeringsriktlinjer för service både bör barnkonsekvensbeskrivas och följas av åtgärder som minskar de negativa konsekvenserna för barn.

Nämnden välkomnar förslaget om att en hållbar lokaliseringsstrategi för skola och förskola behöver tas fram och tillägger att den behöver innehålla fler aspekter än friytekrav och verksamhetens behov. Skolan som byggnad och mötesplats bör lyftas fram i stadsplaneringen särskilt som det fria skolvalet i kombination med innerstadens attraktivitet skapar möjligheter för barn från stadens olika delar att mötas i dessa skolor.

Socialnämnd Hisingen anser att planförslagets kreativa zoner kan medverka till att dessa platser upplevs mer trygga medan utveckling av platsen pågår. Nämnden ser gärna att de verksamheter som nyttjar dessa tillfälliga kreativa zoner på sikt ska kunna integreras permanent på platsen. Särskilt då kulturella och kreativa verksamheter riskerar att trängas undan vid utveckling och upprustning av ett område till följd av exempelvis höjda hyror.

När det gäller rekommendationen att utveckla Kvillebäcken till ett blågrönt stråk vill nämnden att stråket ska förlängas med en gång- och cykelkoppling norrut, mot Skogome och Tuve.

Socialnämnd Hisingen lyfter fram Myntgatan som har potential att binda samman regional och lokal trafik samt säkerställa en god kollektivtrafik då gatan kopplar an till alla tre omvandlingsområden på Hisingen. De ser dock att det finns risk för att gentrifieringseffekter om utvecklingen i omvandlingsområdena spiller över på Kvillebäcken och Brämaregården och därmed tränger undan boende och verksamheter. Därför ser nämnden att gentrifiering och undanträngning måste beaktas och utvecklingen ske varsamt.

Till de fyra punkter som anger utbyggnadsinriktning i centrala Göteborg vill nämnden lägga till en punkt som berör barriärer. De utpekade omvandlingsområdena Backaplan, Frihamnen och Lindholmen omgärdas av barriärer, både byggda sådana som Lundbyleden och Hamnbanan, samt naturliga såsom Göta älv och Ramberget.

Socialnämnd Hisingen efterfrågar ett större fokus på centrala Lundby i översiktsplanen, med Wieselgrensplatsens betydelse som tyngdpunkt för möten, service och kollektivtrafik. Stadsdelsnämnden lyfte områdets betydelse i sitt yttrande i samrådet 2019 men Socialnämnden kan inte se att Wieselgrensplatsen och dess omgivning har blivit bättre omhändertagna i granskningshandlingen. De ser risk för att området inte

Vad gäller kollektivtrafikkopplingar som behöver utvecklas efterfrågar Socialnämnd Hisingen ett fokus på centrala Lundby som på sikt säkerställer kollektivtrafikkopplingar mellan Wieselgrensplatsen, Campus Lundby och centrala staden. Den planerade utvecklingen i området som nu pågår har delvis skett med linbanans kapacitet och sträckning i åtanke, och nämnden efterfrågar alternativ som kan fylla dess funktion.

När det gäller hållbarhetsbedömningen och avsnittet En stadskärna för alla, anser Socialnämnd Hisingen att nuläges- och konsekvensbeskrivningarna av områdena på Hisingen är mycket bristfälliga och missvisande. De anser bland annat att översiktsplanen borde beskriva följderna av gentrifiering på ett mer nyanserat sätt.

Under Bedömning av social dimension, uttrycker Socialnämnd Hisingen en önskan om att ett kapitel i FÖP centrala Göteborg hade vikts till barns perspektiv, barnperspektivet och vilka konsekvenser planförslaget har för barn och ungdomar.

Kommunens kommentar

Gällande avsaknaden av utbyggnadsordning noterar kontoret betydelsen av detta och bedömer att det i större utsträckningen än vad det har gjorts i översiktsplanen, kommer att kunna hanteras i en kommande utbyggnadsplanering.

Några justeringar har gjorts i handlingen för att minska den brist nämnden bedömer uppstått i "gränsen" mellan översiktsplanen och den tidigare fördjupningen för centrala Göteborg. Wieselgrensplatsen finns exempelvis omnämnt både i avsnittet om centrala staden och i avsnittet om mellanstaden. Stadsbyggnadskontoret instämmer med behovet av att en utveckling av kopplingen från Hjalmar Brantingsplatsen mot Wieselgrensplatsen behövs för att stärka sambanden mellan områdena. Wieselgrensplatsen har stor potential att fortsätta utvecklas till en tyngdpunkt i den utvidgade innerstaden.

Synpunkter om markanvisningar har vidarebefordrats till fastighetskontoret som ansvarar för dessa.

Åtgärder för att minska upplevda barriären som Lundbyleden utgör beräknas tillkomma inom de närmaste åren enligt åtgärdsvalsstudie Lundbyleden, i form av gång och cykelbroar.

Handlingen kommer kompletteras i områdesbeskrivningen för "runt Ramberget" med den risk för gentrifiering och undanträngning av boende och verksamheter som finns när Myntgatan blir den stadsutvecklingsnod som den har potential för. Detta behöver beaktas och utvecklingen ske med varsamhet.

Gällande FÖP centrala Göteborg har hållbarhetsbedömningens nulägesbeskrivningar kompletterats och texterna justerats något beträffande gentrifiering.

SOCIALNÄMND NORDOST

Socialnämnden Nordost översänder förvaltningens tjänsteutlåtande samt ett gemensamt yttrande som nämndens eget yttrande.

Yttrande från (M), (L), (V), (MP), (D), (S) och (SD)

För en positiv utveckling i stadsområde Nordost ser Socialnämnden Nordost följande frågor som extra väsentliga att uppmärksamma inför stadens fortsatta utbyggnadsplanering.

Bostäder och bebyggelse: Göteborg är en segregerad stad. Områden i nordost utpekade ofta som extra segregerade. Endast insatser inom nordost kan inte förändra situationen. En hel del kan ändå åstadkommas med en genomtänkt utbyggnadsplanering för nordost. Genom blandad bebyggelse, både med avseende på bostadstyper och på upplåtelseformer, ökar möjligheten för invånarna att göra boendekarriär inom det egna närområdet. De flesta trivs i sitt område och att kunna bo kvar även när ens omständigheter förändras kan bidra till ökad stabilitet och minskad social oro i våra områden.

För att åstadkomma en blandad bostadsbebyggelse, med överkomliga prisnivåer för dagens invånare, så behöver rimliga markpriser erbjudas för intresserade byggherrar.

Fler kan vilja flytta till nordost om de stora naturvärden som finns i området lyfts fram tydligare. Närhet och tillgång till naturen är idag attraktivt för många människor när de väljer var de vill bosätta sig. I nordost finns skog, sjöar, vandringsleder, bär och svamp utanför husknuten. Mest kända är områdena Vättlefjäll och Lärjeåns dalgång, men här finns även andra attraktiva naturområden.

Kollektivtrafik: Den fysiska segregationen i staden behöver motverkas, inte minst genom sammanbindande lösningar med kollektivtrafik över staden, där minskad restid mellan bostadsområden i

nordost och centrala staden är viktigt. En stor andel av invånarna i nordost är beroende av kollektivtrafiken för att ta sig till arbete och utbildning och för att utföra vardagsärenden.

Försörjning med god kollektivtrafik till alla delar av stadsområde nordost är nödvändigt. Vid framtida förtätning är det viktigt att byggande och områdesutveckling sker i en sammanhållen process där god kollektivtrafik finns på plats från början.

Extra viktigt är att höja kapaciteten i den kollektivtrafik som trafikerar nordost. Trängseln för passagerarna i fordonen blev extra tydlig under 2020–2021 med pågående pandemi med Covid-19. Även innan var trängseln ofta påtaglig och den lär inte minska när resandet återgår till normal nivå.

Barnperspektivet behöver stärkas: Göteborg ska vara en jämlik stad där särskilt barn och ungdomar ska ges en god start i livet och goda uppväxtvillkor. För många barn i nordost är utmaningarna att nå ett gott liv extra stora. Därför är det en väsentlig uppgift för staden att lägga särskild kraft på att skapa goda förutsättningar för barn och unga i nordost, med stimulerande, trygga och trivsamma bostadsområden och miljöer utomhus och där det finns god tillgång till offentlig och kommersiell service, fritidsaktiviteter, kultur med mera.

Arbetsstillfällena och samhällsnärvaro: I nordost finns utmaningar för att uppnå ökad integration och minskad arbetslöshet. Staden behöver verka för att få fler företag att etablera sig i nordost och öka antalet arbetsstillfällena i området. Insatser bör även göras för att statliga och kommunala myndigheter och institutioner ska lokaliseras till nordost i högre utsträckning än nu. Samhällets serviceutbud behöver också bli synligare och mer lätt tillgängligt genom ökad fysisk närvaro i området.

Socialnämnd Nordost tillstyrker fortsatt arbete med förslag till ny översiktsplan för Göteborg och ser att synpunkter i samrådet från de tidigare stadsdelsnämnderna delvis har tillgodosetts. De ställer sig positiva till att den presenteras digitalt men ser att resultatet ibland är svårt att orientera sig i.

Nämnden önskar att barn och ungas synpunkter hade lyfts ännu tydligare i översiktsplanens texter. De anser även att en utveckling och investeringar som är väsentliga för nordost behöver lyftas tydligare i förhållande till utbyggnad i andra delar av staden. Då översiktsplanen inte innehåller en prioriteringsordning bidrar det till att utfallet av förslaget blir svårt att förutse. Målkonflikter lämnas även i hög grad obehandlade i planen och nämnden ser det som önskvärt att planen tydligare hade bidragit med rekommendationer inför framtida ställningstaganden. Nämnden lyfter till exempel konflikten mellan att bevara grönområden kontra behovet av att bygga fler bostäder. Att beslut om avvägningar lämnas till senare skeden i planeringsprocessen är naturligt, men nämnden önskar att planen tydligare hade bidragit med rekommendationer inför framtida ställningstaganden.

Socialnämnd Nordost ser det som problematiskt hur Östra mellanstaden har avgränsats geografiskt och menar att det blir otydligt hur rekommendationer påverkar olika delar inom området. För Östra mellanstaden är det svårt att se hur konsekvenserna blir då området beskrivs svepande och få geografiska platser anges. Exempelvis viktiga platser som till exempel Olskroken anses "försvinna" då de sägs ingå i "innerstaden".

Att Gunnilse i ytterområdet har tillkommit som utredningsområde för bebyggelse, ses som positivt utifrån ett socialt perspektiv.

Nämnden önskar att klassningen som sekundärled för farligt gods tas bort för norra delen av Angered Storåsväg och Korpvägens anslutning till Angeredsleden.

Kommunens kommentar

En generell prioritering mellan exempelvis behovet av att bevara grönytor och att bygga fler bostäder bedömer kontoret inte vara lämpligt då båda målsättningarna bör eftersträvas. När det gäller just denna potentiella målkonflikt har det varit en fråga som varit viktig att hantera i översiktsplanen. I markanvändningskartan görs därför ställningstaganden kring viktiga parker och naturområden som ska säkerställas och där bebyggelse inte ska prövas. Även behovet av nya eller framtida parker har pekats ut på karta för att synliggöra det anspråket. Utöver detta innehåller översiktsplanen rekommendation kring närhet och tillgång till park och friyta. Samtliga dessa inriktningar och rekommendationer syftar till att hantera den nämnda målkonflikten, dels genom tydlig prioritering för vissa ytor, dels genom inriktningar för hur avvägningar kan göras i senare planeringsskeden.

I rapporten som hanterar barns perspektiv på översiktsplanen finns en beskrivning av hur synpunkter som kommit fram i dialog med barn och unga har påverkat handlingen. I själva översiktsplanen har bedömningen varit att det är viktigare att baka ihop detta med andra perspektiv, snarare än att redovisa dem särskilt.

I en utbyggnadsplanering som följer på översiktsplanen kommer att utbyggnadsordning kunna hanteras i större utsträckningen än vad som gjorts i översiktsplanen.

Avsnittet om Östra mellanstaden har kompletterats avseende Olskroken som fungerar som en viktig tyngdpunkt för stora delar av området.

TRAFIKNÄMNDEN

Trafiknämnden har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande.

Trafiknämnden står bakom den markanvändning som översiktsplanen pekar ut. Genomförandet bedöms medföra höga investeringskostnader. Intäkter från exploateringsavgifter och kommunbidrag kan utgöra en viktig del av en sådan finansiering, men normalt krävs andra betydande ekonomiska tillskott. Vidare är det tveksamt om det är möjligt att rent praktiskt genomföra alla projekt inom planens tidsrymd. Trafiknämnden menar att det saknas lösningar för den utökade markanvändningen som översiktsplanen medger fram till 2050, särskilt med beaktande av de nytillkomna satsningarna i ytterstaden. Trafiknämnden har som grundinställning att utveckla befintligt trafiksystem i takt med att staden växer. Översiktsplanens höga utbyggnadstakt och geografiska spridning av nya områden gör trafiknämndens del i utbyggnaden till 2050 svår att hantera, både tekniskt och ekonomiskt. Sammantaget innebär detta att nämnden ser mycket stora utmaningar med att genomföra översiktsplanen i sin helhet under planperioden.

Trafiknämnden påpekar att en av samhällets, Göteborgs och översiktsplanens största utmaningar är att klara det viktiga 1,5-graders målet och att trafiken har en viktig roll i denna fråga. Nämnden anser därför det viktigt att värna stadens stora infrastrukturanläggningar, särskilt de som används för hållbara färdmedel. Nämnden bedömer att översiktsplanens utbyggnadsstrategi, som ökar möjligheterna att bebygga ytterstaden, försämrar möjligheterna att nå 1,5-graders målet. Alla delar av Göteborgs stads strategiska planering behöver samverka i riktning mot mål att effektivisera och minska trafiken, samt den yta som den tar i anspråk för att närma oss 1,5-graders målet.

Trafiknämnden anser att utbyggnadsstrategin samt förändrad inriktning för ytterstaden är stora utmaningar. De undrar över hur föreslagna områden i ytterstaden i framtiden ska kunna trafikförserjas på ett hållbart sätt, vilken infrastruktur som behöver utvecklas för att understödja dessa områden samt vilken systempåverkan detta har för resterande Göteborg. De anser att dessa frågor behöver bemötas i förslaget till översiktsplan och konsekvensbeskrivas. Trafiknämnden önskar tydligare utredningar och analyser som visar på att utökad bebyggelse i ytterstaden i ett regionalt perspektiv leder till ökat bilresande och ökat transportbehov.

Trafiknämnden påpekar att skyddsportarna som anges i översiktsplanen för att skydda staden och att fortsätta bebygga de mest centrala delarna av Göteborg, innebär stora investeringskostnader. Dessutom medför dessa åtgärder också stora årliga framtida driftskostnader. Nämnden noterar att tidigare synpunkter kring hantering av dagvatten är mer genomarbetade i granskningshandlingen. De önskar att det tydligt ska framgå att samordnade lösningar för dagvatten förespråkas, att avsteg ska motiveras samt att begreppet skyfallsled definieras och förtydligas.

Trafiknämnden delar bedömningen att överdimensionerande stråk eller gator kan omvandlas för annat ändamål men lyfter att vid genomförandet av sådan omvandling behöver exploateringen själva bära merparten av kostnaderna som uppstår. Detta behöver tydliggöras i översiktsplanen och inför efterföljande planering och genomförande. Trafiknämnden påpekar att om kapacitetsstarka stråk förändras så att trafik flyttas över till ett så kallat stadsutvecklingsstråk kan det innebära att omvandling av stadsutvecklingsstråket inte blir möjlig eller lämplig.

Trafiknämnden står bakom inriktningen att godstrafik i större utsträckning ska ledas runt staden på Norrleden och Söderleden men ser att det finns stora svårigheter att hitta åtgärder och styrmedel som fullt ut möjliggör en sådan inriktning. Nämnden påpekar att det idag inte finns juridiska eller praktiska möjligheter att styra trafik på det sätt som skulle krävas för att flytta trafik från exempelvis Lundbyleden till Norrleden. De påpekar även att det flesta lederna är statlig infrastruktur där staden har begränsad påverkansmöjlighet. Trafiknämnden framhåller att det övergripande trafiksystemet är en viktig del av stadens robusthet och vill särskilt framhålla vikten av att Målbild Koll2035 realiserar för att staden ska kunna byggas ut. Det kommer även bli nödvändigt med ytterligare kompletteringar på området.

Trafiknämnden är överens med översiktsplanens inriktning om att på sikt genomföra barriäröverbyggande åtgärder över de största och mest centrala trafiklederna är rätt väg att gå. Nämnden är dock kritisk till förslaget i att omvandla Lundbyleden och saknar utredningar på systemnivå och av lösningar för detta. De menar vidare att det är fördelaktigt att så långt som möjligt samla trafiken på de större trafiklederna istället för att sprida ut den på flera gator.

Trafiknämnden har deltagit i att ta fram och översiktligt utvärdera infrastrukturobjekt som i översiktsplanen bedöms viktiga för att säkerställa markåtkomst. De konstaterar att flera av objekten behöver utredas vidare. Trafiknämnden efterfrågar en genomförandeplan som hjälper till att förstå när i tid olika åtgärder behöver genomföras.

Centrala Göteborg

Trafiknämnden har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande med ändringar enligt yrkande från (S), (D), (MP) och (V) som nämndens yttrande. Yrkande från (S), (D), (MP) och (V): *”Sträckan mellan Stenpiren och Hisingsbron brukar benämnas Operalänken. Operalänken pekas ut som framtida spårväg mellan Stenpiren och Operan. Från Operan och österut via Gullbergsvass*

mot Gamlestaden föreslår FÖP C ett utredningsområde för kommunikation. Operalänken är inte prioriterad i Målbild Koll2035. Sträckning kan ändå ha netto nyttor som innebär att dragningen ändå kan motiveras inom ramen för andra infrastruktursatsningar. Operalänken kan även koppla mot Hisingen genom Hisingsbron. Det är därför viktigt att säkerställa Operalänkens möjliga sträckning mellan Stenpiren och Operan med fortsättning österut via Gullbergsvass och Olskroken.” (D) lämnade in följande yttrande till trafiknämnden: *Demokraterna instämmer övergripande i FÖP:ens utvecklingsinriktningar men konstaterar samtidigt att den nuvarande trafikstrategin inte är hållbar eller genomförbar, framförallt gällande ambitionsnivån för kollektivtrafikens utveckling.*

Vidare finns det anledning att ifrågasätta FÖP:en ur social dimension. Enorma infrastrukturinvesteringar planeras att göras i de mest centrala delarna av Göteborg för att öka framkomligheten där. En naturlig följdfråga är vilka medel som blir kvar för stadens eftersatta ytterområden. Förmodligen högst begränsade. Risken för en ytterligare ökad segregation är uppenbar.

FÖP:en för Centrala staden behöver arbetas om utifrån en realistisk trafikstrategi och tillhörande ambitionsnivå för kollektivtrafikens utveckling.

Trafiknämnden står bakom förslaget i granskningshandlingen men har synpunkter och reflektioner över innehållet i handlingen.

Nämnden ser att inriktningen om att sprida ut flödet av kollektivtrafik och att skapa fler bytespunkter för att avlasta delar av den centrala staden är nödvändig för den bebyggelseutveckling som planen föreslår. Dock lyfter nämnden att inriktningen är komplex och att en utmaning ligger i kollektivtrafiksresenärernas behov av effektiva byten. Särskilt lyfts situationen i området kring Centralstationen och Brunnsparken som svår utifrån inriktningen. Trafiknämnden önskar en tydligare beskrivning av de konsekvenser som Bangårdsförbindelsen, Allélänken och Åkareplatsen kan komma att ha på Centralenområdet. De konstaterar vidare att noden Myntgatan/Lindholmsallén får en tydlig inriktning som en strategiskt viktig plats för stadsutveckling och kollektivtrafik.

Trafiknämnden delar bilden av de problem som trafiklederna skapar i staden, framförallt i form av barriäreffekter. Samtidigt lyfter de svårigheten med att integrera trafiklederna Oscarsleden och Lundbyleden i stadens gatunät som en barriärminskad åtgärd. De stora utmaningarna och svårigheterna motiveras bland annat av luftmiljö, buller och omfördelning av trafik i vägnätet. Utmaningarna med att integrera Oscarsleden och Lundbyleden ses som betydligt större än vid en överdäckning av E6.

Trafiknämnden delar bilden av att kollektivtrafiken behöver anpassas till de miljöer vi har i staden men vill också nyansera bilden av våra gaturum, som har olika förutsättningar för stadsliv. På vissa gator anses fortsatt behov finnas för god framkomlighet för kollektivtrafik, vilket ses som möjligt utan att nya kraftiga barriärer skapas. Nämnden påpekar att det även fortsättningsvis kommer finnas ett stort behov av att angöra stadskärnan med både buss och stadsbana i markplan och framhåller gällande planskild kollektivtrafik bland annat reservat för ny järnväg från Haga till Kungsbacka.

Trafiknämnden kommenterar några särskilda reservat för spårväg och utredningsområden för framtida kommunikation. De påpekar att en ny spårvägslink mellan Linnéplatsen och Allélänken via Övre Husargatan ej finns utpekad. Den är under utredning och anses kunna ha en nytta i det framtida spårvägsnätet. För utredningsområdet som benämns Operalänken, dvs

framtida spårväg mellan Stenpiren och Operan. Från Operan och österut via Gullbergsvass mot Gamlestaden föreslår FÖP C ett utredningsområde för kommunikation. Operalänken är inte prioriterad i Målbild Koll2035. Sträckningen kan ändå ha nettonyttor som innebär att dragningen ändå kan motiveras inom ramen för andra infrastruktursatsningar. Operalänken kan även koppla mot Hisingen genom Hisingsbron. Det är därför viktigt att säkerställa Operalänkens möjliga sträckning mellan Stenpiren och Operan med fortsättning österut via Gullbergsvass och Olskroken. Pågående planering för bebyggelse och infrastruktur kan försvåras av utredningsområdet. Inriktningen för Lindholmsförbindelsen bedöms vara i linje med trafikkontorets pågående arbete och trafiknämndens beslut om att arbeta vidare med Lindholmsförbindelsen som tunnel. Fortsatt samverkan är viktig för att minska påverkan på riksintressen och genomföra Lindholmsförbindelsen.

Trafiknämnden påpekar att många gator och miljöer i centrala staden är behäftade med flera olika behov och anspråk. De anser att det behöver tydliggöras att det inte alltid är möjligt att ge fotgängare högsta prioritet utan att de olika anspråken behöver vägas samman. Nämnden vill belysa att det i flera av de utpekade stadslivsstråken finns starka anspråk på framkomlighet och att det behöver framgå tydligare av handlingen hur olika trafikala anspråk vägts in i utpekandet. Ett exempel som lyfts är Skånegatan där både pendlingscykelstråk och stadsbana finns som ställer höga krav på framkomlighet.

Trafiknämnden är positiv till de inriktningar och förslag som främjar cykling som positivt. De konstaterar dock att markanvändningskartan saknar flera länkar och stråk skulle kunna pekas ut.

Inriktning om blågröna stråk ses som positiv men nämnden lyfter även risken att det kan skapa konflikter mellan cyklisters behov av framkomlighet och de rekreativa parkvärdena som de blågröna stråken har. Exempel som lyfts är Norra Hamngatan.

Nämnden ser att de angelägna parkeringsfrågorna för centrala Göteborg har fångats men framhåller att det fortsatt är viktigt att samverka med omkringliggande kommuner kring parkeringsfrågan. De ser att det är önskvärt att frågan om plats för laddinfrastruktur förtydligas.

Utifrån ett genomförandeperspektiv lyfter nämnden att den utvidgade stadskärnan gör att anspråken på att minska barriäreffekten kommer öka. Det i sin tur medför stora åtgärder förenade med höga kostnader och långa genomförandetider. Vidare beskrivs även att inriktningen för tillkommande bebyggelseutveckling om ca 30 000 - 35 000 nya bostäder på många sätt är beroende av att staden lyckas identifiera och genomföra åtgärder som styr mot den resandeutveckling som trafikstrategin anger.

Högsbo-Frölunda

Trafiknämnden har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande.

(D) i trafiknämnden lämnade följande yttrande: *Det är mycket bra att Trafikkontoret i sitt tjänsteutlåtande lyfter att FÖP:en inte är finansiellt realistisk. Det kommer också att krävas medfinansiering från andra offentliga aktörer för att möjliggöra planerad utbyggnad.*

Med andra ord: den enorma utbyggnaden runt den planerade Dag Hammarskjöldboulevarderna måste alltså betalas av andra än de som skall bygga bostäder och kontor där. Oklart vilka dessa är. Risken är stor att investeringar i andra delar av Göteborg, exempelvis i våra eftersatta miljonpro-

granssområden, riskerar att hamna på vänt, för att finansiera Dag Hammarskjöldsboulevarden. Detta är knappast rimligt ur social dimension.

Vi ställer oss däremot tveksamma till Trafikkontorets bedömning att "Sammantaget ger en förtätning i det här området ett mindre ekologiskt fotavtryck än det skulle ge i till exempel ett mer perifert beläget område med sämre förutsättningar till kollektivtrafikresande." I en teoretisk modell är detta korrekt, men de människor och familjer som önskar boende i småbus, eller radbus blir ju då hänvisade till bostadsområden i andra kommuner, med risk för ännu högre trafikbelastning. Det är därför av yttersta vikt att Göteborgs utbyggnadsplaner i stort harmonierar med människors boendeönskemål. På andra sidan kommungränsen vid Dag Hammarskjöldsleden har Mölndals kommun valt en annan väg i bostadsstrukturen.

På grund av de höga kostnaderna behövs en inriktning av FÖP:en som till stor del tillvaratar de fungerande trafiklösningar som finns idag för pendelcykelstråk, biltrafik och kollektivtrafik. Troligen innebär detta att ambitionerna i mängden bostäder får dras ner.

Bebyggelseutvecklingen bör inriktas på att stärka noder som Marklandsgatan och Järnbrottsmotet, kombinerat med viss utveckling längs stråken. Men vi i Demokraterna står inte bakom att boulevardisera Dag Hammarskjöldsleden utan att fullgoda alternativ säkerställs för samtliga trafikslag.

Demokraterna avstyrker därför det nu presenterade förslaget till trafiklösning och anser att denna FÖP behöver arbetas om.

(M), (L) och (C) i trafiknämnden lämnade följande yttrande: Vi delar överlag förvaltningens yttrande och ser positivt på mycket av den stadsutveckling som skall ske inom detta område. Precis som förvaltningen säger så är det dagsläget en remis ute angående åtgärdsvalsstudie för Dag Hammarskjölds boulevard. Vi ser dock ett antal farhågor här och det är om den nu tilltänkta lösningen faktiskt klarar lösa framkomligheten och kollektivtrafiken för det direkta området. Att den riskerar att försvara för de som kommer söder ifrån och skall in mot stan. Samt hur det är tänkt att lösa den ökande kapaciteten in mot och genom centrum.

Trafiknämnden anser att omvandlingen av Dag Hammarskjöldsleden till boulevard är positiv och de står bakom den fördjupade översiktsplanens inriktning för Högsbo-Frölunda som helhet. De anser dock att för att en boulevardomvandling och stadsutveckling ska vara möjlig krävs åtgärder som skapar förutsättningar för dess genomförande. Några av dessa åtgärder ligger utanför planens geografiska avgränsning. Den enskilt viktigaste åtgärden är ett genomförande av Målbild Koll2035, menar trafiknämnden.

Trafiknämnden konstaterar att ett ställningstagande för översiktsplanen i kommunfullmäktige betyder att förutsättningarna finns på plats för en omvandling av Dag Hammarskjöldsleden till boulevard.

De konstaterar att ett genomförande av fördjupningen för Högsbo-Frölunda kommer att kräva investeringar både av staden, av Västra Götalandsregionen och av staten. Det kommer dessutom att krävas investeringar utanför planområdet för att möjliggöra den förändring av biltrafiksystemet som boulevarden medför.

Trafiknämnden anser att fördjupningen behöver förtydliga att den nya spårväglösningen inte kommer vara tillräcklig som kollektivtrafiklösning om Högsbo-Frölunda byggs ut med

hela den bostadspotential som översiktsplanen redovisar. Denna begränsning får betydelse för kommande utbyggnadsordning.

Trafiknämnden anser att ny järnväg för pendeltågstrafik mellan Haga station och Kungsbacka, med stopp i detta område innebär en stor potential för stadsutveckling inom Högsbo-Frölunda men också för staden och regionen som helhet. Trafiknämnden bedömer att den fulla utvecklingen i detta område sannolikt kommer vara svårare att genomföra utan järnvägen och att den kan vara nyckeln till en fortsatt stadsutveckling bortom år 2035.

Trafiknämnden anser att planförslaget i högre grad behöver synliggöra den stads- och regionutvecklingspotential som en ny järnväg med stopp i Högsbo-Frölunda skulle kunna ge. De vill också att en utredning startar så snart som möjligt för att komma fram till vilken sträckning som är den mest lämpliga och att man behöver undersöka sträckningen via Frölunda torg vid ett fortsatt utredningsarbete. I översiktsplanen redovisas en möjlighet att järnvägen kan dras i markplan, mitt i boulevarden. Trafiknämnden ser inte att det är en utformning som är förenlig varken med planens föreslagna stadsutveckling eller dess målsättningar, och inte heller med förslaget till boulevardutformning i åtgärdsvalsstudien för Dag Hammarskjölds boulevard och att det därför bör utgå ur översiktsplanen.

Trafiknämnden ser att fördjupningen fokuserar på fler bostäder, men saknar inriktningar för fler arbetsplatser i området. Trafiknämnden vill gärna att fördjupningen för Högsbo-Frölunda ytterligare betonar vikten av att skapa förutsättningar för fler arbetsplatser inom området, gärna vid tyngdpunkten Frölunda torg. Det skulle ge bättre förutsättningar för ett dubbelriktat resande, där resandeströmmarna i staden inte går i en riktning på morgonen och i den andra på eftermiddagen. Det ger också bättre förutsättningar för en högre andel av de boende att arbeta i sitt närområde.

Trafiknämnden ser behov av mer fördjupad kunskap kring hur stor potential för stadsutveckling som finns för de omvandlingsgator som pekas ut. De har sinsemellan mycket olika förutsättningar. Ett mer fördjupat kunskapsunderlag behövs också för de utpekade kopplingarna över Söder-/Västerleden för att kunna precisera hur stora stadsutvecklingsmöjligheterna är.

Trafiknämnden ser mycket positivt på att planförslaget innehåller flera förbättrade cykelvägar både väster och öster om den nya Dag Hammarskjölds boulevard, utöver förslaget till pendelcykelbana längs boulevarden. De ser ett behov av att arbeta vidare med de cykelstråk som föreslås. De vill gärna att det till antagandehandlingen blir tydligare hur de olika cykelstråken har olika funktion och potential.

Trafiknämnden anser att dagens överlastade trafiksituation som handeln medför i Sisjön är problematisk och är positiva till att översiktsplanens inriktning är att avsätta mindre mark för handel och mer mark för bostäder i området.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret håller med om bedömningen att risken finns att det blir svårare att nå 1,5 graders-målet och välkomnar ett gemensamt strategiskt arbete för att möta denna utmaning. Kontoret instämmer även med att fortsatt arbete behövs för att föreslagna områden i ytterstaden i framtiden ska kunna trafikförsörjas på ett hållbart sätt. Kontoret vill i sammanhanget även påpeka att genomförandet av översiktsplanen hänger starkt ihop med utbyggnaden av kollektivtrafiken. Både översiktsplanen och de fördjupade delarna för centrala Göteborg och för Högsbo-Frölunda visar på

potentialen för utbyggnad i respektive område/delområde, där begränsningarna eller trösklar i kollektivtrafiken i flera fall ligger utanför delområdet. Det är en viktig fråga att fortsatt utreda vidare och planera för, exempelvis inom ett uppdrag om utbyggnadsplanering. Kollektivtrafiken är grundläggande för stadsutvecklingen. Kontoret ser ett stort behov av att framöver hantera utbyggnaden i innerstaden, mellanstaden och ytterstaden ur ett systemperspektiv. Fortsatt arbete med utbyggnadsplanering bör exempelvis även hantera infrastruktur och kollektivtrafikförsörjning.

Vad gäller finansieringen av omvandlingsstråk går det inte att generellt ange att exploateringen ska bekosta detta. Det behöver bedömas från fall till fall.

Efter utställningen har ett särskilt arbete gjorts för att studera konsekvenser och förutsättningar för kollektivtrafik i centrala staden och hur det stödjer en utvidgad stadskärna. Detta rör till exempel Bangårdsförbindelsen, Allélänken och Åkareplatsen. Handlingen har kompletterats med slutsatser från detta arbete och det finns även medskick kring frågor som behöver hanteras på en strategisk nivå i den fortsatta planeringen. Relationen Allélänken och Operalänken har analyserats med fler anspråk än bara trafikala och analysen visar att dessa länkar kan komplettera varandra. Övre Husargatan och Ullevigatan som inte redovisas i Målbild Koll2035 läggs in som utredningsområden och behöver utredas utifrån en bredare helhetsbild, genom att väga in stadsbyggnadsaspekter som exempelvis Fattighusån som blågrönt stråk och riksintresse för kulturmiljö.

Inriktningen att tung trafik på sikt ska ledas runt staden samt att arbeta för att minska biltrafiken generellt är angelägen för att Lundby- och Oscarsleden ska kunna bli integrerade större gator i framtiden.

Angående utpekade stadslivsstråk så beskrivs var och en av dessa i objektsbeskrivningarna kopplade till kartan. Där framgår hur trafiken relaterar till det som eftersträvas att utvecklas för att stödja stadslivet.

Längs de blågröna stråken i innerstaden är det i första hand fotgängarnas behov som ska tillgodoses. Cykelstråk bör i första hand lokaliseras utanför det blågröna stråket. Norra Hamngatan är inget utpekat blågrönt stråk.

Kartlagret för pendlingscykelstråk har uppdaterats i dialog med trafikkontoret och kompletterats med befintligt cykelnät för hela staden.

För Högsbo-Frölunda har handlingen förtydligats något för att synliggöra att den nya spårvägslösningen inte kommer vara tillräcklig som kollektivtrafiklösning för att tillgodose hela utbyggnadspotentialen i Högsbo-Frölunda och att denna begränsning kan få betydelse för kommande utbyggnadsordning.

Handlingen har justerats så att kommunikationsreservatet för järnväg längs Dag Hammarskjöldsleden endast avser att möjliggöra en framtida sträckning under mark.

UTBILDNINGSNÄMNDEN

Utbildningsnämnden har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande.

Utbildningsnämnden anser att förslaget till ny översiktsplan ger en övergripande beskrivning av strategier för att nå målet om en hållbar stad. De bedömningen att de inriktningar som presenteras är positiva för de verksamheter som utbildningsförvaltningen ansvarar för. Planen föreslår ett antal prioriterade inriktningar där vissa kan vara av särskild betydelse för förvaltningen. Dels en utveckling mot en snabbare och mer pålitlig kollektivtrafik, dels fokus på andra hållbara transporter som gång och cykel vilket en stor del av ungdomar och elever

inom förvaltningens områden nyttjar dagligen. Utbildningsnämnden är positiva till inriktningar som pekar mot att skapa fler tillgängliga parker och naturområden samt mötesplatser och offentliga rum då elever och ungdomar från förvaltningens verksamheter är rörliga och nyttjar stora delar av stadsrummet.

Högsbo-Frölunda

Utbildningsnämnden har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande.

Utbildningsnämnden bedömer att de utvecklingsinriktningar som förslaget pekar på är positiva samtidigt som det kommer att påverka långsiktigheten för den verksamhet som förvaltningen har inom ett av de utpekade omvandlingsområdena. Det gäller Motorbranschens tekniska gymnasium i delområde 11 som kommer behöva ersättningslokaler i samband med omvandlingen.

Kommunens kommentar

Utbildningsnämndens synpunkter noteras.

ÄLDRE SAMT, VÅRD- OCH OMSORGSNÄMNDEN

Äldre samt vård- och omsorgsnämndens har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande.

Äldre samt vård- och omsorgsnämndens samlade bedömning är att förslaget till ny översiktsplan för Göteborg är väl genomarbetat och på ett adekvat sätt visar på stadens utvecklingsinriktning, men också på vilka prioriteringar som är önskvärda och stadsbyggnadsdilemman. Nämnden ser däremot att det saknas ett äldreperspektiv i underlaget och önskar själva bidra med detta. Äldre samt vård- och omsorgsnämnden startade 1 januari 2021 och har därför inte varit med som remissinstans i samrådsskedet. Frågor som nämnden anser behöver belysas ur ett äldreperspektiv är bland annat hur Göteborg kan vara en bra plats att åldras på, hur staden genom strategisk planering kan tillgodose olika behov som uppkommer under en livstid samt hur kollektivtrafik, hållplatser och parker och natur i stort kan fungera bättre för äldre.

Nämnden ser att det är positivt att översiktsplanen slår fast att stadsplaneringsprocesser ska präglas av öppenhet och delaktighet och lyfter att äldre invånare i större utsträckning än idag behöver inkluderas och engageras i stadsplaneringsprocesser. Vidare anser nämnden att beskrivning och identifiering av samhällsviktiga funktioner och verksamheter i staden behöver förtydligas och överensstämna med Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps definition av samhällsviktig verksamhet, som myndigheten beslutade om 27 oktober 2020.

Centrala Göteborg

Äldre samt vård- och omsorgsnämndens har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande.

Äldre samt vård- och omsorgsnämndens samlade bedömning är att FÖP centrala Göteborg är ett adekvat och nödvändigt planeringsinstrument för fortsatt planering och utveckling av den centrala staden. Nämnden anser att det skulle behöva bli tydligare, och mer i detalj beskrivas och förklaras i planen, hur hög täthet, exploateringsgrad och förtätning av centrala Göteborg enligt förslaget leder till (social) hållbarhet. Var höga hus kan byggas och vilken skala och utbredning som kan tillåtas.

Förslaget bör kompletteras med beskrivning om planering ur ett äldreperspektiv och i hållbarhetsbedömningen beskriva vilka konsekvenser förslaget kan få för äldre människor. I det fortsatta arbetet kan förvaltningen användas som en resurs, kunskapskälla och samverkanspartner för att nå och inkludera äldre personer redan i tidiga skeden

Högsbo-Frölunda

Äldre samt vård- och omsorgsnämndens har översänt förvaltningens tjänsteutlåtande som nämndens eget yttrande.

Äldre samt vård- och omsorgsnämndens samlade bedömning är att förslaget är väl genomarbetat men att äldreperspektivet saknas och att framförallt trafiksäkerheten måste studeras vidare då boulevardens längs stora sträckor föreslås korsas av gående och cyklande i plan, samtidigt som spårvagnstrafiken behöver vara snabb och kapacitetsstark.

Nämnden framhåller att det är mycket positivt att den västra och östra delen av området vid Dag Hammarskjöldsleden kan bilda ett sammanhängande bebyggelsestråk som skapar bättre tillgänglighet till fler platser, vilket gynnar äldre. Längs den mittersta och södra sträckan av boulevardens beskrivs att den kommer korsas i plan. För äldre lyfter nämnden fram att det är viktigt med trafiksäkerheten och tillgängligheten. Planskildhet för spårväg kan vara avgörande.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret tackar för synpunkter och instämmer i flertalet av synpunkterna. Kontoret har efter utställningen fått ett underlag från Äldre samt vård- och omsorgsförvaltningen och delar av detta underlag har arbetats in i planförslaget. Även det som inte har arbetats in är värdefullt som kunskapsunderlag för stadsbyggnadskontoret i kommande planeringsprocesser.

Samhällsviktiga funktioner som redovisas på markanvändningskartan är ett urval baserat på att de är särskilt svårlokaliserade. Översiktsplanen innehåller ingen egen definition av dessa funktioner utan utgår från Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps definition.

KOMMUNALA BOLAG

HIGAB

Högsbo-Frölunda

Higab ser att resonemangen kring ”företagsområden” på ett övergripande plan stämmer väl överens med Grimmereds industribys befintliga verksamheter och planerade utveckling. Higab har genomfört en marknads- och omvärldsanalys för Grimmereds industriby där framtida utveckling utreds och lämpliga verksamheter i området analyseras. Flera av dessa innehåller handel i olika omfattning och form, och som en följd ser Higab att möjligheten till handel kan förtydligas och förstärkas i översiktsplanen. Vidare har förfrågningar gällande livsmedelshandel förekommit, vilket skulle kunna vara en möjlighet då området ligger i närheten av bostäder och i viss mån även kollektivtrafik. Bolaget menar att översiktsplanen inte bör utsluta sådant innehåll då det inom vissa företagsområden skulle kunna vara passande.

Kommunens kommentar

Inriktningen för handel beskrivs under avsnittet Näringsliv och handel. Där anges bland annat att planering för handel bör ske på platser som har potential att fånga upp störst flöden av människor och som blir tillgängliga både på lokal och regional nivå eller hela staden-nivå. I området Mellan-staden Högsbo-Frölunda markeras dessa områden också i markanvändningskartan som ”centrum, service och allmänt ändamål”. Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att Grimmered inte bör prioriteras för etablering av handel eftersom det inte stöttar ett hållbart resande tillräckligt väl.

Förvaltnings AB Framtiden

Framtidenkoncernens styrelse översände bolagets synpunkter som sitt eget. (MP) antecknade ett eget yttrande till protokollet med följande lydelse: *Det är positivt att Kärra centrum anges som tyngdpunkt eftersom stadsdelen behöver förtätas för både större blandning av bostäder, mer folkliv och bättre underlag för handel och kollektivtrafik. Utredningsområde väster om Kärra, mellan Skogome och Kärra bör strykas som utredningsområde. I Framtidens förslag anges att Oklandsåsen bör vara ett utbyggnadsområde. Detta anser inte MP eftersom bland annat jordbruksmark tas i anspråk.*

På en övergripande nivå ställer sig Framtidenkoncernen positiv till förslaget till översiktsplan.

Framtiden efterfrågar mer tydliga och långtgående arbetsinsatser för att samordna behov, samt planera och resurssätta utbyggnaden av samhällsservice i utsatta områden. Framtiden uppmärksammar vidare vikten av transparens kring förutsättningar för långsiktig planering och prioriteringar. När stadens resurser är begränsade anser de att det behövs tydlighet i var investeringar gör störst nytta. De menar att det kan vara utmanande att göra dessa prioriteringar när det byggs och planeras på många olika ställen parallellt, men att exploateringsekonomi bör sättas i relation till långsiktig samhällsnytta.

Framtidenkoncernen lyfter fram att stadsutveckling i socioekonomiskt svagare områden kräver kraftfulla, breda och uthålliga satsningar på en mängd områden. Nya bostäder räcker inte. Med den stora trångboddhet och stora omflyttning som råder är de mark- och bostadspolitiska verktyg som staden har i kombination med den fysiska planeringen viktiga att använda. Att prioritera planering i socioekonomiskt svaga områden kan vara en av flera viktiga metoder som krävs för att vända utvecklingen i socioekonomiskt svagare områden.

Framtiden efterlyser generellt ökad tydlighet i prioritering av övergripande investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik kopplat till stråken. Det är av stor vikt att återstående frågor

avseende finansiering av utbyggnad av kollektivtrafiken kan lösas för att möjliggöra översiktsplanens genomförande. Nya infrastruktursatsningar behöver samordnas med bebyggelseutvecklingen och ett utvecklat stornät i linje med Målbild Koll2035 är väsentligt för den stadsutveckling som planeras i innerstaden och mellanstaden. Kollektivtrafikutbyggnad behöver planeras i samverkan med kommande planarbeten och finnas på plats innan den första boende flyttar in. AB Framtiden menar samtidigt att det är mycket som pekar på att åtgärderna i Målbild Koll2035 inte är tillräckliga för att klara den trafikering som förtätningen och expansionen av bebyggelsen i staden har behov av.

Förutsättningarna för att omvandla Framtidenkoncernens parkeringsytor till bostäder med mera beror av en fungerande och utökad kollektivtrafik. De ser att mobilitets- och parkeringsfrågan är ett viktigt arbetsområde och att deras insatser med att främja hållbara mobilitetsval för hyresgästerna kommer medföra nöjdhet i boendet, bättre markanvändning och fler bostäder till rimlig kostnad på ytor som idag enbart är befintliga bilparkeringsytor. Utvecklingen mot ett mer hållbart resande är beroende av såväl en stark kollektivtrafikutbyggnad som förstärkta cykel- och gångstråk.

AB Framtiden lyfter också att mycket av det som sker inom mobilitetsområdet har en snabb utveckling där delande, digitalisering och elektrifiering kommer starkt. Dessutom sker en utveckling av förarlösa fordon. Till detta kan förändringar i resandet ske även efter pandemin med betydligt mer distansarbete än innan. En flexibilitet inför ändrade behov är därmed viktig.

Framtidenkoncernen ser mycket positivt på tillgången till den digitala markanvändningskartan. Eftersom flera kartlager hänvisar till pågående utredningar önskar de att markanvändningskartan ska kunna uppdateras efterhand som ny kunskap adderas. Framtiden gör också bedömningen att material som idag finns att tillgå i underlagsrapporter (exempelvis kunskapsunderlag ytterstadens utredningsområden, ekonomisk konsekvensanalys samt barn och ungas perspektiv på ÖP) med fördel kan kopplas till den digitala plattformen framgent. Underlagen utgör viktiga planeringsförutsättningar som påverkar pågående områdes- och projektutveckling inom Framtidenkoncernen.

En ökad andel småhus i rätt lägen i dessa områden är också ett av sätten att bidra och Framtiden anser att det är positivt att det uppmärksammas i översiktsplanen. Det ger fler stora bostäder och ökar kvarboendet i området. Åtkomst till mark för större planer inriktade mot småhus är av stor betydelse och Framtidenkoncernen har uppmärksammat områden som borde vara föremål för utredning för framtida bebyggelse och har även gjort tidiga projektskisser för en rad andra områden i nordöstra Göteborg, till exempel norr om Ljusårvägen och i flera områden söder om Lövgärdet.

Framtidenkoncernen förordar, på samma sätt som vid samrådet, att ett område väster om Kärra (Oklandsåsen) prioriteras för att kunna tas i anspråk för bebyggelse på kort sikt.

AB Framtiden önskar att Grevegårdsvägen i Tynnered och Ljusårvägen i Bergsjön, som pekades ut som omvandlingsstråk i samrådsversionen, åter ges plats i översiktsplanen. De skulle kunna bidra till strategierna om en mer nära och sammanhållen stad respektive mer blandade upplåtelseformer menar de.

AB Framtiden har även ett antal synpunkter som gäller angiven markanvändning i kartan som de menar är fel och bör ändras.

Centrala Göteborg

Framtidenkoncernen har inga särskilda synpunkter som berör FÖP centrala Göteborg.

Högsbo-Frölunda

För fördjupningen över Högsbo-Frölunda efterlyser AB Framtiden en särskild plan för handeln i hela området jämte synpunkter på ett par planerade etableringar av handel i området.

- Järnvägsreservat i Järnbrott. Framtidenkoncernen önskar kontinuerlig information om utredningsläget.
- Grevegårdsvägen ska vara omvandlingsstråk (beläget strax utanför FÖP-området)
- Marklandsplatsen har stor potential att göras mer livlig och inramad och borde ges tydligare inriktning i strategierna.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret instämmer med att det behövs mer insatser vad gäller tydlighet och prioriteringar utöver det som översiktsplanen bidrar med. Ambitionen är att följa upp översiktsplanen med en utbyggnadsplanering där dessa frågor i större utsträckning kan vara i fokus. Stadsbyggnadskontoret instämmer även med vikten av att prioritera planering i socioekonomiskt svaga områden.

Vad gäller önskemålet om att kunna uppdatera markanvändningskartan efterhand ser även stadsbyggnadskontoret en potential med detta. Alla ändringar av översiktsplanen förutsätter dock att detta processas i enlighet med PBL, vilket gör att alla uppdateringar kommer att behöva göras på ett strukturerat sätt även framöver. Vad gäller underlagsrapporter så finns dessa tillgängliga som pdf-dokument länkade till den digitala plattformen.

Det finns potential för utveckling i anslutning till såväl Grevegårdsgatan som Ljusårsvägen som kan vara positivt att dra nytta av på en lokal nivå. I arbetet med översiktsplanen har dock bedömningen gjorts att dessa två gator inte ska pekats ut som just omvandlingsstråk, bland annat på grund av att de inte har samma potential att knyta ihop olika områden som övriga utpekade omvandlingsstråk.

Några av de synpunkter Framtidskoncernen har på markanvändningskartan har inneburit justeringar i kartan, men flertalet medför ingen ändring. Kontoret anser att det krävs mer detaljerade studier för att bedöma dessa och hänvisar istället till prövning av dessa utvecklingsförslag i planbesked.

Inriktningen för handel i Högsbo-Frölunda beskrivs under avsnittet Näringsliv och handel. Där anges bland annat att planering för handel bör ske på platser som har potential att fånga upp störst flöden av människor och som blir tillgängliga både på lokal och regional nivå eller hela staden-nivå. I området Mellanstaden Högsbo-Frölunda markeras dessa områden också i markanvändningskartan som "centrum, service och allmänt ändamål".

Det har gjorts vissa justeringar av formuleringarna gällande Marklandsplatsen för att tydliggöra platsens potential.

GOT EVENT AB

Centrala Göteborg

Got Event önskar att tytan närmast Ullevi får samma rekommendation som de övriga anlägg-

ningarna i området det vill säga att värna idrotts- och evenemangsområde för rekreation och event. De menar att ytan är nödvändig för att kunna genomföra stora evenemang på Ullevi och anser att föreslagen markanvändning Blandad bebyggelse, ger öppning för en hårdare exploatering av området.

Kommunens kommentar

Markanvändningskartans lager Evenemangsområde, kommer flyttas norrut och användning Stadskärna tydliggörs närmare Valhallagatan, i enlighet med beslut i kommunstyrelsen 2021-02-10. Särskilt arbete pågår för Arenaområdet som djupare utreder platsen.

GÖTEBORG & CO

Göteborg & Co bedömer att de nya förslagen till översiktsplan samt fördjupade översiktsplaner på ett övergripande plan omhändertar besöksnäringens perspektiv. Bolaget bedömer dock att perspektivet ytterligare kan och bör synliggöras och breddas genom ett antal åtgärder.

Rubriken på den tematiska inriktningen Näringsliv och handel, bör enligt Göteborg & Co döpas om till Näringsliv handel och besöksnäring, i syfte att synliggöra och tydligt hänvisa till den del av översiktsplanen som särskilt omhändertar besöksnäringens perspektiv. I figuren Näringslivets lokaliseringar, anser de att besöksstadens geografiska inriktning bör breddas utanför innerstaden. Ordet hotellrum bytas ut mot boendeanläggningar för att bredda perspektivet mot ett varierat utbud av boendeformer på destinationen.

Centrala Göteborg

Göteborg & Co anser att är det angeläget att förutsättningar för en utveckling av arenaområdet, det så kallade evenemangsstråket mellan Svenska Mässan och Ullevi, är inbyggda i resonemangen. För att säkerställa detta bedömer Göteborg & Co att en rekommendation bör läggas till i avsnittet Kompletteringsområden, Längs Mölndalsån. Rekommendationen bör stödja målsättningen som lyder ”för evenemangsområdet är målsättningen att skapa en väl integrerad stadsdel där evenemang och vardagsliv får bästa möjliga förutsättningar att utvecklas och samverka”.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret kommer inte ändra rubriken enligt Göteborg & Co:s önskemål. Besöksnäringen finns väl omhändertagen i avsnittet och bedöms inte behöva förtydligas i rubriken. Figuren ”Näringslivets lokaliseringar” har däremot justerats. Likaså har ordet hotellrum bytts ut mot boendeanläggningar.

I översiktsplanens del om centrala Göteborg har inriktningspunkt kompletterats så att även ”där evenemang och vardagsliv ges möjlighet att utvecklas och samverka” ingår.

GÖTEBORGS SPÅRVÄGAR

Göteborgs spårvägar anser att nya spårkopplingar som bättre fördelar trafikflöden behöver anläggas och är positiva till förslaget om ny spårvägslänk i tunnel mellan Kortedala och Ny-löse. De anser vidare att alla kapacitetsberäkningar bör ta hänsyn till möjligheten att trafikera med 45- eller 60-meter spårvagn Göteborgs spårvägar.

Göteborgs spårvägar har kommenterat översiktsplanens skrivning om att spårvagnstrafik från Angered behöver kompletteras med fler bussträckningar. De framhåller att det inte finns behov av att parallellköra buss med spårvagn mellan samma start och slut. De lyfter istället

fram behovet av komplement i mellanstadsringen och att göra spårvagnstrafiken mer robust genom exempelvis utbyggnad av spår. Göteborgs spårvägar ifrågasätter även förslaget om att anlägga en bussgata väster om bebyggelse i Länsmansgården/Biskopsgården.

Göteborgs spårvägar anser att kollektivtrafik bör undantas från anpassning av det lokala gatunätet till cykelfart inte bara där kollektivtrafiken har prioritet. Omdisponering av ytor i omvandlingsstråk får inte ske på bekostnad av framkomlighet för gång, cykel och kollektivtrafik.

Centrala Göteborg

Göteborgs spårvägar anser att anpassning till gående i stadskärnan inte bör ske på bekostnad av beslutade restidsmål för kollektivtrafiken i Målbild Koll2035. De konstaterar att alla spårvagnslinjer även i framtiden kommer att passera det som i fördjupningen anges som stadskärna. De anser även att det är viktigt att skilja på den fysiska och upplevda barriären som spår i gata alternativt grönområde innebär jämfört med den som flera körfält för vägtrafik innebär.

Göteborgs spårvägar påpekar att det är viktigt att verka för en ökad robusthet för kollektivtrafiken och att säkerställa att vändningsmöjligheter inte byggs bort. Beslut om korsningsintervall för gång- och cykeltrafikanter över spår bör utredas ur ett helhetsperspektiv för att inte försämra spårvagnars framkomlighet.

Göteborgs spårvägar påpekar att många kollektivtrafikresenärer använder gång som första och sista trafikslaget på sin resa och att förändringar i infrastrukturen kan vara positiva ur ett gångperspektiv men kan också påverka hela resans restid negativt, vilket bör tas i beaktande. De anser att översiktsplanen behöver förtydliga att en nedprioritering av privatbilism är nödvändig för att kunna prioritera gång, cykel och kollektivtrafik.

Göteborgs spårvägar förespråkar att befintliga spårvagnsdepåer får vara kvar i befintliga lägen i centrala Göteborg. De påpekar även att det är viktigt att framtida skyfallsleder för avledning av vatten inte utgörs av gator där buss eller spårvagn trafikerar.

Högsbo-Frölunda

Göteborgs spårvägar är positiva till att hållplatsen Botaniska trädgården flyttas till den planerade gröna passagen vid Botaniska trädgården. De är också positiva till att den befintliga spårvagnsverkstaden vid Margretebergsmotet föreslås ligga kvar under överskådlig tid.

Göteborgs spårvägar framhåller att vid utformningen av hållplatsområden vid Marklandsgatan bör hänsyn tas till effektiva byten för resenärer samt vänd- och uppställningsmöjligheter för buss och spårvagn. De menar att det skulle innebära oerhört försämrade förutsättningar för busstrafiken om uppställningsplatser tas bort. De framhåller även att det är av stor vikt att hållplatsområdet vid Radiomotet utformas så att alla kollektivtrafikslag ska kunna angöra vid samma område och att effektiva byten för resenärer främjas.

Göteborgs spårvägar påpekar att åtgärder kring spårvagnsinfrastruktur måste ske på sträckan mellan Frölunda torg och centrum för att målet i Målbild Koll2035 ska uppnås. De anser också att antalet gatukopplingar längs Dag Hammarskjöldsleden bör optimeras för att öka framkomligheten för spårvagn på sträckan. Göteborgs spårvägar föreslår att man behåller det första förslaget beskrivet i åtgärdsvalsstudien för Dag Hammarskjölds boulevard om att det ska vara 300–500 meter mellan korsningspunkter.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna och vill förtydliga att kompletterande busstrafik kring Angered är tänkt att utgöra komplement till spårsvagnstrafiken. Kontoret vill även understryka vikten av olika reserelationer för att koppla samman staden än mer.

I Länsmansgården och Biskopsgården föreslås en kompletterande bussgata just utifrån att öka närheten till kollektivtrafiken för de som bor med relativt långt avstånd till dagens hållplatslägen och att detta komplement kan skapa en robusthet i området. Förslaget är framtaget inom pågående program för Biskopsgården.

I översiktsplanearbetet har Målbild Koll2035 varit en utgångspunkt i arbetet men anspråket från kollektivtrafiken har inte avvägts med andra intressen förrän nu. Restidsmålet i Koll2035 utgör en av målkonflikterna med många andra stadslivsanspråk och i centrala Göteborg och i Högsbo-Frölunda har detta inneburit att kontoret i vissa fall behövt prioritera ner restidsmålet till förmån för god stadsmiljö och trafikering i samma plan. Översiktsplanen är tydlig med att privatbilismen får stå tillbaka till förmån för hållbara trafikslag såsom gång, cykel och kollektivtrafik.

Kontoret instämmer i att det är svårt att kombinera spårsväg och skyfallsled. Men det kan bli svårt att undvika att vissa gator som trafikeras av bussar kommer behöva vara skyfallsleder. Behov av skyfallsleder kommer behöva hanteras i den framtida planeringen och aspekter beaktas så att busstrafik inte omöjliggörs.

Slutgiltig utformning av området kring Marklandsgatans hållplats kommer att hanteras i kommande planering. Utgångspunkten är dock att området så långt som möjligt bör användas för en blandad stadsbebyggelse med så små uppställningsytor för kollektivtrafik som möjligt utan att ge alltför negativa effekter på kollektivtrafiken.

I arbetet med ny översiktsplan för Mellanstaden Högsbo-Frölunda har stadsbyggnadskontoret haft kontinuerlig samverkan med trafikkontorets arbete med åtgärdsvalsstudien för Dag Hammarskjölds boulevard. Hur framkomligheten för spårsvagn ska avvägas för att också åstadkomma en god stadsmiljö har skett gemensamt förvaltningarna emellan. Den redovisade utformningen är en avvägning mellan spårsvägens hastighet och möjligheterna till en sammanhållen blandad stadsbebyggelse. Förslaget i översiktsplanen är detsamma som redovisas som huvudalternativ i åtgärdsvalsstudien för Dag Hammarskjölds boulevard.

ÄLVSTRANDEN UTVECKLING AB

Generella synpunkter

Älvstranden Utveckling ställer sig positiva till förslaget till ny ÖP, men saknar den prioritering och kraftsamling i dokumentet som vägleder stadens aktörer åt ett och samma håll och som bottenar i en tydlighet om kommunens intentioner, vad kommunen vill och vart Göteborg är på väg.

För att kunna ta en ställning som ett vägledande, strategiskt viktigt verktyg behöver ÖP tydliggöra en strategi runt övergripande prioriteringar som bottenar i en extrem tydlighet kring det ekonomiska perspektivet eftersom investeringsutrymmet är begränsat och behovet kommer inom överskådlig tid att vara stort.

Utmaningar, som efterfrågad strategi på ett systematiskt och strukturerat sätt behöver hante-

ra utifrån en helhet, rör sig om övergripande strukturella frågor runt klimatanpassning med bland annat högvattenskydd och åtgärder för skyfallshantering, nödvändiga infrastruktursatsningar med fler kopplingar över älven och överbryggande av barriärer. Men även frågor som att i den täta staden hitta lösningar för ytkrävande samhällsservice, plats för samlastningsstationer för hantering av gods och hubbar för delningstjänster. Staden har även stora socioekonomiska utmaningar där boendesegregationen måste motverkas och där ÖP:n behöver visa väg.

Utgångspunkter

Bolaget ställer sig positiv till den bild över hållbar utveckling av Göteborg som förslaget till ny översiktsplan pekar ut.

Översiktsplanen behöver lyfta fram en strategi på övergripande nivå som bidrar till att lösgöra knutarna som beskrivna stadsbyggnadsdilemman skapar och möjliggöra för en hantering på rätt nivå. Förslaget till ny översiktsplan har förtjänstfullt kopplat den fysiska utvecklingen av Göteborg till FN:s globala mål för hållbar utveckling. ÖP:n skulle tjäna på att även inkludera mål 10 – Minskad ojämlikhet och mål 13 – Bekämpa klimatförändringarna, eftersom mål 10, 11 och 13 tillsammans kopplar an mycket tydligare till de utmaningar som Göteborg står inför. Vår bedömning är att mål 11 är alltför snävt för den utveckling som ÖP:n framhåller som den väg som Göteborg måste gå för att utvecklas hållbart.

Utvecklingsinriktning

Älvstranden Utveckling håller med om att en fortsatt utbyggnad inom Älvstaden är nödvändig eftersom området är en nyckel för att binda samman Göteborg över älven, skapa en större sammanhängande innerstad som bygger på närhet och för att säkerställa bostadsförsörjningen och en tillväxt av näringslivet. Denna utbyggnad behöver prioriteras eftersom det gynnar staden som helhet.

För att nå målet med en sammanhållen stad krävs att staden tar ställning när det gäller de fysiska barriärer som finns i Göteborg dag och som hindrar utvecklingen av en sammanhållen stad. Till exempel Hamnbanan, Lundbyleden och Oscarsleden. Översiktsplanen behöver ännu tydligare beskriva vilka barriärer staden har samt vilka barriärer staden prioriterar att överbygga och när.

Älvstranden konstaterar att översiktsplanen inte innehåller någon analys av i vilken ordning som olika åtgärder behöver genomföras, det vill säga vilka beroenden som finns dem emellan. Planen saknar även en inbördes prioritering av åtgärder. Älvstranden Utveckling ser mycket positivt på kommande utbyggnadsplanering så att en prioritering kan komma till stånd, men de vill se att en övergripande strategi för utbyggnadsordning finns med redan i underlaget till översiktsplanen för att ge förutsättningar för genomförande. Planen bör även kompletteras med budgetbeslut på KF-nivå.

Älvstranden Utveckling är eniga med att det behövs en snabb och pålitlig kollektivtrafik som binder ihop staden. De tror också på ett utökat nätverk med cykelbanor där cykelns framfart prioriteras, samt att det måste göras plats för delade tjänster på strategiska platser runt om i hela staden.

Gällande utvecklingsinriktning ser Älvstranden Utveckling att ÖP missar viktiga källor för klimatpåverkan när det gäller att begränsa klimatpåverkan och hantera klimatförändringarna.

Fokus bör ligga på de utsläpp som en byggnad genererar under hela sin livscykel, menar Älvstranden utveckling. Det är också viktigt att förstå planeringens påverkan på det som byggs samt förutsättningarna för att minska utsläppen.

Geografiska inriktningar

Älvstranden Utveckling ser mycket positivt på att innerstaden föreslås växa över älven, att Lindholmen och Frihamnen ingår i innerstaden, samt att massor som uppkommer vid muddring av havsbotten ska kunna nyttiggöras för andra ändamål såsom det planeras för utfyllnad av Lundbyhamnen. De skriver också att rekommendationen att utveckla Kvillebäcken till ett rekreativt och tillgängligt blågrönt stråk ligger väl i linje med bolagets planerade omledning av bäcken.

I kapitlet för tematiska inriktningar har Älvstranden framfört att Gestaltad livsmiljö tydligare bör lyfta fram betydelsen av universell utformning så att staden utformas för så många som möjligt utan särlösningar.

Utifrån Mobilitet och infrastruktur så framför Älvstranden att utredningsområdet för Gropegårdslänken inte får innebära inskränkningar för transportmöjligheter till och från hamnen. Älvstranden Utveckling poängterar vikten av att planera så att nya områden är välförsörjda med kollektivtrafik, mobilitetstjänster och goda gång- och cykelförbindelser i tidigt skede.

Älvstranden Utveckling vill komplettera texten med att centralt belägna mobilitetshubbar (det vill säga plats för delade fordon, bilpool, hyrcyklar med mera) nära bostäder och arbetsplatser bidrar till bättre förutsättningar för att kunna leva och verka utan att äga egen bil och är ett komplement till kollektivtrafik.

Älvstranden utveckling konstaterar att Lundbyleden och Hamnbanan i sin nuvarande form hindrar möjligheterna att utveckla en nära, sammanhängande och attraktiv stad samt att innerstaden kan växa över älven i enlighet med Vision Älvstaden. De understryker att ju tidigare ett beslut fattas kring större strukturella förändringar, som exempelvis flytt av Hamnbanan, desto bättre blir förutsättningarna för planering av de områden som ligger nära Hamnbanan idag. Tidiga beslut av denna dignitet kan sannolikt också bidra till ökad exploaterbar yta och ge bättre förutsättningar för en eventuell extern, statlig, finansiering.

Älvstranden utveckling anser att det är en prioriterad fråga att, som översiktsplanens inriktning anger, reservera mark i halvcentrala lägen för om- och samlastning för transporter till och från centrala Göteborg.

Bostäder, samhällsservice och teknisk försörjning

För avsnittet om bostäder, samhällsservice och teknisk försörjning framför Älvstranden utveckling att översiktsplanen tydligare behöver betona vikten av att kommande bostadsplanering aktivt ska motverka boendesegregation i staden. Under punkten inriktning för långsiktig utveckling av bostadsbeståndet bör det stå att staden i sitt bostadsutvecklande aktivt ska arbeta för att motverka boendesegregationen och sträva efter en socialt blandad befolkning i alla stadsdelar och i alla delar av staden. Samma avsnitt bör även peka ut att staden i sin bostadsplanering ska sträva efter att möjliggöra boende för dem som har svårt att hitta bostad i alla delar av staden, även i nyproducerade förtätningsområden.

Översiktsplanen anger att samhällsservice ska reserveras tidigt i program och planprocess.

Älvstranden efterfrågar en långsiktig strategisk planering för samhällsservice som även möjliggör en följsamhet/flexibilitet till utvecklingen.

Bolaget betonar vikten av att koppla ihop planering under mark med översiktsplaneringen för att åstadkomma en helhet. Då kan synergier och möjligheter tillvaratas och hantera de utmaningar som skapas när de hanteras separat. Älvstranden ser i dag bortträngning av exempelvis öppen dagvattenhantering på grund av att undermarksplaneringen inte tagit hänsyn till detta i tidigare skeden.

Älvstranden utveckling anser att tillgången till återvinningscentraler. Lyckade försök har gjorts med en återvinningspråm vilket ställer krav på bland annat angoringsplatser längs älven.

Älvstranden utveckling lyfter fram det unika med näringslivet i Lindholmen och vikten av att Göteborg ger dem bästa möjliga förutsättningar. De anser att för att dessa företag ska kunna stanna kvar och utvecklas behöver stadsutvecklingen och staden vara följsam för deras behov och erbjuda både en beredskap och flexibilitet inför framtiden.

Rörande kapitlet om riksintressen, specifikt riksintresse för kulturmiljövården, ställer sig Älvstranden utveckling mycket positiv till att staden har tagit fram strategin och vägledningen för riksintresse för kulturmiljövård i centrala Göteborg som ger svar på en rad ständigt aktuella frågor. De saknar dock en generell diskussion med staten rörande dessa områdens tydliga gränsdragning, vilken skapar tolkningsproblem. Detta bör tydliggöras.

För riksintresse för kommunikation anser Älvstranden Utveckling att kopplingen mellan Lindholmen och Volvo Lundby måste utvecklas och säkras. Förbättrade kommunikationer över Lundbyleden och Hamnbanan minskar avstånden mellan de olika stadsdelarna norrut och skapar på så sätt bättre förutsättningar för mer hållbara resalternativ. Därför är översiktsplanens föreslagna utredningsområde för kommunikation, som avser ett järnvägsreservat i en sträckning via Säve, viktigt eftersom det kan möjliggöra att Hamnbanans barriäreffekt minskar och samtidigt ge positiva effekter för transportmöjligheter via järnväg. Dessa frågor behöver det arbetas vidare med.

Gällande hållbarhetsbedömningen är Älvstranden Utveckling positiva till att det finns höga hållbarhetsambitioner i översiktsplanen vilket är i linje med Vision Älvstaden. Dock är det tydligt när det kommer till sociala konsekvenser att detta är komplext, och att planförslaget öppnar för många olika scenarier. Målkonflikterna riskerar att skjutas på framtiden och hanteras i en mycket mer detaljerad kontext där det är svårt att göra en helhetsbedömning. Risken blir då att prioriteringarna inte får önskad effekt, eller skapar den största nyttan för staden som helhet utan bara optimerar situationen i ett mindre avgränsat område.

I miljöbedömningen anser Älvstranden Utveckling att översiktsplanen missar byggandets hela livscykel i analysen kring begränsad klimatpåverkan. Att enbart fokusera på energifrågan när det kommer till byggandet är att missa den potential som planeringen har att minska utsläppen. Energifrågan är en fråga som hanterats under lång tid, och i linje med stadens miljö- och klimatprogram måste vi nu fokusera på en byggnad och anläggnings hela livscykel om vi ska nå den omställning som är nödvändig.

Översiktsplanen anger att kommunen har möjligheter att få råd med att skapa bättre jämlikhet, men att det finns en osäkerhet kring om planen kan skapa boende för demografiska

grupper där lägre hyra eller kostnad krävs. Bolaget vill skicka med att det hyressättnings-system som gäller idag har svårt att hantera dessa frågor, då de ligger utanför det gällande bruksvärdessystemet.

Älvstranden Utveckling instämmer i resonemanget i den ekonomiska hållbarhetsbedömningen att kostnaderna för omvandling av hamnområden kan vara så höga att intäkterna inte täcker alla utgifter. En prioritering av dessa områden behöver då ses i ljuset av investeringsviljan och att det i stor utsträckning bidrar till stadens generella attraktionskraft att tillgängliggöra och utveckla dessa centrala delar.

Centrala Göteborg

Generella synpunkter

Då FÖP centrala Göteborg ska vara den tydliga målbild vi tillsammans styr mot, efterfrågar Älvstranden Utveckling en tydligare uttryckt viljeinriktning som är mindre generell och som utgår från den helhetsstrategi som anges i översiktsplanen (se synpunkter i remissvar, ÖP). De önskar en tydlig strategi som likt en röd tråd kan följas och fördjupas genom planerings-skedena och som även utgör stöd genom möjlig härledning tillbaka till källan för avstämning. På så sätt kan fortsatt utveckling alltid kan styras med helheten som utgångspunkt. Frågorna behöver lyftas till en övergripande systemnivå där utmaningarna, exempelvis stora investeringar, hanteras utifrån ett helhetsperspektiv och en tydlighet runt framtida kostnader och intäkter. Översiktsplanen för centrala Göteborg behöver även kompletteras med en text om vad som händer om dessa investeringar uteblir. Att inte vidta de åtgärder som behövs för att innerstaden ska kunna bereda plats för bostäder och näringsliv är att missa potentialen i utökad skattebas och allt det ett växande näringsliv ger. Bolaget anser att utgångspunkten för en FÖP bör vara tydligare framåtriktad.

Staden behöver även arbeta vidare med strategier för utveckling av den befintliga innerstaden för att undvika att stadsliv sker i kransen av innerstaden och lämnar kärnan med en otrygg miljö och fallande värden.

Kajer och älvkanters underhåll är eftersatt genom flera decennier. Den centrala marken är en tillgång för göteborgarna som måste underhållas för att inte falla i värde. Att kombinera underhåll med utveckling är ett hållbart och smart sätt att skapa en bättre kvalitet på tillgångar samtidigt som det ger snabbare avkastning. I förslaget problematiseras de höga kostnaderna för underhåll av tillgångar, vilket är ett reaktivt sätt att se på problemet.

I granskningsförslaget har mycket av Älvstranden Utvecklings synpunkter gällande hållbarhet i samrådsskedet omhändertagits. Till exempel betydelsen av mångfunktionalitet och samnyttjande. FÖP:en lyfter även betydelsen av att använda Älvstaden som testbädd när det kommer till vattenrelaterade frågor. Dock ser bolaget att Älvstaden skulle kunna fungera som testbädd för betydligt fler utmaningar där nya typer av lösningar är nödvändiga.

Utgångspunkter

Älvstranden Utveckling ser positivt på att Vision Älvstaden är ett viktigt underlag för FÖP:en och ser det även angeläget att målbilden hanteras på ett strategiskt och systematiskt sätt gällande utmaningar, risker och prioriteringar för att kunna genomföras. Älvstranden Utveckling anser att det är bra att FÖP:en lyfter centrala Göteborg i ett lokalt och regionalt perspektiv, men belyser att utvecklingen inom Älvstranden också är viktig ur nationellt och internationellt intresse.

Planeringsinriktningar

Älvstranden Utveckling ser mycket positivt på att innerstaden föreslås växa över älven och att Frihamnen och Lindholmen ingår i innerstaden och betraktas som viktiga pusselbitar för att möjliggöra efterfrågad utökning. Positivt är även att älven inte bara är en barriär utan en kvalitet i innerstaden. Älvstranden Utveckling är även positiv till definierade noder och stråk men anser att noden knutpunkt Hjalmar är otydlig liksom dess koppling till stadsutvecklingsområdena Backaplan och Frihamnen.

Älvstranden Utveckling framför ett resonemang kring vikten av att det blir goda förbindelser mellan Frihamnen och Lindholmen för att det planerade läget för gång- och cykelbro även ska kunna ge nytta för Frihamnen. De framför även att det redan pågår arbete med att få till färjeförbindelser mellan Keillers kaj och Stenpiren.

Älvstranden Utveckling uttrycker en önskan om ökad tydlighet kring Södra Älvstranden och Oscarsledens minskade barriäreffekt när vi passerar 2035. Dels kring hur en integrering möjliggörs och dels för att förbättra luftkvaliteterna i området, men också att riksintresset kan omprövas.

Älvstranden Utveckling är positiva till den tydliga inriktningen i bedömningen att stärka kollektivtrafik och förutsättningarna för gång och cykel i syfte att minska behoven för boende och verksamma att äga egen bil.

Älvstranden Utveckling saknar en tydlig inriktning för gods- och avfallshanteringen för att minska påverkan på luft och buller i stadsmiljön. Det behöver pekas ut platser för samlastning i tidigt skede i planeringen för dessa funktioner för att det ska kunna genomföras.

Älvstranden Utveckling framhåller att kapitlet kring bebyggelse behöver förtydligas gällande inriktningen att staden i sitt bostadsutvecklande aktivt ska arbeta för att motverka boendesegregation och sträva efter en socialt blandad befolkning i alla stadsdelar och i alla delar av staden. Förslagsvis genom att lyfta bostäder som motverkar boendesegregation som ett särskilt innovationsområde.

Älvstranden Utveckling ser det som mycket positivt att bolagets synpunkter från samråds-skedet beaktats gällande samnyttjande som ett viktigt verktyg för utvecklingen av en hållbar stad, och samnyttjande bör alltid ses som ett lämpligt alternativ initialt och får inte avskrivas utan fördjupad analys. Hur ytor ska nyttjas i en tät stad kräver tidig, noggrann och strategisk planering. All planering måste förhålla sig till samnyttjande och pröva alla dess former i alla processer där det inom planeringen krävs en flexibilitet för att kunna möta samnyttjande. Ett arbete som synliggör vad som är möjligt ger också möjlighet att beskriva den kvalitet den täta staden kan erbjuda.

Som komplement till planerad stärkt infrastruktur för kollektivtrafik, gång och cykel vill Älvstranden Utveckling belysa vikten av att tillskapa ytor för delade funktioner och resetjänster (bil- o cykelpool mm) på strategiska platser i staden.

Det är positivt att planförslaget möjliggör för det mångdimensionella värdeskapande som kan uppstå genom tillfällig användning och kreativa zoner, i avvaktan på permanent utveckling. Det är också positivt att förslaget pekar på vikten av en bredare användning i tidiga skeden för att understödja utveckling och markanvändning som till exempel mobilitetsåtgärder, ytor för idrott och rörelse

Älvstranden Utveckling är positiva till att vattenfrågan i utvecklingen av centrala staden fått ett eget avsnitt och att Älvstaden pekats ut som möjlig testbädd. De ställer sig helt bakom ambitionen med mångfunktionella lösningar för olika vattenrelaterade problemställningar och som kan skapa nya värden i staden, bland annat genom öppen dagvattenhantering

Älvstranden Utveckling önskar att även den psykiska hälsan förs in under FÖP:ens tematiska inriktningar om Hälsa, risker och säkerhet, då utformningen av staden kan bidra till att möjliggöra för människor att bryta sin isolering, hittar ett socialt sammanhang och känner sig inkluderade i samhället.

Älvstranden Utveckling vill betona vikten av planering under mark i delkapitlet Teknisk försörjning. Önskvärt hade varit att koppla ihop den planeringen med planeringen ovan mark för att få en enda helhet, en fördjupad över- och undersiktsplan för centrala Göteborg, för att ta vara på synergier, möjligheter och hantera de utmaningar som skapas när de hanteras separat. Detta då det finns beroenden mellan det som sker under och ovan mark, som kan bli strukturbildande för det enda eller andra. Vi ser i dag bortträngning av exempelvis öppen dagvattenhantering på grund av att planeringen under mark inte tagit hänsyn till detta i tidigt skede. Här krävs ett överordnat arbete med ledningssamordning som utgår från en helhet, frågorna som inte kan hänskjutas till ett planområde.

Områdesvisa inriktningar

Bolaget ställer sig helt bakom förslagets inriktning att områden som Ringön, Gullbergsvass, Masthugget etapp 2 och Frihamnens yttre pirar får anstå till förmån för att genomföra de inre delarna av Frihamnen, Masthuggskajen, Centralen, Backaplan och delar av Lindholmen. Det är angeläget att prioritering sker för dessa områden i förhållande till andra områden i staden.

Älvstranden Utveckling står även bakom beskrivna rekommendationer för omvandlingsområden, men saknar en tydlighet och i vilka anläggningar som föreslås bevaras, vilka utfyllnader som åsyftas med mera.

Gällande de olika delområdena så har Älvstranden Utveckling några platsspecifika synpunkter. För att ta del av dem i sin helhet så hänvisas till yttrandet.

Älvstranden Utveckling står bakom merparten av de rekommendationer som anges för Frihamnen, men skickar med följande synpunkter; beskrivningen och läget för skyddsporten vid Kvillebäcken behöver justeras, utfyllnad av Lundbyhamnen är inte påbörjad utan tänkt på sikt – nu pågår tillståndsansökningar, hur bebyggelse och skyddsåtgärder beskrivs längs Hamnbanan, att en koppling (sociodukt) mellan Frihamnen mot Brämaregården är viktig, samt att Lundbyhamnens utfyllnad inte är korrekt i en del illustrationer.

Älvstranden Utveckling står bakom de rekommendationer som anges för Gullbergsvass. Vårt att ha med sig är att Gullbergsvass med detta resonemang tidsmässigt kommer att ligga längre fram än intilliggande områden inom Älvstaden, vilket gör det extra angeläget att övriga delområden inte skjuter över ansvaret till Gullbergsvass att lösa funktioner som inte inrymts i andra områden, till exempel yta för grönska, rekreation och social infrastruktur.

Älvstranden Utveckling är mycket positiva till att beteckningen stadskärna numera inkluderar hela delområdet Lindholmen och står även bakom de rekommendationer som anges för området men skickar med följande synpunkter:

- Lindholmen gärna kan beskrivas ännu mer som internationell innovationsarena, och för näringslivet som en "axel" mellan Volvo Lundby – Lindholmen – City som behöver ges förutsättningar att utvecklas.
- Utvecklingen på Lindholmen är helt beroende av effektiva systemlösningar rörande högvatten och skyfall.
- Södra delen av fastigheten Lundbyvassen 4:6 ska vara markerat som företagsområde och att utpekade stadslivsstråk förbi fastigheten inte är möjligt.
- Parkens utpekade läge och avgränsning är för detaljerat i detta övergripande planeringskede. Läget kan komma att påverkas av kommande Gropegårdsförbindelse.

Älvstranden Utveckling står bakom rekommendationerna men önskar en tydlighet kring flytt av färjetrafiken och att integrera Oscarsleden.

I kapitlet Genomförande ser Älvstranden utveckling positivt på att planförslaget beskriver att det i vissa omvandlingsområden kan vara bra att avvakta med att bebygga marken tills staden har råd att ta de kostnader som ger platsen dess fulla potential. Som inriktning för utbyggnad för centrala Göteborg bör omvandlingsområden prioriteras som möjliggör att stadskärnan växer över älven, här nämns första etappen av Frihamnen som prioriterad och framför att få till det riskskydd längs Hamnbanan som krävs för bebyggelsen längre in i området. Hjalmarstråket behöver byggas om till stadsgata mellan Hisingsbron och Hamnbanan.

Hållbarhetsbedömning

Älvstranden Utveckling är positiva till att det gjorts en omfattande hållbarhetsbedömning av FÖP centrala Göteborg. Många av de aspekter som lyfts är frågor som även är utpekade i Vision Älvstaden och viktiga för stora delar av den stadsutveckling som ska se i längs älven. Bedömningen blir dock i vissa fall lite vag, och detta beror på att planförslaget inte är tydligt exempelvis när det gäller barriärer som behöver omvandlas eller flyttas.

Hållbarhetsbedömningen är tydligt avgränsad att hantera de aspekter som är betydelsefulla inom centrala Göteborg, medan översiktsplanen hanterar fler hållbarhetsaspekter på ett mer övergripande plan. Älvstranden Utveckling tycker det är gedigen analys som gjorts men ser gärna att några fler aspekter hade inkluderats i hållbarhetsbedömningen.

Älvstranden Utveckling ser en risk med att planförslaget och hållbarhetsbedömningen inte är tydliga vid avvägningar och målkonflikter och lämnar frågor öppna till fortsatt planering och därmed svårare att hantera i en mindre geografi.

Älvstranden utveckling är positiv till att hållbarhetsbedömningen tar upp värdet av att bevara byggnader som kan erbjuda billiga lokaler för kulturella och kreativa verksamheter. De lyfter och efterfrågar även andra aspekter som momsaspekter när det krävs upprustningar, likaså potentialen av samnyttjande av lokaler, och slutligen värdet av bevarandet av befintliga byggnader i relation till andra faktorer såsom skydd för högt vatten eller skyfallslösningar.

Kommunens kommentar

Älvsstranden utveckling AB har lämnat ett ganska omfattande remissvar med många synpunkter. Stadsbyggnadskontoret bedömer dock att översiktsplanearbetet inte kan svara upp mot den detaljeringsnivå som efterfrågas.

Handlingens beskrivning av utgångspunkter har kompletterats med flera av de globala målen.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att Älvsstranden i stort ser positivt på fördjupade delen av centrala Göteborg samt de ändringar som gjorts efter samrådet, men framför frågeställningar som de anser hade behövt en högre detaljeringsgrad.

Översiktsplanearbetet har inriktningen att leda godstrafiken runt staden för att på sikt kunna integrera Lundbyleden och Oscarsleden i det lokala gatunätet. Syftet med detta är att minska barriäreffekterna kring dessa leder. Arbetet med vilka andra barriäröverbyggande åtgärder som behövs får drivas vidare i kommande planering. En långsiktig inriktning för Lundbyleden är att den ska integreras i ett lokalt gatunät. Utredningsområde för ny järnväg till hamnen över Hisingen på lång sikt. Stadsbyggnadskontoret instämmer med att barriärerna motverkar/försvarar inriktningarna i översiktsplanen. Trafikverket och Göteborgs Stad/Stadsbyggnadskontoret behöver ha fortsatt god dialog kring fortsatta arbetet kring barriäröverbyggande åtgärder.

Stadsbyggnadskontoret anser att synpunkterna kring otydlighet av noden Knutpunkt Hjalmar är ombändertaget i handlingen. Platsen är viktig för Hjalmar Brantingsstråket och det är inte främst på denna plats som ett stort bebyggelseillskott ska ske. Men den behöver vara väl gestaltad och utformad för att ombänderta stora flöden av människor.

Om- och samlastning av transporter ska i första hand lokaliseras till befintliga företags och verksamhetsområden. Att mer konkret peka ut och reservera mark för särskilda anspråk har inte varit lämpligt på den övergripande detaljnivån som översiktsplanen hanterat. Detta kräver ett fortsatt arbete med berörda parter. Även utpekande av samhällsservice och särskilt ytkrävande såsom förskolor och skolor. Handlingen förblir oförändrad inom omvandlingsområdena i Älvstaden kvarstår att behovet av samhällsservice ska lösas med framtagna riktlinjer i planeringen och det behöver säkerställas tidigt i planeringen. Gods och avfallshantering har kompletterats i kapitlet om Teknisk försörjning på en övergripande nivå.

Stadsbyggnadskontoret instämmer med Älvsstranden Utvecklings AB om vikten av planering under mark. Såsom det är beskrivet i handlingen på övergripande nivå i Innerstadens kapitel om Teknisk försörjning är så långt vi har kommit i arbete nu. Det kräver ett eget arbete eller arbetssätt för att synka planeringsfrågorna över och under mark på något större områden än enskilda detaljplaner.

Områdesbeskrivningen för Frihamnen har justerats gällande läge för skyddsporten och att det är tillståndsansökan som pågår för att på sikt kunna göra utfyllnad av Lundbyhamnen. Sociodukten inbegrips i det blågröna stråket där gång och cykelstråk är viktiga delar. Illustrationen där Lundbyhamnen syns har justerats.

För Lindholmen så är parkens läge inte beslutad. Detta redovisas till illustrationernas bildtexter och till objektsbeskrivningarna. Men tas med i plankarta och illustration utifrån att detta är en brist i området och behöver lösas i tillräcklig storlek. Utredningsområde för Gropegårdsförbindelsen kan komma att påverka en framtida park.

Utbyggnadsplaneringen kommer bli ett fortsatt arbete efter översiktsplanen.

GÖTEBORG ENERGI

Göteborg Energi har lämnat förslag till omformulering av det avsnitt som hanterar energiförsörjning i översiktsplanen. Framförallt handlar det om att de vill stärka kopplingen till stadens miljö- och klimatprogram och målsättningarna i Klimatkontrakt 2030 som innebär ett ökat behov av hållbar energi i Göteborg. För att uppnå dessa miljö- och klimatmål krävs försörjning för en fördubblad elanvändning samt 100% förnybar och återvunnen fjärrvärme. Göteborg Energi konstaterar att marktillgång ovan och under mark för befintliga och nya anläggningar är en förutsättning i energisystemet. De lyfter bland annat tillgång till mark för nya stam- och regionnätledningar in till Göteborg. Utredning av 2–3 nya eller breddade ledningsgator primärt från öster och norr behöver påbörjas omgående tillsammans med Svenska Kraftnät, Vattenfall, Göteborg Energi, omkringliggande kommuner och Västra Götalandsregionen för att kunna möta omställningsbehoven i samhället.

Centrala Göteborg

Göteborg Energi Nät AB (GENAB) har många befintliga anläggningar inom stadens gator och torg både ledningar och transformatorstationer. Den stora förtätningen och exploateringen av centrala delarna av staden, i synnerhet då byggnadernas fasader ligger i fastighetsgräns, skapar problem för GENAB och exploatörerna. Konflikter med GENAB:s ledningar uppkommer till exempel vid byggnationen och spontning, men även när byggnaderna är på plats eftersom ledningar då inte kan läggas nära fastighetsgränsen i och med huskropparna. Med andra ord så blir det bara mindre och mindre utrymme för alla ledningar som ska finnas i gator samt gång- och cykelvägar. Nya exploateringar medför också ännu fler ledningar.

Högsbo-Frölunda

GENAB har inget speciellt att erinra mot fördjupningen förutom att återigen påpeka att utrymme för GENAB:s befintliga och tillkommande anläggningar. Inom planområdet har de befintliga ledningar med spänningsnivåer på 10kV, 0.4 kV, 130kV samt styrkabel.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret har tagit emot Göteborg Energis förslag på omformuleringar i avsnittet om energiförsörjning och kommer justera handlingen utefter detta. Bedömningen är att det tydliggör frågeställningen som redan är omnämnd i handlingen.

Fortsatt arbete krävs med många parter för att möjliggöra den ökade energiförsörjningen till Göteborg. Till efterföljande planering med förtätning av staden är det av stor vikt att samordna olika anspråk under mark tidigt i processen.

GÖTEBORGS HAMN AB

Göteborgs Hamn AB (GHAB) konstaterar att de två viktigaste infrastrukturstråken på land till ytterhamnarna, det vill säga Lundbyleden och Hamnbanan, kommer att påverkas om stadskärnan ska växa över älven. De saknar samtidigt analyser/utredningar som beskriver konsekvenserna av att leda om godstrafiken runt Göteborg och vilka åtgärder som behövs för att lyckas med detta. GHAB anser därför att det är viktigt att kapaciteten på det övergripande vägnätet säkerställs. De efterlyser att Göteborgs Stad tar större grepp på den övergripande trafiken tillsammans med Trafikverket.

De lyfter bland annat att omfattande ombyggnad av Norrleden med fler körfält och planskildheter kommer att krävas. Troligen behövs även en ny förbindelse mellan väg 40 och E6 Söder för att avlasta Lundbyleden från genomfartstrafik. Att koppla ihop Götatunneln/-le-

den med Lundbytunneln med en tunnel under Göta älv anser GHAB är en åtgärd som behöver utredas för att se vilken effekt den skulle få för avlastning av Lundbyleden och Oscarsleden. Bolaget är även oroade för hur kapaciteten på Älvsborgsbron kommer att påverkas om godstrafiken ska gå runt Göteborg samtidigt som körfält för kollektivtrafiken (Metrobuss) ska reserveras på bron.

GHAB anser att det är viktigt att etappen Kvillebangården-Eriksberg på Hamnbanan byggs ut till dubbelspår för att säkerställa kapaciteten på Hamnbanan. Tidigare lämnade synpunkter om att det inte är rimligt att flytta Hamnbanan under överskådlig tid kvarstår. De påpekar även att Hamnbanereservat hindrar utveckling av delar av Halvorsäng. Bolaget är negativa till att nyttja nuvarande Hamnbanan även för kollektivtrafik. Det skulle få stora negativa konsekvenser för godstrafiken om spåren kommer att samutnyttjas.

GHAB anser att förslaget till ny översiktsplan behöver kompletteras med lämpliga ersättningslägen för färjeverksamheterna i innerhamnarna i enlighet med förslaget till fördjupningen av översiktsplanen för Västra Arendal och Torsviken. De hänvisar till sitt remissvar gällande granskningen av denna fördjupning bland annat vad gäller avvägning av riksintresse för kommunikation, hamn och Natura 2000-området i Torsviken.

Gällande nya älvförbindelser påpekar GHAB att sjöfartens behov för att säkerställa riksintresset för kommunikation, sjöfart på Göta älv, behöver beaktas. Bolaget framför också återigen ett önskemål om att överväga att ha med ett utredningsområde för skyddsportar längre väster ut, mellan Nötö, Rivö och Saltholmen för att skydda ytterhamnarna.

Avslutningsvis efterlyser GHAB en objektsbeskrivning för ytterhamnarna i markanvändningskartan som övergripande beskriver hamnverksamheten.

Centrala Göteborg

Se synpunkter ovan under ny översiktsplan.

Högsbo-Frölunda

Om lastbilstrafiken genom den centrala staden ska minska kommer Söder- och Västerleden att få en än viktigare betydelse för transporter till och från Göteborgs hamn. Det krävs dock åtgärder för att Söder- och Västerleden ska kännas som den naturliga vägen att välja för flöden som kommer E6 söderifrån och väg 40 mot Göteborgs hamn. GHAB konstaterar att exploatering och förtätning i områden runt om Söder- och Västerleden kommer att innebära konsekvenser för trafiken på leden. Exploateringen i närområdena till leden får inte medföra att framkomligheten för godstransporterna till/från Göteborgs hamn begränsas eller försvåras. Säkerställandet av godstransporternas framkomlighet måste lösas innan den planerade exploateringen genomförs, annars finns det en risk att Göteborgs hamns möjligheter till utveckling äventyras.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret instämmer med Göteborgs Hamn om vikten av det övergripande trafiknätet och att det behöver ske en total överblick av systemet för att på lång sikt leda om tung trafik runt staden för att möjliggöra en mer sammanhängande stad och för att minska barriärerna Lundbyleden och Oscarsleden. Göteborgs hamns förslag om en tunnel under Göta älv för att binda ihop de redan planskilda anläggningarna Lundbytunneln och Götatunneln har framförts av stadsbyggnadskontoret i Trafikverkets arbete med Åtgärdsvalsstudien Lundbyleden. Stadsbyggnadskontoret anser att

idén kan ge nyttor med redan gjorda investeringar. Förslaget förkastades i åtgärdsvalsstudien.

Stadsbyggnadskontoret förstår Göteborgs Hamns önskemål och inställning till befintlig Hamnbana, men håller fast vid att Hamnbanan är ett stort bekymmer i innerstaden då den begränsar Lindholmens och Frihamnens potential för stadsutveckling. Kontoret bedömer därför att reservatet som möjliggör en flytt av hamnbanan till ett annat läge över Hisingen ska finnas kvar i översiktsplanen.

Översiktsplanen kommer kompletteras med utpekande av ersättningsläge för färjetrafik i ytterhamnen, såsom FÖP Torsviken anger.

Synpunkten om att flytta utredningsområdet för skyddsportar längre västerut har inte bedömts lämpligt och området ligger fast.

Markanvändningskartan kommer att kompletteras med en objektsbeskrivning för ytterhamnarna.

Framkomligheten till Göteborgs Hamn är prioriterad. Trafikmängderna på Söderleden och Västerleden påverkas av såväl utbyggnad inom Högsbo-Frölundaområdet, som av all annan stadsutveckling som sker såväl i övriga Göteborg som i grannkommunerna. För att behålla god framkomlighet kommer åtgärder att behöva genomföras både inom trafiksystemet och med en förändrad färdmedelsfördelning, både lokalt och i ett större omland.

GÖTEBORGS STADS PARKERINGS AB

Göteborgs Stads Parkerings AB (Parkeringsbolaget) har deltagit i arbetet med de olika översiktsplanerna. De anser att arbetet har bedrivits i konstruktiv anda och ser mycket positivt på att det i remisshandlingarna har inarbetats beskrivningar och resonemang kring många av de frågor om tillgänglighet till staden med bil och hanteringen av parkering som bolaget bidragit med i diskussionerna under samrådsskedet.

Parkeringsbolagets yttrar sig utifrån perspektiven att parkering på olika sätt påverkar människors möjligheter att få tillgång till stadens och regionens resurser, att parkering är en viktig förutsättning för stadens handel och besöksnäring samt att lokalisering och funktioner hos ytor för parkering kan främja hållbart resande.

Parkeringsbolaget delar översiktsplanens uppfattning att parkering är en viktig strategisk mobilitetsfråga och ett viktigt verktyg för att kunna styra flöden och skapa god tillgänglighet. Bolaget delar även uppfattningen att en medveten placering och utformning av parkeringsanläggningar är ett viktigt verktyg för att minska bilbelastningen i stadskärnan och att parkeringshubbar i strategiska lägen bidrar till god tillgänglighet och ett hållbart resande.

Parkeringsbolaget delar de tre översiktsplanedelarnas syn när det gäller mobilitet och parkering, men de önskar en ökad tydlighet i planhandlingarna kring var de strategiska lägen för parkeringsanläggningar och -hubbar ska vara belägna. Enligt bolagets uppfattning kommer det underlätta i den framtida planeringen om inriktningen för och lokaliseringen av strategiska besöksparkeringar, målpunkts- eller infartsparkeringar samt ytor för parkering av delade fordon och andra mobilitetstjänster, tydliggörs i översiktsplaneförslagen.

Parkeringsbolaget framhåller att så länge kollektivtrafiken ännu inte kan erbjuda tillräcklig åtkomst till alla målpunkter behöver planeringen av den "Nära storstaden" även inkludera strategiskt belägen parkering.

Parkeringsbolaget vill att översiktsplanen blir tydligare när det gäller parkeringsstrategier i stadens planeringsarbete och lyfter fram skrivningar i Trafikkontorets remissversion av åtgärdsvalsstudien för Dag Hammarskjölds boulevard som ett gott exempel på detta. Bolaget understryker betydelsen av att en parkeringsstrategi tas fram i mycket tidiga planeringsskeden för att bidra till att säkerställa lokalisering och genomförande av målpunktparkering och optimala parkerings- eller mobilitetshubbar. De anser att ju tidigare frågor kring mobilitet och parkering hanteras i planeringsarbetet, desto större är möjligheterna att samverka kring gemensamma lösningar. De efterlyser också ett tydligare beskrivet tillvägagångssätt gällande framtagande av översiktliga parkeringsstrategier, på olika nivåer i stadsplaneringen, så att ytor för strategisk parkering tidigt kan identifieras och förutsättningar för god tillgänglighet och hållbart resande kan skapas.

Parkeringsbolaget delar översiktsplanens inriktning att utbud och prissättning av parkering kan användas som verktyg för att uppmuntra fler att välja alternativa färd sätt till bilen, men de skulle önska en tydligare beskriven helhetssyn över hur parkering som funktion och dess lokalisering kan bidra till genomförandet av översiktsplanens intentioner om minskat bilresande.

Centrala Göteborg

Parkeringsbolaget menar att en parkeringsstrategi, likt den som föreslås i åtgärdsvalsstudien för Dag Hammarskjölds boulevard, skulle kunna tydliggöra den framtida parkeringsinriktningen för centrala staden, vilket kommer underlätta arbetet med framtida planering.

När det gäller resande till och från centrala Göteborg anser bolaget att det är mycket väsentligt att fortsatt utreda och utveckla lämpliga ytor för infartsparkeringar. I kombination med ytor för mobilitetstjänster, skulle infartsparkeringar bidra till god tillgänglighet för de resenärer som inte kan eller vill fortsätta hela resan med samma fordon.

Se också synpunkter ovan under ny översiktsplan.

Högsbo-Frölunda

Se synpunkter ovan under ny översiktsplan.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret tar emot synpunkterna och frågan att peka ut platser för strategiska lägen för parkeringar och mobilitetshubbar i markanvändningskartan. I arbetet med Högsbo-Frölunda har parallellt arbetats fram en åtgärdsvalsstudie som berör frågan om parkeringsstrategi för området. I centrala Göteborg har ingen motsvarande studie gjorts. Stadsbyggnadskontoret bedömer inte att det är möjligt att arbeta fram en parkeringsstrategi på översiktsplanenivå. Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen om att det är väsentligt att fortsätta utreda platser och principer för infartsparkeringar tillsammans med Parkeringsbolaget.

GRYAAB AB

Såvitt Gryaab kan bedöma är deras synpunkter från samrådsyttrandet väl omhändertagna och till största del beaktade i nuvarande granskningshandling av Göteborgs översiktsplan samt fördjupningarna för centrala Göteborg och Högsbo-Frölunda. Även behov av markområden för eventuell framtida utbyggnad av Ryaverket är omhändertaget. Gryaab har inga ytterligare synpunkter att tillföra.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

PRIVAT- PERSONER

PRIVATPERSON 110

Personen anser att staden ska planera för att Lövgärdet och Gårdsten ska växa ihop med Surte, samt att Kärra ska byggas ut norrut upp till Ale och Kungälv.

Kommunens kommentar

Översiktsplanen redovisar möjlig framtida koppling från Lövgärdet mot Surte. Vad gäller att knyta Kärra mot Kungälv med bebyggelse kan det först bli aktuellt på lång sikt och hanteras inte i denna översiktsplan.

PRIVATPERSON 111

Personen föreslår att översiktsplanen kompletteras med spår- eller järnvägsreservat till Torslanda samt längs E:6 norrut mot Kungälv. Personen anser att det bör framgå tydligare att målsättningen är att vissa barriärer ska överbyggas eller omvandlas till stadsgator och att körfält innanför Vallgraven ska stängas av och göras till en del av parken. Personen anser även att översiktsplanen bör möjliggöra stadsutveckling på Heden och evenemangsstråket norr om Valhallagatan.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna. Översiktsplanens huvudsakliga inriktning avser att främja ett hållbart resande.

PRIVATPERSON 113

Personen har planer på att bygga bostäder/lägenheter för barnfamiljer på sin fastighet på Styrso.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar att ny byggnation inom fastigheten inte är förenlig med förslaget till översiktsplan.

PRIVATPERSON 114

Personen anser att förbättringar behöver ske i trafiken och kollektivtrafiken i Torslanda.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

PRIVATPERSON 115/116

Personen har en rad konkreta förslag på åtgärder kopplat till kollektivtrafik och anser att åtgärder för att lösa upp trafikknuten Drottningtorget/Brunnsparken bör prioriteras. Åtgärderna som föreslås inkluderar bland annat att bygga en stadsbanetunnel under centrum för linjen Angered-Frölunda och en pelarbana i centrum för linjen Länsmansgården-Mölnadal.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten och förmedlar vidare idéerna till trafikkontorets arbete med kollektivtrafik.

PRIVATPERSON 117

Personen påpekar att föreslagen markanvändning öster om Ivar Wikers väg i Brottkärr är motstridig detaljplanen, avstyckad tomt samt givet bygglov.

Kommunens kommentar

Markanvändningskartan justeras så att det överensstämmer med gällande markanvändning.

PRIVATPERSON 118

Gällande och föreslagen översiktsplan anger att delar av personens nyligen avstyckade tomt i Andalen omfattas av grön- och rekreationsområde. Personen ber om att i den nya översiktsplanen ange hela den privata tomten som byggbar.

Kommunens kommentar

Fastigheten ligger inom användningen landsbygd i förslag till ny översiktsplan vilket innebär att enstaka lokaliseringssprövnings för ny bebyggelse är möjlig.

PRIVATPERSON 119

Personen menar att det ska satsas på gemensamhetsfrämjande bostäder för äldre. Personen påpekar att "Carinhuset på Heden" är ett förslag som bör tas tillvara på och hänvisar till en bifogad fil.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

PRIVATPERSON 120/135

Yttrandet avser en fastighet i Kvillehed. Personen påpekar att fastigheten har klassats om till att ej längre vara jordbruksmark och därför bör ändras i översiktsplanen.

Kommunens kommentar

Jordbruksmark i mark- och vattenanvändningskartan baseras på Jordbruksverkets blockdatabas. Kartinformationerna har uppdaterats efter utställningen.

PRIVATPERSON 121

Personen har synpunkter på att pendlarstråket från Säve via Kornhalls färja till Kungälv kommun är hårt belastat och anser att en fast broförbindelse eller att ny älvförbindelse bör byggas närmare Ytterby.

Personen har även synpunkter som rör genomfartsleder med fokus på behovet av förbifart. Personen ger förslag på förändringar på kort och lång sikt, samt ger räkneexempel på hur det ska finansieras. En rad förslag på kortsiktiga åtgärder konkretiseras i yttrandet. Personen har även bifogat skisser på två alternativ för långsiktiga åtgärder för förbifart Göteborg.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret tackar för synpunkterna och tar emot idéerna.

PRIVATPERSON 122

Personen önskar mer klassisk arkitektur, där nybyggnationer är anpassade till stadens klassiska kvarter.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

157 PRIVATPERSONER BOENDE I TORSLANDA

Sammanlagt 157 identiska eller likalydande yttranden har inkommit från privatpersoner, boende i Torslanda som samtliga anser att vägreservatet mellan Hästevik och Tumlehed ska tas bort. Många anser även att området ska ges någon form av naturskydd för att undvika vägar och exploatering i framtiden. Flera föreslår att naturreservat ska skapas. Som motiv anges framförallt att naturområdet är viktigt för friluftsliv, kulturminnen, rekreation, biologisk mångfald, samt att här finns flera skyddsvärda och rödlistade arter. En person lyfter att förslaget inte gynnar dem som påverkas av förslaget då de röstat för fortsatt färjetrafik i två omgångar. En annan person anser att projektet att bygga bro ska läggas ner och att pengarna istället ska läggas på att förbättra sjukvård, skolor, äldre och minska kriminaliteten i Göteborg.

Gemensamt för de flesta av de 157 skrivelserna är att de är särskilt kritiska till en väg enligt alternativ UA3C och UA3D i Trafikverkets åtgärdsvalsstudie för väg 155 som de menar skulle innebära barriäreffekter, nya bullerstörningar och vägfragmentering av hela området. Några personer anser att en hög bro kommer sprida trafikbuller över större delen av skärgården och ifrågasätter varför trafiken ska lyftas så högt. Personen undrar också om broarna behövs och om befolkningen på öarna förväntas mångdubblas. Ytterligare ett motiv som lyfts är att en tunnel skulle bidra med avgasskorstenar med fläktljud och utflöde av avgaser samt höga halter av radon från bergets radonstråk. UA3A lyfts fram som ett mer lämpligt alternativ med motivet att det är mer hållbart att nyttja och förbättra det vägnät som redan finns för att ta sig ut i norra skärgården samt att översiktsplanen anger att exploatering i Torslanda och övrig ytterstad främst ska ske i redan etablerade områden.

Det förekommer även andra synpunkter kring de olika alternativen i Trafikverkets åtgärdsvalsstudie. Två personer anser att förslag UA3D är att föredra om det ska vara fast förbindelse i form av bro mellan Torslanda och Öckerö och om färjorna ska vara kvar att alternativ UA3B är mest skonsamt för naturen. En annan person anser att de enda tänkbara alternativen från



Alternativ enligt Trafikverkets Åtgärdsvalsstudie för väg 155.

åtgärdsvalsstudien är UA3A eller UA3D. En person anser att samtliga UA3-förslag är ohållbara och att ett A-traktorförbud på väg 155 borde diskuteras och installeras istället. Enligt en person skulle förslag UA3A eller UA3B kunna gå.

En person anser att UA3C skulle påverka boende negativt av en väg förlagd i närheten av sina bostäder. Personen anser det beklagansvärt då närheten till naturområdet var en anledning till att de bosatte sig där. Personen förväntar sig att stor hänsyn tas till naturvärden, miljöpåverkan och de boende som blir berörda av beslut som fattas.

Några yttranden lyfter även fram alternativa lösningar. En person uppmanar till att införa tågpendling från Sörred, skapa färjetrafik mellan öarna och centrala Göteborg eller Lindholmen. Personen tycker att vägfokus ska läggas på Kongahällavägen, då det problemet ej löses via vatten. En annan person har föreslagit att lägga två sänktunnlar från Varholmen/Björkö/Öckerö. Ytterligare en person uppmanar till att bygga snabbspårvagn runt Hisingen med en anslutning till Lilla Varholmen. Personen anser det vara bättre än bilbro, då en snabbspårvagn kan försörja en mängd stationssamhällen längs linjen.

Ytterligare synpunkter som gäller naturområdet förekommer. En person föreslår att Sillviks naturreservat utökas för att även omfatta Tumlehed och att djur- och växtliv bör inventeras i Hästevik och Tumlehed. En person tillägger att det i översiktsplanen står att tillräckligt stora grönytor per person ska säkerställas vid förtätning och nybyggnation. Personen menar att vägreservatet går emot den skrivningen. En person uppmanar till att göra området mer tillgängligt med parkeringar intill, belysta motions slingor eller med en motionscentral likt Skatås. Om och när militärområdet mellan Hällsvik och Hjuvik planeras, bör området göras grönt med möjlighet för motion och lek att finnas kvar.

Kommunens kommentar

Trafikverket har tagit fram ett förslag till en åtgärdsvalsstudie för väg 155 mellan Torslanda och Hönö. Syftet med studien är att finna en långsiktigt hållbar lösning för tillgängligheten och förbindelsen mellan Göteborg och Öckerö, med fokus på väg 155. Studiens tidplan innebär att slutsatser kommer dras efter att översiktsplanen är beslutad. Kommunstyrelsen i Göteborg kommer att yttra sig över förslaget till åtgärdsvalsstudie under senhösten 2021.

PRIVATPERSON 164

Personen efterfrågar beskrivande textdokument motsvarande de som finns till ÖP09, till exempel "Riksintressen, miljö och riskfaktorer" och "Användning av mark och vatten". Personen undrar om detta är något som kommer att presenteras i ett senare skede eller om det går att hitta någon annanstans på hemsidan.

Kommunens kommentar

Motsvarande beskrivningar finns i den nya översiktsplanen, framförallt kopplat till kartan.

PRIVATPERSON 169

Personen anser att det är viktigt att etablera en ny fast förbindelse mellan Torslanda och Öckerö. Därför vill personen att vägreservatet mellan Hästevik, Tumlehed och Amhult ska finnas kvar.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

PRIVATPERSON 171

Personen uppmanar till att använda befintlig vägstruktur och att inte exploatera fina naturområden som används av många människor för rekreation och motion dagligen.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

11 PRIVATPERSONER

Elva personer håller med Askims fältrittklubbs yttrande, se under rubriken Övriga. En person tillägger att det finns passande mark i Sisjön, mellan Göteborg och Mölndal, för Askims ridskola att flytta till. I området finns befintliga ridvägar och det finns möjlighet till en större ridskola.

Kommunens kommentar

Se kommentar Askims fältrittklubb.

PRIVATPERSON 195

Två personer, som är markägare av ett markområde i Nolvik, Björlanda har synpunkter på förslag på utvecklingsområden för framtida bebyggelse. Personerna föreslår att Nolvik ska inkluderas som utredningsområde för framtida bebyggelse i den nya översiktsplanen. De motiverar med att de utpekade utvecklingsområdena, Björlanda-Låssby och Säve, till stor del består av jordbruksmark, vilket kan fördröja bebyggelseprocessen. Dessutom finns det god potential för ytterligare bebyggelse i Nolvik och det finns en stor efterfrågan.

Kommunens kommentar

Utredningsområden är områden där större sammanhängande utbyggnad kan prövas. Kontoret bedömer inte att Nolvik är ett sådant område. Den aktuella fastigheten ligger inom områden där enskilda kompletteringar kan prövas.

PRIVATPERSON 216

Personerna är positiva till att stadens parker markeras ut tydligt, då dessa är viktiga för stadens invånare. De välkomnar att förslaget tydligt markerar att Hisingsparkens nuvarande utbredning ska gälla.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

PRIVATPERSON 218

Personen har synpunkter på översiktsplanen samt de fördjupade delarna angående trafikens klimatpåverkan och hur viktig cykeln är för att uppnå hållbar trafik. Personen hänvisar till olika bakgrundsinformation och forskning som rör detta.

Personen anser att översiktsplanen i högre grad behöver försvara möjligheten att bygga ett konkurrenskraftigt pendlingscykelnät. Personen lyfter ”milperspektiven” baserat på att det är rimligt att vardagscykla 5–7 km.

Personen är för en funktionsblandad stad, med flera noder/tyngdpunkter istället för ett centrum och anser att dessa tyngdpunkter borde planeras som centra för attraktiva cykelförbindelser med egna milperspektiv. Begreppet cykelavstånd hänger intimt ihop med genhet och

framkomlighet. Personen anser att det är egenskaper som översiktsplanen vill ge kollektivtrafik, men att cyklisterna är ännu mer känsliga för det.

Personen påpekar att översiktsplanen som nu är baserad på 2-gradersmålet måste skärpas för att nå det klubbade 1,5-gradersmålet, samt ta höjd för ökade krav under kommande år. Vidare har personen detaljanmärkningar på översiktsplanen, bland annat vad som redovisas på karta kopplat till pendlingscykelnät.

Högsbo-Frölunda

Personen poängterar att Dag Hammarskjöldsleden idag fungerar bra för cykelpendling med få stopp men med förslaget att göra om den till boulevard skulle innebära många korsningar och därmed sänka cykelns framkomlighet. Personen anser att det är nödvändigt att kollektivtrafiken ersätter bilresandet men att det inte får ske på bekostnad av cykelmöjligheterna.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret instämmer i synpunkterna om behovet av att stärka cykeln som transportslag. Översiktsplanen innehåller inriktningar som innebär att skapa sammanhängande cykelinfrastruktur separerad från fotgängare. Grundläggande faktorer som komfort, orienterbarhet och igenkänning, genhet, trafiksäkerhet och trygghet är då också viktiga att beakta.

Vad gäller Högsbo-Frölunda föreslår fördjupningen att cykelvägnätet kommer utvecklas ytterligare väster om Dag Hammarskjöldsleden för att öka utbudet av cykelvägar och möjliggöra för fler att cykla.

PRIVATPERSON 240 OCH 248

Två identiska yttranden har inkommit som önskar att översiktsplanen ändras så att hela fastigheten Fiskebäck 8:1 endast får användas för verksamheter kopplade till hamnens verksamhet samt att minsta möjliga exploatering sker av Dansholmen och Sjöbacka. Ett av yttrandena är undertecknat av 85 fastighetsägare/boende i närområdet. De anser bland annat att byggnation på fastigheten skulle innebära stora inskränkningar för allmänhetens tillgång till strandområdet.

Kommunens kommentar

Detaljplan pågår för det aktuella området. Synpunkter har därför vidarebefordrats till stadsbyggnadskontorets planavdelning.

PRIVATPERSON 249

Privatpersonen har synpunkter på högvattenskydd runt lågt liggande områden. Personen uppmanar till att inte bygga dammar runt Göteborgs låglänta områden, då det är att jobba mot naturen. Istället bör staden flyttas upp mot högre höjder.

Personen anser att den organisation som ska genomföra och förvalta fördämningarna (översvämningsskydd) måste vara mycket tekniskt kompetent och ges mandat att underkänna fysisk planering, bygglov eller andra aktiviteter som kan leda till att anläggningarna skadas. Personen lyfter bland annat även att organisationen ska vara skyddad från politisk påverkan och kontinuerligt kontrollera samt underhålla hela sträckningen.

Personen anser det olyckligt att staden fattat beslut om att fokusera på "försvar" då det är det dyraste, mest komplicerade och riskfyllda alternativet. Personen rekommenderar att staden istället ska fokusera på "reträtt" och i andrahand "attack". Personen kommer med ett flertal idéer på stadsutveckling. Exempelvis att låta andraväningarna i en byggnad bli entréväning

och utnyttja förstavåningarna till verksamheter som kan översvämmas eller evakueras efter varsel utfärdat av SMHI.

Personen föreslår att det tillsätts en nationell kommission med ett brett spektrum av kompetenser för att vägleda Göteborg och andra kustnära kommuner i frågor om klimatpåverkan.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna.

PRIVATPERSON 252

Centrala Göteborg

Tre personer som är djurgårdsinnehavare i kringlan (Rödastensmotet) skriver angående förslaget att göra delar av Sjöbergen till park. Personerna vill att även "kringlan" bevaras och ingå i parkområdet. De påpekar att platsen är uppskattad av många, såväl boende i Sjöbergen som av allmänheten. Bifogat i yttrandet är en bild på den utsikten, bild på en lapp som lämnades av en person vars liv räddades, samt en ljudinspelning på fågelsången med brusande trafik i bakgrunden.

Kommunens kommentar

Lämplig utformning och vilka ytor som bör ingå i en stadspark vid Röda sten och Sjöbergen föreslås utredas i ett fortsatt arbete. Byggnadsnämnden har beslutat att områdesbestämmelser ska upprättas för odlingsområdet och del av angränsande natur och skogsmark efter det att den nya översiktsplanen är antagen.

PRIVATPERSON 261

Personen anser att det är viktigt att ha alla typer av bostadsområden i kommunen och att det saknas vanliga villakvarter. Det är nödvändigt med renodlade villakvarter för att attrahera kvalificerade personer och barnfamiljer så att dessa inte flyttar till grannkommunerna eller andra städer. Personen anser att det tydligt ska anges i översiktsplanen att blandstad bara är aktuellt i de mest centrala delarna och att i övriga delar ska tomterna vara minst 1 000 kvadratmeter och endast tillåtas tvåvåningshus.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret anser att ett brett bostadsutbud bidrar till stadens och regionens dragningskraft och är en viktig faktor för näringslivet och arbetsmarknadens utveckling. Variation i bostadsutbud och i offentliga rum, med såväl småhus som flerbostadshus, bidrar också till att skapa en mer upplevelserik och attraktiv närmiljö. Hur denna variation, eller blandning, ser ut kan variera mellan olika delar av staden.

PRIVATPERSON 266

Personen är mycket kritisk till förslaget på ny översiktsplan och vill därför att förslaget omarbetas. Personen anser att förslaget kommer att driva tillbaka Göteborg till en segregerad stad. Personen menar att översiktsplanen endast gynnar cityborna medan de som bor utanför behöver spendera mycket tid på pendelresor och pengar på exempelvis tullavgift för att komma åt den urbana servicen.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna.

PRIVATPERSON 275

Personen anser att Göteborg ska satsa på medborgarinitiativ. Det har exempelvis gjort Göteborg till en enastående musikstad. Personen ger förslag på ändringar som behöver göras i stadsutvecklingen, för att skapa ett mer tilldragande Göteborg. Bland annat lyfter personen behovet av att tillåta luckor i staden som skyddas från ekonomisk exploatering samt att säkerställa att gamla eller slitna lokaler får stå kvar. Personen anser även att man bör bygga enligt beprövad erfarenhet med slutna kvarter, blandade upplåtelseformer, blandade funktioner, raka gator i rutnät, mikrotorg, pocketparker, gatuparkering och blandade fordonsslag på gatorna. Vidare har personen förslag som rör Heden, behovet av ett kulturellt nav, utökad spårvagnstrafik samt att Göteborg borde planera enligt den modell man just nu gör i Paris: 15-minutersstaden.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret instämmer med flera av synpunkterna. Fördjupningen för centrala Göteborg innehåller bl a inriktningar om kreativa zoner som även finns markerade på markanvändningskartan. Översiktsplanen syftar även till att stärka kollektivtrafiken bland annat spårvägstrafiken. Vad gäller Paris modell om en 15-minutersstad har kontoret gjort bedömningen att denna modell inte är lämplig att applicera på Göteborg, bland annat på grund av skillnaden i storlek mellan de båda städerna.

PRIVATPERSON 288

Personerna önskar att obrutna och säkra ridvägar mellan och i anslutning till ridanläggningarna i Bua-området, Torslanda, redovisas på kartan. De önskar även att hänsyn tas till behov av befintlig och utökad betesmark med lämpliga förhållanden för hästhållning och att befintliga fyra anläggningar kvarstår med möjlighet till expansion. De menar att om Torslanda ska växa behöver hästhållningen bevaras intakt och expandera.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna. Att redovisa ridvägar har bedömts som för detaljerat för översiktsplanen. Däremot framgår det av översiktsplanens inriktningar att hänsyn ska tas till och bevara befintliga ridvägar i stadsutvecklingen. Framtida behov av utökad verksamhet eller nya anläggningar har inte studerats i denna översiktsplan utan får göras i fortsatt arbete.

9 PRIVATPERSONER

Nio privatpersoner har skickat in yttrande att de håller med Yimby Göteborgs yttrande, se sammanfattning och kommentar till Yimbys yttrande under Övriga.

PRIVATPERSON 300

Personen anser att Göteborg måste utvecklas mer i storstadsriktning för att överleva på sikt och tycker om utvecklingen de senaste åren. Personen tycker om föreslagna och pågående projekt som Masthuggskajen, Karlastaden och Wallenstams förslag på Heden. Personen har idéer kring Heden, Skanstorget, Gullbergsvass, Frihamnen och några enskilda byggnader. Vidare hoppas personen att det kommer byggas tunnelbaserad spårväg mellan Lindholmen och fastlandet. Personen tycker även om småhus i ytterkantsområden och nya hållbara industri/logistikprojekt.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret har noterat synpunkterna.

PRIVATPERSON 310

Personen motsätter sig förslaget att lägga framtida Hamnbanan genom Svarte Mosse. Det är ett fantastiskt naturområde för friluftsliv- och fågelliv, med viktiga kulturvärden.

Personen önskar att översiktsplanen ännu tydligare understryker vikten av att motverka de barriärer samt luft- och bullerproblem som de statliga lederna för med sig för Göteborg. Det är viktigt att översiktsplanen verkar för att Norrleden används i högre utsträckning för att avlasta tung trafik genom staden och att Lundby- och Oscarsleden omvandlas till mer stadsmässiga boulevarder i framtiden. Hastigheterna på samtliga centrala motorleder eller leder i närheten av bostäder bör sänkas för att öka stadsmässighet runtom i Göteborg och för att minska buller och skadorna på luftkvalitet de medför.

Kommunens kommentar

Järnvägsreservatet som berör Svarte mosse är tänkt som tunnel. Översiktsplanen lyfter att inriktningen på lång sikt är att godstrafik framförallt ska ledas runt staden, bland annat på Norrleden.

PRIVATPERSON 312

Personen anser att staden borde förtätas på redan bebyggda områden och bevara de naturområden som finns. Personen exemplifierar med Sjöbergen och påpekar att om det byggs där går det inte att återställa sedan. Personen anser att utan naturområdena blir Göteborg inte den fina stad det är nu och uppmanar till att låta andra värden än de ekonomiska styra och att tänka långsiktigt – för framtiden, barn och barnbarn. Naturen behövs för biologisk mångfald, klimatet och människors rekreation.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret har noterat synpunkterna.

PRIVATPERSON 315

Personen anser att skrivningarna om Skansberget i underlagsrapporten Riksintressen för kulturmiljövården samt beskrivning av centrala stadens karaktärsområden bör harmoniseras med den av Byggnadsnämnden godkänd planansökan.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret ser ingen motsättning med att underlagsrapporten kring Riksintresset anger att Skanstorget är en unik kulturmiljö och den planansökan som är under behandling.

PRIVATPERSON 316

Centrala Göteborg

Personen anser att Sjöbergen måste bevaras intakt och få en "Bevarandeprogram-stämpel". Personen lyfter att naturområdet är viktigt för människor, rödlistade djur och insekter. Personen skriver att Sjöbergen fungerar som en stadslunga dit man kan fly för frisk luft. Därför är det oerhört viktigt att området bevaras.

Kommunens kommentar

Byggnadsnämnden har beslutat att områdesbestämmelser ska upprättas för odlingsområdet och del av angränsande natur och skogsmark efter det att den nya översiktsplanen är antagen.

PRIVATPERSON 317

Två personer önskar att färjetrafiken byggs ut mer istället för att anlägga fast förbindelse mellan Amhult, Tumlehed och Hästevik. De vill fortsätta använda dessa naturområden för bland annat rekreation. Dessutom önskar personerna att stall kring Buaområdet (Buastall, Bulycke ridskola med flera) ses över. De anser att staden bör trygga mark för hästbete/stall, samt säkra ridvägar för ridande, då det är många som rider i Torslanda.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten. Att redovisa ridvägar har bedömts som för detaljerat för översiktsplanen. Däremot framgår det av översiktsplanens inriktningar att hänsyn ska tas till och bevara befintliga ridvägar i stadsutvecklingen. Framtida behov av utökad verksamhet eller nya anläggningar har inte studerats i denna översiktsplan utan får göras i fortsatt arbete.

PRIVATPERSON 325

Personen har synpunkter på hur en fastighet i Brottkärr redovisas på markanvändningskartan. Större delen av fastigheten har beteckningen ”bebyggelseområde i ytterstaden” och en del av fastigheten beteckningen ”naturområde”. Personen önskar att hela fastigheten får beteckningen ”Bebyggelseområde”.

Kommunens kommentar

Synpunkten innebär ingen justering av markanvändningskartan.

PRIVATPERSON CENTRALA GÖTEBORG 13

Personen uppmanar till att bevara Sjöbergen med dess koloni- och djurgårdsområde och att inte bygga rondellen.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

PRIVATPERSON CENTRALA GÖTEBORG 14

Personen tycker att det är bra om Sjöbergen och kringliggande område blir en park som är tillgänglig för alla.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

PRIVATPERSON CENTRALA GÖTEBORG 15

Personen uttrycker glädje över att Sjöbergens koloniområde ska skyddas och bevaras. Personen önskar att området behålls i nuvarande form och inte görs om till att likna andra parker. En av de stora kvaliteterna i området är att det är orört, dynamiskt, ordnat och bjuder in till eget skapande.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

PRIVATPERSON CENTRALA GÖTEBORG 16

Sjöbergen är en diamant eftersom det inte är tillrättat, anser personen. Sjöbergen ska skyddas som ett kultur- och naturområde som inte ska ändras. Området är värdesatt av många olika människor. Träden som finns i Sjöbergen ska bevaras då de hjälper staden att skapa bättre luft och därmed livsvillkor.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

PRIVATPERSON HÖGSBO-FRÖLUNDA 61

Personen uppmanar till att binda ihop större naturområden genom gröna korridorer och därmed bidra med biologisk mångfald och ökad livskvalitet. Till yttrandet finns en bifogad fil som beskriver området runt Nymilsgatans olika delar, vilka djur och växter som lever i området, frågeställningar och förslag. Personen anser det nödvändigt att alla intressenter (till exempel växter och djur) inkluderas innan planerna fortskrider. Förslag med illustrationer ges på hur gröna passager kan koppla ihop Änggårdsbergen med Ruddalen. Detta projekt skulle gå att finansiera genom att höja trängselskatten med en krona.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret tackar för synpunkten.

PRIVATPERSON HÖGSBO-FRÖLUNDA 62/64

Avseende åtgärdsvalsstudien för Dag Hammarskjölds boulevard föreslår privatpersonen följande:

Flytta på sikt tillbaka hållplats Botaniska till nuvarande läge, där det då kompletteras med förbigångspår för att möjliggöra att vissa vagnar kan passera utan att stanna.

Ersätt föreslagna spår i Marconigatan med spår i A Odhners gata, öster om Marconimotet.

Skapa ett reservat för en eventuell järnväg från Västlänkens Station Haga mot Järnbrott och vidare söderut, som kan trafikeras på sträckan Järnbrott – Hovås som stadsbana i en första fas.

Angående den tredje punkten tillägger personen att det finns möjlighet att starta spårvägstrafik på sträckan Marklandsgatan – Järnbrott – Nya Hovås som stadsbana först, som senare konverteras till järnväg.

I trafikkontorets åtgärdsvalsstudie Dag Hammarskjölds boulevard finns ett alternativ Grön via Dag Hammarskjöldsleden (avsnitt 8.3.2). Personen föreslår att detta alternativ med en betongtunnel under leden väljs, precis som tidigare visats i en FÖP-illustration.

Privatpersonen har bifogat detaljerade beskrivningar av förslagen. Dels ett som visar förslag på järnväg Mölndal – Järnbrott – Frölunda och ett som visar sträckan Marklandsgatan – Askim. Dessa är framtagna av Spårvägssällskapet Ringlinjen.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna.

PRIVATPERSON HÖGSBO-FRÖLUNDA 69

Två personer uttrycker att det är viktigt att nya bostäder i Järnbrott och södra Järnbrott byggs i samklang med befintliga bostäder. Om höga lägenhetshus byggs här kommer området förlora sin prägel. Om bostäder planeras vid Järnbrottsskogen på Gnistgatan försvinner ännu mer grönska, vilket det behövs mer av. Om en överfart placeras till östra sidan vid norra delen av Sändaregatan kommer personernas gata att inramas av trafik på alla håll och störs av ökad trafik. Vid planeringen av byggnationen måste det beaktas att husen står på lera och reagerar på små grävare så att huset skakar. Personerna skriver att de behöver en dräglig boendemiljö även under byggprocessen.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

PRIVATPERSON HÖGSBO-FRÖLUNDA 66

Personen önskar att Sjöbergen får vara ifred.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

PRIVATPERSON HÖGSBO-FRÖLUNDA 67/68

Personerna ställer sig generellt negativt till att grönområden, trädgångar och gräsmattor byggs bort till förmån för byggnader, verksamheter eller hårdgjorda ytor. Personerna uttrycker oro för de tänkta nybyggnationerna runt deras hus på Sändaregatan. Alla grönområden runt omkring som ingår i delområde 8 och 11 är tänkta att genomgå stora förändringar. Om hus skulle byggas på gräsplättarna här skulle det resultera i ständig skugga i personernas trädgård, mer insyn från grannar, samt en förändring av karaktären på bostadsområdet. Personerna anser vidare att om det lilla grönområdet precis söder om deras hus (söder om Radiatorget) tas bort kommer deras boendekvalitet att minska då deras hus hamnar längre ifrån ett grönområde. De uttrycker en oro om minskat värde på huset med dessa planer.

Personerna ställer sig negativa till att göra om Dag Hammarskjöldsleden till boulevard. Idag fungerar cykelpendlingen in till stan snabbt och smidigt, men med boulevarden hade det tillkommit många korsningar, vilket skulle leda till att det inte är lika smidigt och därför minska deras benägenhet att cykla i framtiden. De uttrycker även att de anser det oansvarigt att inte ha finansiering färdigt för alla planer.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten.

ÖVRIGA

NORDION ENERGI/SWEDEGAS AB

Inom det område som omfattas av översiktsplanen har Swedegas högtrycksledningar för energigas. Gasledningar är underkastade Naturgasanvisningar (NGSA) som bland annat innebär ett minsta skyddsavstånd till andra ledningar och byggnader samt närmaste gräns för område med förväntade grävningsaktiviteter. Högtrycksledningar omgärdas av MSBFS 2009:7 (Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps författningssamling) som handläggs av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. Högtrycksledningar omfattas även av tillstånd för brandfarlig vara. Vid byggnation, förändrad markanvändning med mera granskas ett 1600 meter långt och 400 meter brett område med gasledningen i centrum (zonklassningsenhet enligt MSBFS 3 kap. 1 §). Minsta tillåtna avstånd mellan mät- och reglerstation, mätstation, linjeventilstation eller rensdonsstation och vissa andra objekt gäller ett minsta tillåtna avstånd om 50 m i förhållande till grupp av bostadsbyggnader, annan byggnad eller område som avses i 3 kap. (enligt MSBFS 4 kap. 3 §). Förändringar i bebyggelse och markanvändning medför särskilda försiktighetsmått. Åtgärder som byggnation, sprängning, schaktning eller åtgärder som kan skada ledningen ska alltid föregås av samråd med Swedegas inom ett 50 meter brett område med ledningen som mittlinje. Swedegas behöver information för att utreda möjligheter för byggnation samt eventuellt åtgärder som kan krävas för detta.

Centrala Göteborg

Inom det område som omfattas av den fördjupade översiktsplanen har Swedegas en högtrycksledning för energigas, som markerats i en bifogad karta.

Högsbo-Frölunda

Inom det område som omfattas av den fördjupade översiktsplanen har Swedegas en högtrycksledning för energigas, som markerats i en bifogad karta.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna,

ELLEVIO

Inom delar av området för översiktsplan finns elanläggningar, tillhörande Ellevio. Ellevio gör medskick kring vilken hänsyn som ska tas och hur markanvändningen i och i anslutning till ledningsgatorna ska hanteras i efterföljande planering.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna,

FASTIGHETSÄGARNA GFR

Fastighetsägarna GFR delar åsikten att det behövs en strategi för privat och offentlig samverkan och finansiering. Fastighetsägarna anser att för att marknadens aktörer ska våga göra större investeringar i Göteborg krävs förutsägbarhet i hur kommunen avser att utveckla staden, med en prioriteringsordning och tidshorisont. De menar att detta kan förbättras i översiktsplanen, liksom i stadens befintliga arbete. Fastighetsägarna anser att avsnittet Genomförande av översiktsplanen, bör kompletteras med en övergripande analys av om, när och hur översiktsplanen kan omsättas till praktik och hur genomförandet av visionen om en tät stad är förenligt med stadens olika riktlinjer och stadens budget.

Fastighetsägarna menar att översiktsplanen behöver hantera målkonflikter på ett tydligare sätt och anser att ställningstaganden i stort sett saknas i översiktsplanen. Viktiga beslut

och svåra avvägningar hänskjuts till efterföljande planering och utredning i planprogram, fördjupning eller detaljplan. Fastighetsägarna önskar att fler målkonflikter hanteras redan i översiktsplanen genom fler prioriteringar på områdesnivå.

Fastighetsägarna framför att istället för att beteckna hela områden med ”befintlig användning” bör utveckling tillåtas. Texten för den geografiska inriktningen Utvidgad innerstad i markanvändningskartan bör ändras till ”hög exploateringsgrad med hög andel bostadsinnehåll och verksamhet i noder” för att planens intentioner ska kunna införlivas och den hållbara blandstaden byggas.

Översiktsplanen bör ta hänsyn till pandemin och den påskyndade strukturomvandlingens bestående effekter på hur människor bor, arbetar och utövar sin fritid. Det är av största betydelse att översiktsplanen tillåter en omprövning av strategier syftande till att nå målen om framtidens hållbara stad.

För att bättre möta inriktningen och växa hållbart bör en större fördelning av bostadsutbyggnaden ske i innerstaden och mellanstaden. Potentiella omvandlingsområden i anslutning till den historiska stadskärnan bör pekats ut. Ensidiga kontorsområden bör undvikas och tillföras bostadsinslag.

Analysen över utflyttningen av barnfamiljer är otillfredsställande. Det finns sannolikt fler orsaker än att det byggs småhus i grannkommunerna. Den ansträngda situationen med stor konkurrens om bostäderna i kommunen kan avhjälpas genom ett fortsatt ambitiöst bostadsbyggande och en mer inkluderande stadsutveckling, i god samverkan med näringslivet.

Centrala Göteborg

Fastighetsägarna gör en genomgång kring nuläget i centrala staden, kring bland annat antalet arbetsplatser och antalet boende. Därefter följer ett antal rekommendationer:

Utökad bostadsutveckling: Fastighetsägarna GFR uppmanar Stadsbyggnadskontoret att tillåta en större bostadsutveckling i och anslutning till den historiska stadskärnan. Deras bedömning är att det behöver tillskapas minst 10 000 bostäder utöver plan, inom ovan nämnd avgränsning, till senast år 2031.

Vision, målbild och handlingsplan för stadskärnan: Den fördjupade översiktsplanen bör ge tydligare svar på hur city ska utvecklas. Fastighetsägarna GFR efterfrågar en vision, målbild och handlingsplan för hur stadskärnan kan utvecklas med en större densitet och högre kvalitet samt ett hållbart bostadsunderlag.

Högt bostadsinnehåll i hela den centrala staden: Ett högt bostadsinnehåll bör vara målsättningen för alla delar av den centrala staden. I delar där ny bebyggelse inte är möjlig kan befintlig bebyggelse kompletteras med påbyggnader för att nå en högre boendetäthet.

Uppdatera avgränsningen för FÖP centrala Göteborg: Den fördjupade översiktsplanen för centrala staden omfattar ett mycket stort och olikartat område. Likaså är stadskärnan ottydligt avgränsad. Stadsbyggnadskontoret uppmanas att se över fördjupningsområdet och att citykärnan får sitt eget aktuella delområde. Med det kan hela den centrala staden, och det som kan kallas stadsdelen city, bättre utvecklas till att vara nära, sammanhållet och robust.

Framtidens stadskärna behöver inte avlastas: Skrivelsen ”nuvarande stadskärnan kan avlastas” bör strykas eftersom den utgår från utdaterade antaganden om mobilitet och stadskärnans funktion. Den utelämnar att bostadsnära handel och service utvecklas i andra delar av den nära staden samt att stadskärnan framåt nu fylls av ett mer diversifierat utbud, för att vara attraktivt för såväl boende som inpendlande och besökare. En ny dynamik är i framväxt, vilken ÖP och FÖP bör inkludera i sina antaganden.

Samverkan för utveckling av kommunal service: För utbyggnad av förskolor, skolor och rekreationsytor, vill Fastighetsägarna se mer förutsägbara samarbete mellan staden och fastighetsägare, syftande till att gemensamt finna såväl angelägna som ekonomisk hållbara lösningar.

Fastighetsägarna föreslår att Göteborgs Stad tillsammans med intresserade bolag initierar ett samarbete inspirerat av BoStad2021, BoCity2031, för 10 000 bostäder till senast 2031. Syftet är att skapa en nära, tät och hållbar stadskärna.

Högsbo-Frölunda

Fastighetsägarna uppskattar ambitionerna om att förtäta mellanstaden med blandad stadsbebyggelse. De skulle gärna se ett högre tempo och att utvecklingsstrategierna om en nära, sammanhållen och robust stad gavs tydligare avtryck tillsammans med sina 13 punkter. För att nå stadsmässighet längs boulevarden anser de att det behövs möjlighet att skapa tvärgående och parallella gator som också har innerstadskvaliteter. De anser att alltför stora delar av FÖP-området är utpekade som områden utan större förändring och att förslaget andas lite tillbakahållande försiktighet.

Fastighetsägarna anser att behovet av företagsområden som Norra Högsbo och Grimmered överskattas i FÖP Högsbo-Frölunda. De saknar en uppdaterad och genomarbetad argumentation och anser att FÖP Högsbo-Frölunda behöver tillåta utveckling inom dessa områden och inte låsa dem i ”befintlig användning”.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret har tagit emot synpunkterna. Översiktsplanen ska fungera över lång tid. Stadsbyggnadskontoret bedömer att aspekter som efterfrågas till exempel när och hur översiktsplanen ska genomföras inte bör finnas i översiktsplan utan att detta behöver hanteras i fortsatt arbete med utbyggnadsplanering i någon form.

Översiktsplanen innehåller en rad ställningstaganden och inriktningar för hur målkonflikter och frågor ska hanteras i kommande planering. Ibland uppstår målkonflikter mellan olika inriktningar. Stadsbyggnadskontoret har i arbetet med ny översiktsplan arbetat aktivt med att identifiera vilka de viktigaste och vanligaste målkonflikterna är och försökt hantera dessa. Vissa målkonflikter kan dock fortfarande uppstå i efterföljande planering.

Stadsbyggnadskontoret vill förtydliga att översiktsplanens användning Blandad stadsbebyggelse, befintlig användning, innebär att utveckling förordas. Sett till staden som helhet kommer större delen av utvecklingen att ske inom dessa områden.

Gällande synpunkten kring noder och andel bostadsinnehåll så vidhåller stadsbyggnadskontoret, med stöd i lägesbaserad planering, att fördelningen i noder bör innebära en lägre andel bostäder än verksamheter för att kunna dra nytta av läget och flödet av människor på platsen. Gällande hänsyn till pandemin så har vi begränsad vetskap om vilka de bestående effekterna är. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att översiktsplanens strategier är robusta och kan hantera även de förändringar som pandemin kan medföra.

Utbyggnadsstrategin för översiktsplanen innebär att minst 80 % av bostadsutbyggnaden sker i innerstaden och mellanstaden vilket kontoret bedömer vara en stor andel. Omvandlingsområdena vid Södra älvstranden och Gullbergsvass ligger i direkt anslutning till stadskärnan. Frihamnen, Lindholmen och Backaplan ingår i den utvidgade stadskärnan.

I begreppet att "stadskärnan kan avlastas" ligger förhållningssätt för kollektivtrafiken för att skapa bättre förutsättningar att utveckla och stärka kollektivtrafiken. Begreppet innebär även att det bostadstillskott som planeras i de stora omvandlingsområdena kan tillräknas stadskärnan och ökar nattbefolkningen. Omvandlingsområdena kommer möjliggöra långt mer än 10 000 bostäder till innerstaden i framtiden. I översiktsplanen så ska även kommunal service kunna försörja de tillkommande bostäderna. Redan i dagsläget har vi utmaningar med lokalisering av samhällsservice i centrala Göteborg.

Avgränsningen av centrala Göteborg grundar sig i en vilja att koppla ett helhetsgrepp om befintlig stadskärna/innerstad samt vad den utökade innerstaden kan bidra med till utvecklingen och stadslivet både för bostäder, näringsliv och besökare.

Översiktsplanen förordar en utveckling med tvärgående och parallella gator i omvandlingen av östra Högsbo och Dag Hammarskjölds led, vilket ska bidra till att ge området innerstadskvaliteter.

Den omvandling som planeras i östra Högsbo och kring Dag Hammarskjöldsleden är omfattande. Att behålla delar av dagens industriområden som företagsområden är en avvägning som gjorts för att skapa förutsättningar för att behålla arbetsplatser i området.

YIMBY GÖTEBORG

Yimby Göteborg är positiva till att planen konkret pekar ut bland annat barriärer, målkonflikter och stråk med potential för att skapa stadsliv. De är negativa till att planen kompletterats med områden som ska möjliggöra utbyggnad av fler småhus i ytterstaden än tidigare. De menar att småhusbebyggelse i nya områden leder till stora kostnader för ny bilinfrastruktur, då det är svårt att skapa tillräckligt attraktiv kollektivtrafik. Detta går emot principer och målbilden som slås fast i Målbild Koll2035. Yimby anser också att det är tråkigt att översiktsplanen inte tydligare värnar stadsnära skogs- och jordbruksmarker i ytterstaden.

Yimby saknar en entydig definition på vad som är en eftersträvansvärd hög och låg täthet, samt vad som ligger bakom definitionen för en tyngdpunkt där en eftersträvansvärd täthet är 10 000–12 000 boende och arbetande inom en kilometer. De har framförallt svårt att se kopplingen mellan utvecklingsinriktningens 13 punkter och den genomgång som följer under Utbyggnadsstrategi där områden ska utredas vidare med syfte att möjliggöra bebyggelse. Detta gäller ett större område väster om Kärra, samt mindre områden i anslutning till Björlanda, Säve och Gunnilse.

Yimby anser att största antalet bostäder ska byggas i innerstaden och att en större andel bostäderna byggs i mellanstaden än i ytterstaden. Rena kontorsområden måste undvikas. De är för blandad bebyggelse i fler delar av staden. Exempelvis en hybrid mellan Majorna och Änggården. Med fördel kan man planera gatorna som gångfartsgator för lek och vistelse inspirerade av nederländska Woonerf.

De anser också att framtidens Heden har plats för fotboll, spårvagn och bostäder. Yimby har lanserat "Nya Heden" med kvartersstad norr om Vasagatans förlängning medan den södra

ytan reserveras för evenemang och aktiviteter. Stråket mellan Vasagatan och Bohusgatan blir ett starkt och tryggt stråk, samtidigt som aktivitetsytan blir större än idag. Förslaget följer intentionerna i översiktsplanen. De är emot ett renodlat evenemangsområde och anser att det finns möjlighet att skapa ett nytt Linnéstaden. De vill se en arenaordning som bland annat tar sin utgångspunkt i lokala och globala stadsbyggnadseffekter, möjligheten att öka integration och möten mellan människor. Vidare anser de att en ny evenemangsarena ska placeras mellan järnvägen och E45 vid Slakthusmotet, då det är snabbt och enkelt att ta sig hit genom kollektivtrafik.

Yimby vill att erfarenheterna från projektet ”Göteborgs utvidgade innerstad” tas bättre i beaktande. Här finns bland annat genomgångar färdiga för hur bebyggelse kan utformas i områden som Norra Masthugget, Lindholmen och Lundby.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna.

CYKELFRÄMJANDET

Cykelfrämjandet är positiva till översiktsplanens målsättning att främja hållbar mobilitet men anser att cykelperspektivet behöver stärkas och förtydligas ytterligare för klimatets, miljöns och hälsans skull, samt för att värna om barnperspektivet. De tar upp att fler göteborgare vill cykla och enligt Cykelprogrammet är bil det vanligaste färdmedlet på sträckor 2–5 km. Översiktsplanen behöver garantera helhetsperspektivet för cykelinfrastrukturen och dess utveckling i hela staden. Flera projekt hanterar pendlingscykelstråk med kvartersperspektiv snarare än milperspektiv. Ju fler och ju längre resor som kan göras med cykel, desto mer minskar stadens klimat- och miljöbelastning. Mer biltrafik på det lokala gatunätet skulle göra cykling osäkrare samt medföra sämre luftkvalitet. De nämner också att Trafikkontorets utvärdering av Göteborgs stads trafikstrategi föreslår att plats ska tas från bilvägar till förmån för cykel.

Cykelfrämjandet har i yttrandet skrivit en punktlista med förslag på förändringar. Till exempel att behovet av snabba och gena cykelresor ska lyftas i översiktsplanen och att viktiga cykelstråk bör skyddas. Cykelvägar av god kvalitet ska få en given plats vid planering av bebyggelse.

Kommunens kommentar

Översiktsplanen prioriterar cykeln som transportslag högst tillsammans med gång. Kartan kommer att tydliggöras ytterligare kring pendlingscykelstråk och befintligt cykelnät.

FUNKTIONSRÄTT GÖTEBORG

Funktionsrätt Göteborg (FRG) är en paraplyorganisation för 51 funktionshinderföreningar i Göteborg som arbetar för mänskliga rättigheter för personer med funktionsnedsättning. De lämnar ett gemensamt yttrande som gäller förslag till ny översiktsplan samt de båda fördjupningarna. FRG anser att ett tillgänglighets- och delaktighetsperspektiv för personer med funktionsnedsättning saknas i handlingarna. De nämner också att det saknas koppling till Göteborgs Stads program för full delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2021–2026. Samtliga översiktsplaner behöver därmed en avsevärd förbättring inom detta område.

FRG påpekar att ett tydligt funktionsrättsperspektiv i stadens översiktsplaner är helt nödvändigt för att staden ska kunna uppnå en hållbar utveckling, vara en stad för alla och bli mer jämlik. Funktionsrätt Göteborg anser att det är anmärkningsvärt att även planernas sociala

konsekvensanalyser saknar ett funktionsrättsperspektiv. I översiktsplanerna är termen tillgänglighet väldigt vanligt förekommande, men näst intill aldrig i betydelsen tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. FRG är positiva till barnperspektivet i översiktsplanen och vill påminna om att många barn har funktionsnedsättningar. Ett barnrätts- och funktionsrättsperspektiv måste kombineras för att även dessa barn ska inkluderas och bli delaktiga i stadens utveckling.

Kommunens kommentar

Översiktsplanen har kompletterats med kopplingen till Göteborgs Stads program för full delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2021–2026. Avsnittet om Gestaltad livsmiljö har även kompletterats avseende universell utformning.

STADEN VI VILL HA

Föreningen Staden vi vill ha anser att förtätning för att höja kvaliteter och hushålla med resurser inte får gå till överdrift. De menar att tillåtande oaser måste finnas och att det till exempel inom varje stadsdel ska skapas utrymme för utveckling av en lokal nod ingående i ett större nätverk med hubbar. Staden vi vill ha har för avsikt att medverka och verka för att inte bara göra göteborgarna stolta över sin stad och stadsdel utan att de även ges möjlighet att bli delaktiga. Mycket av föreningens arbete med Holistic Association Social Science Park (HASSP) finns redovisat på hemsidan www.medborgarkraften.com. Föreningen har även bifogat tidigare inskickade synpunkter på planområdet Redegatan.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna.

GÖTEBORGS BEGRAVNINGSSAMFÄLLIGHET

Begravningssamfällighetens behov är sammanfattat i yttrandet i ett antal punkter.

- Ett ackumulerat markunderskott i kombination med ökande befolkning medför ett stort behov av ny gravmark. Minst 30 ha behövs under de närmaste 20 åren.
- Beredskapsmark för eventuella katastrofer/pandemier på 15 hektar.
- Behovet av särskilda gravplatser och i synnerhet kistgravplatser, för andra trossamfund är stort.
- Att få fram fler kistbegravningsplatser är prioriterat och ett stort behov och det ställer högre krav på markens beskaffenhet vad gäller bland annat jorddjup och dränering.
- Större sammanhängande markområden på minst 10 hektar är viktigt ur ett driftsperspektiv.
- Nya begravningsplatser behöver lokaliseras där befolkningstillväxten är som störst och med en god tillgänglighet för besökare.
- Klimatförändringar ställer nya krav på verksamheten och var gravplatser lokaliseras.
- Den mark begravningsamfälligheten förfogar över, men som inte kan användas på grund av begränsande faktorer, behöver ersättas av motsvarande arealer utöver ovanstående behov.

Begravningsamfälligheten anser att en större begravningsplats behöver tillföras bilden om uppskattat behov av samhällsservice kopplat till kommande befolkningstillväxt 2050. Begravningsamfälligheten är positiva till att ha deltagit i arbetet med översiktsplanen och att begravningsverksamheten ska vägas in som ett samhällsintresse i planeringen, men de saknar ytor för att täcka behovet för kommande 20 åren. De ställer frågan om ytor som redovisas

som särskilt känsliga områden och vattenskyddsområden och vilken betydelse det har för begravningsverksamhet.

Göteborgs begravnings-samfällighet har även lämnat ett antal synpunkter på justeringar i markanvändningskartan avseende befintlig och framtida begravningsmark.

Kommunens kommentar

Flertalet av synpunkterna som rör markanvändningskartan har kunnat tillgodoses. Vad gäller nya ytor för begravningsmark har detta inte identifierats inom arbetet med översiktsplanen. En samverkan mellan begravnings-samfälligheten och Göteborgs stad har påbörjats för att hantera dessa frågor.

HYRESGÄSTFÖRENINGEN

Hyresgästföreningen har lämnat ett relativt omfattande yttrande som resonerar både om förslaget till ny översiktsplan och frågor som ligger mer vid sidan om detta. Nedan sammanfattas synpunkterna som framförallt är kopplade till översiktsplanen.

Hyresgästföreningen efterfrågar förtätning mellan olika stadsdelarna i stället för att bara bygga på höjden och i centrala Göteborg. De anser att man bör bygga i mellanstaden och ytterstaden för att länka staden samman. De efterfrågar även en blandning av upplåtelseformer i det som byggs men med övervägande del inom hyresrättens område. Hyresgästföreningen ser positivt på att satsa på knutpunkter likt Frölunda torg men menar att det bör kompletteras med möjlighet till lokal handel och torghandel. De anser att till exempel rekreationsområden, stadsnära odlingar och lekplatser behöver säkerställas redan nu. För att möta bostadsbristen anser Hyresgästföreningen bland annat att översiktsplanen ska möjliggöra för billiga bostäder i hela staden, att det ska byggas billigt och överallt.

Hyresgästföreningen har utöver detta synpunkter och resonemang som rör till exempel demokrati, hållbarhet och trygghet. De menar att det finns förhoppningar om att översiktsplanen kommer ge invånare och besökande en attraktiv stad som vi känner igen.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret har tagit emot synpunkterna. Angående Hyresgästföreningens synpunkt om förtätning mellan olika stadsdelar istället för att bygga på höjden i centrala Göteborg menar Stadsbyggnadskontoret att detta är en missuppfattning och att det är mycket bostadstillskott som föreslås i mellanstaden som syftar till att bättre knyta ihop stadsdelar. Det är översiktsplanens generella inriktning att komplettera i befintlig bebyggelse än i områden som inte är ianspråktagna. I centrala Göteborg finns det stora omvandlingsområden där tidigare hamn- och industriområden kan bli tät blandstad.

Angående att möjliggöra för billiga bostäder är inte det något som översiktsplanen styr över. Inriktningar kring bostäder finns dock som innebär en variation av bostäder tex vad gäller pris.

NATURSKYDDSFÖRENINGEN

Naturskyddsföreningen är positiva till vissa ställningstaganden, det gäller bland annat att fokus ligger på en nära stad, att staden planerar för klimatanpassning och att staden uppmärksammar och beskriver utmaningar med förbrukning av naturresurser. De ser dock även stora utmaningar med klimatpåverkan från trafik och konsumtion, luftföroreningar, buller, exploatering av naturmark, fokus på småhus och stadsutglesning, brister i grön infrastruktur och förlust av biologisk mångfald.

Naturskyddsföreningen ser positivt på att översiktsplanen inkluderat fler förslag på naturre-servat sedan samrådet, att klimatpåverkan från byggnationen är adresserad och att begreppet grön infrastruktur är väl inarbetat. Men de anser att granskningshandlingens fokus på småhus försämrat möjligheterna till hållbar stadsutveckling, vilket tydligt har satt sina spår i översiktsplanen. Fler småhus i ytterstaden leder till bilberoende invånare och ökad bilism som skapar barriärer, långa avstånd och osäkra miljöer för barn och unga. Dessutom hotas och förloras värdefulla naturmiljöer. Detta omöjliggör omställningen till ett hållbart och klimat-säkert samhälle, menar Naturskyddsföreningen.

Föreningen gör bedömningen att översiktsplanen inte är i linje med de miljö- och klimatmål som finns i Göteborgs stads nya Miljö- och klimatprogram 2021–2030. Där har Göteborgs stad förpliktat sig att nå 1,5-gradersmålet och minska utsläppen med 10 procent per år och med 80 procent till 2030. För att nå miljö- och klimatmålen behövs en betydligt mer håll-bar översiktsplan än vad som nu ligger på bordet, anser Naturskyddsföreningen. Eftersom granskningsförslaget inte är i linje med miljö- och klimatmålen bör ett större omtag av hela översiktsplanen göras.

För att säkerställa att översiktsplanen närmar sig de uppsatta miljö- och klimatmålen och där stor tyngdvikt ligger på natur- och miljöfrågorna föreslår Naturskyddsföreningen följande:

- Översiktsplanen behöver ett större omtag så att den ligger i linje med det nyligen antagna Miljö- och klimatprogrammet 2021–2030 och med Parisavtalet och målet om maximalt 1,5 graders uppvärmning.
- Ta bort det nya målet om att bygga småhus. Översiktsplanen ska prioritera att bygga en hållbar stad och inte en utglesad stad som är bilberoende och som medför stora avstånd, barriärer och exploatering av natur.
- Det behövs fler gröna stråk och dessa bör redovisas i markanvändningskartan i av-snittet om Parker och naturområden. Markera även var insatser behövs för att bryta barriärer i gröna stråk.
- Nollvision om att bygga på jordbruksmark

De påpekar även att följande synpunkter inte har åtgärdats sedan samrådet:

- Inga nya vägprojekt ska genomföras på jordbruks- och naturmark, en klimatbudget bör redovisas för föreslagna infrastrukturprojekt.
- Flera verksamhetsområden och blandad stadsbebyggelse föreslås på natur- och jord-bruksmark och dessa bör ses över eller tas bort. Flera av dem inkräktar även på områ-den med stora naturvärden eller andra värden. Blandad stadsbebyggelse och bostäder ska istället byggas på omvandlade externhandelsområden.
- Inget grönt ska byggas bort i innerstaden och nyttjande av befintliga grönytor för ex-ploatering bör även vara mycket restriktivt i den utvidgade innerstaden och mellansta-dens prioriterade utbyggnadsområden.
- Ytterligare några naturområden borde pekas ut som möjliga naturresevat och före-slagna naturresevat borde märkas ut på markanvändningskartan.
- Fler verktyg behövs för att nå en hälsosam miljö, med buller och luftföroreningar. Översiktsplanen behöver tydliggöra att bilismen måste minska avsevärt och fler verk-tyg behöver presenteras i översiktsplanen för att nå minskningen och klimatmålen och en hälsosam miljö.

- Bygg klimatsmart – träbyggnation, solceller, yteffektivt, nya boendeformer - och en träbyggnadsstrategi bör tas fram.
- Fler omvandlingsstråk (i samrådet stadsmässiga stråk)
- Utöka naturinventeringar vid alla program och större detaljplaner med konnektivitetsanalyser, värdering av ekosystemtjänster och artanalyser samt ge naturinventeringar ett större värde.

Högsbo-Frölunda

Naturskyddsföreningen uppmanar omvandling av Dag Hammarskjölds led till en boulevard med flera kopplingar för en mer levande stadsdel. De anser att det är mycket viktigt att dessa kopplingar byggs enligt översiktsplanen för att bibehålla låga hastigheter och en gångvänlig skala längs hela Dag Hammarskjöldsleden.

Naturskyddsföreningen förordar att pendelcykelstråket i den nya boulevarden ges signalprioritering. De vill också att översiktsplanen förtydligar i handlingen hur ekologisk mångfald i grönområden och gröna stråk ska ske.

Naturskyddsföreningen i Göteborg är positiva till planens förslag att omvandla det östra industriområdet till en blandad stadsdel med bostäder.

Föreningen vill dock rekommendera att staden fastställer i tidigt skede en specifik mängd grönområden med hög biologisk mångfald och specificera typer av ekosystemtjänster för att inte riskera plantera bristfälliga grönområden till fördel för hög exploateringsgrad i detaljplaneskedet.

Naturskyddsföreningen motsätter sig bebyggelse på naturområdet vid Askims ridhus och området för framtida verksamheter nordväst om Järnbrottsmotet eftersom det innebär att naturmark tas i anspråk.

Kommunens kommentar

Kopplingen till Miljö- och klimatprogrammet har stärkts i hållbarhetsbedömningen. Programmet utgör även en viktig utgångspunkt för översiktsplanen vilket framgår av handlingen.

Gällande synpunkten kring målet om att bygga småhus så anser inte stadsbyggnadskontoret att småhus i sig inte nödvändigtvis är negativt ur ett miljö- och klimatperspektiv men instämmer med att det finns en utmaning med att bygga i ytterstaden. Det blir därför viktigt i efterföljande planering att eftersträva så hållbara lösningar som möjligt. Det handlar såväl om att minimera ingrepp på värdefull natur och jordbruksmark som att möjliggöra för att leva hållbart till exempel vad avser transporter.

Inriktningen i översiktsplanen är att undvika att ta jordbruksmark i anspråk för andra ändamål. Dock finns det jordbruksmark inom några av de utpekade utredningsområdena för blandad bebyggelse samt för verksamheter. Kontoret har gjort bedömningen att det är svårt att nå stadens utbyggnadsbehov helt inom innerstaden och mellanstaden. För att skapa en ändamålsenlig struktur vid en utbyggnad i ytterstaden kan det bli nödvändigt att ta jordbruksmark i anspråk. För samtliga utredningsområde krävs en bedömning av jordbruksmarkens värde innan lämpligheten för utbyggnad kan avgöras. Översiktsplanen innehåller inriktningar för hur en samlad bedömning ska göras om byggande på jordbruksmark övervägs. Detta ska utgå från jordbruksmarkens produktionsvärden,

natur- och kulturvärden, sociala värden samt kretsloppsvärden/miljö tjänster. Denna bedömning bör göras i dialog med jordbrukaren.

Översiktsplanen innehåller redan restriktivitet mot att bygga bort grönytor, framförallt i de centrala delarna. Helt kommer dock detta inte att kunna undvikas i takt med att staden växer.

Prioritering av bildandet av naturreservat sker i en separat process och pekas därför inte ut i översiktsplanen.

Antalet utpekade omvandlingsstråk kommer kvarstå.

Flera av synpunkterna/frågorna kring utformning av Dag Hammarskjöldsleden kommer hanteras i efterföljande planeringskedan.

Området vid Askims ridhus har fått positivt planbesked av Byggnadsnämnden och markanvändningskartan har ändrats i enlighet med det beslutet. Området vid Järnbrottsmotet har bedömts vara lämpligt för framtida verksamhet på grund av sitt läge nära trafikled.

BYGGFÖRETAGEN I VÄST

Byggföretagen i väst ser med tillförsikt fram emot att bidra till stadens utveckling. De ser att Göteborgs Stad kan vinna på mer samverkan med privata aktörer inom bygg och fastighetsbranschen, både när det gäller finansiering av viktiga åtgärder och för att komma åt planerings- och genomförandekompetens. Byggföretagen ser samtidigt flera utmaningar som staden behöver hantera för att detta ska realiseras enligt plan.

Byggföretagen delar åsikten att det behövs en strategi för privat och offentlig samverkan och finansiering och menar att kommunen redan i översiktsplanen kan skapa bättre och mer förutsägbara förutsättningar för byggaktörer och investerare. De efterfrågar en förutsägbarhet i hur kommunen avser att utveckla staden, med en prioriteringsordning och tidshorisont och menar att detta kan förbättras i översiktsplanen, liksom i stadens befintliga arbete.

Byggföretagen i väst saknar en del när det gäller statistik och prognoser, exempelvis siffror på vad översiktsplanen för med sig för behov av investeringar och utbyggnad i allt från förskolor och skolor, äldreboenden. De önskar även att planen kompletteras med information om pågående och kommande planarbeten, samt hur det prognostiserade behovet och utfallet ser ut för kontorslokaler, skolor, BmSS, idrottsarenor, äldreboenden etcetera. Byggföretagen i väst menar att det saknas tydliga ställningstaganden kring vilken utveckling kommunen vill se och vilka prioriteringar, ställningstaganden och insatser som då krävs.

Byggföretagen lyfter ett antal aspekter som de ser som orosmoment i relation till att hålla en hög produktionstakt. Det gäller exempelvis antalet markanvisningar, hur kommunen tar emot projektidéer, förenkling av byggregler samt privat initiativrätt.

Byggföretagen i väst anser att översiktsplanen behöver hantera målkonflikter på ett tydligare sätt och att ställningstaganden saknas. De menar att olika hänsynstaganden riskerar att hindra all utveckling om de tolkas bokstavligt och att flera hänsynstaganden är motstridiga. De vill att fler målkonflikter hanteras redan i översiktsplanen genom fler prioriteringar på områdesnivå. Byggföretagen i väst har synpunkter på markanvändningskartan som rör beteckningen Befintlig användning, samt motstridig lager-på-lager information.

Byggföretagen ser positivt på potentiella platser för komplettering och förtätning som redovisas men anser att resonemang kring val av tyngdpunkter och utvecklingsområden skulle kunna framgå tydligare. De ser även utrymme och behov av fler områden för bostads- och stadsutveckling än de som ligger i förslaget. Att områden i södra delarna av staden, i bland annat södra Askim och Högsbo, har gått från bebyggelseområde till planeringsreserv ser de som bekymmersamt. De ser gärna att översiktsplanen definierar brukningsvärd jordbruksmark och prioriterar för att styra bebyggelseplaner till rätt områden.

Byggföretagen tror att centrala Hisingen har potential att förtätas mer än vad planförslaget anger och anser att områden bör pekats ut för utveckling i Biskopsgården/Länsmansgården och inleda plan- och programarbeten i närtid.

Vad gäller stora strukturella frågor och tunga infrastrukturinvesteringar anser Byggföretagen att staden behöver arbeta vidare och fatta strategiska beslut för att ge förutsättningar för den fastighetsutveckling som förväntas ske för att nå stadens målbild. De vill se ett fortsatt och uppskalat arbete i linje med Målbild Koll2035 och mer samarbete med privata aktörer.

Centrala Göteborg

Byggföretagen i väst menar att det behövs tydligare vägledning för framtagande av detaljplaner och planprogram än vad FÖP centrala Göteborg ger och nämner till exempel tydligare riktning kring volymer, täthet och blandning. Byggföretagen tror att omvandlingsområdena på sikt kan rymma mer än 30 000 bostäder förutsatt att exploateringen är effektiv och planeras tillsammans med dem som ska bygga bostäderna. Detta behöver FÖP centrala Göteborg ta höjd för.

Byggföretagen vill betona att insikten att förutsättningarna i utpekade noder är begränsade för att tillgodose behov av service och friytor som kommer med ett bostadsbyggande, inte får leda till passivitet och att utveckling uteblir. De efterfrågar avvägningar där det ska vara möjligt att tillskapa viktig samhällsservice, med mindre ytkrav eller genom att ta i anspråk delar av grönytor eller att samnyttja platser där inga andra rimliga lösningar går att finna. Vidare anser Byggföretagen i väst att skrivningarna om Heden är för detaljerade och begränsande. De bör öppna för olika möjliga utvecklingsvägar.

Byggföretagen anser att stadens siluett inte får göras till en helig ko utan att den behöver utvecklas med staden och tål att utmanas. Gällande skrivningar om cityhandel anser Byggföretagen att livsmedelshandel utelämnas vilket de menar är ett eftersatt behov i flera delar av centrala Göteborg. De hänvisar till Handelsutredning 2015 som uppdaterats 2020, och önskar att den arbetas in mer i planförslaget.

För att inte värdefull mark ska slarvas bort vid investeringar i infrastruktur anser Byggföretagen att det är viktigt att staden tar ledningen över utformningen av det statliga vägnätet i stadskärnan för att säkerställa modern urban utformning och undvika onödigt ytkrävande landsvägslösningar i staden. En viktig utveckling som de vill se tidigarelagd jämfört med skrivningarna i FÖP centrala Göteborg är planskild kollektivtrafik. Det är för avvaktande att prata om att det behöver ske på lång sikt.

Högsbo-Frölunda

Byggföretagen i väst menar att det finns förutsättningar att utvidga innerstaden till de norra delarna av Högsbo-Frölunda liksom kring Frölunda Torg och att detta måste avspeglas i stra-

tegierna och för omvandlingen av mellanstaden. De vill se mer konkreta planer för förtätning och hur staden ska bindas ihop med snabb och pålitlig kollektivtrafik och att barriärer ska byggas bort samt ett väl fungerande nätverk av gator och gång- och cykelvägar av innerstads-kvalitet. Utöver omdaning av Dag Hammarskjöldsleden vill Byggföretagen se förslag på överbryggande av barriärer som av Söder-/Västerleden och väg 158.

Byggföretagen anser att alltför stora delar av FÖP-området är utpekade som områden utan större förändring och att förslaget ”andas lite tillbakahållande försiktighet”. Byggföretagen välkomnar planer på ytterligare en järnvägsförbindelse med sträckning från västlänkens Hagastation via Högsbo och längs väg 158 till Kungsbacka. De anser att staden måste ta initiativ i denna fråga och när beslut om översiktsplan fattas behöver ett uppdrag läggas om att snarast utreda val av järnvägsdragning alternativt minska antalet reservat omgäende för att inte riskera ett totalt stopp i byggnationen av bostäder, verksamheter, skolor med mera i ett flertal år framöver.

Byggföretagen saknar tydlig uppdaterad argumentation till varför markanvändningen ändrats efter samrådet för ett område i norra Högsbo industriområde samt Grimmered. De anser att behovet av företagsområden av det här slaget överskattas i fördjupningen och att utveckling behöver tillåtas inom dessa områden och inte låsa dem i ”befintlig användning”.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret tar emot synpunkterna. Översiktsplanen innehåller inga bedömningar av kostnader för investeringar. I avsnittet om delområden i översiktsplanen beskrivs dock en ungefärlig volym med avseende på samhällsservice som behöver tillkomma. Synpunkten om information om pågående och kommande planarbeten finns på Göteborgs stads hemsida www.goteborg.se/planochbygg och redovisas inte i översiktsplanen. Översiktsplanen kommer följas upp, där ”utfallet” redovisas.

Översiktsplanen innehåller en rad ställningstaganden. Hänsynstagande till olika typer av befintliga värden är nödvändigt för att säkerställa en god byggd miljö och en hållbar stad. Kontoret anser inte att hänsynstagandena är motstridiga, men vissa avvägningar kan även fortsatt komma att behöva göras.

I södra delen av kommunen är det endast några områden i södra Askim som är planeringsreserver. Detta begrepp är nytt i denna översiktsplan och motsvarar i stort utredningsområden i gällande översiktsplan, det vill säga områden för utveckling på lång sikt. I den nya översiktsplanen har däremot utredningsområden inte lika tydlig tidshorisont utan kan tas i anspråk på kort, medellång eller lång sikt, beroende på vad staden väljer. Områdena i södra Askim är markerade som planeringsreserv för att en utbyggnad här behöver kopplas till en kraftig utbyggnad av kollektivtrafik, möjligen spårbunden. Detta kan bli aktuellt först på lång sikt och är även en mellankommunal fråga med Kungsbacka. I Högsbo finns inget område markerat som planeringsreserv.

Metoden ”lägesbaserad planering” ger vägledning för hur hög grad av täthet och användning som är lämpligt på olika platser, stråk eller noder. Detta finns beskrivet i översiktsplanens kapitel om gestaltad livsmiljö och Stadsbyggnadskontoret arbetar vidare för att utveckla metoden.

Översiktsplanen anger att staden ska planera så att det finns tillräckligt med yta för det behov av förskola och skola som bostadsbyggnationen genererar. I den redan byggda centrala staden kan eventuellt undantagsfall göras men med mycket höga krav på lokaliseringsutredningar, kompensationsåtgärder och samnyttjande.

Kulturmiljövärdena i centrala Göteborg har stor betydelse för stadens identitet. Vid noderna kan högre hus tillåtas.

Det som styr förändringar av det statliga vägnätet i centrala Göteborg handlar om huvudmannaskap, riksintresse och ekonomiska faktorer, frågor som staden inte har rådighet över, och att denna typ av förändringar tar lång tid att hantera.

När det gäller vissa av Byggföretagen i västs synpunkter på Högsbo-Frölunda, se kommentar under Fastighetsägarna. Flera barriäröverbyggande åtgärder i form av gång- och cykelförbindelser över Söder-/Västerleden är markerade i markanvändningskartan.

VÄSTSVENSKA HANDELSKAMMAREN

Västsvenska handelskammaren anser att minst 10 000 nya bostäder behövs i och nära den befintliga stadskärnan. De lyfter att det finns utvecklingsmark i Gullbergsvass och i det så kallade Evenemangsstråket vid Mölndalsån. Även Heden borde vara en plats att utveckla. De ser dessutom ett behov av att varsamt bygga på och om i det befintliga.

Med tanke på hur snabb utvecklingen är, anser handelskammaren att det viktigt att det finns utrymme för olika typer av verksamheter och/eller bostäder i översiktsplanen, att den är tillräckligt flexibel för att inte i onödan hindra omställning. Detta gäller förutsättningar för till exempel handel och mobilitet som förändras snabbt.

Västsvenska handelskammaren anser att översiktsplanen i större utsträckning behöver lyfta staden som egen kvalitet. De hade gärna sett ett tydligare ställningstagande för staden som livsmiljö. De anser att översiktsplanen snarare betonar frånvaron av bebyggelse som en kvalitet. Västsvenska handelskammaren efterlyser även en diskuterande ansats när det gäller vilka som använder vilka platser.

Handelskammaren önskar att det tydligare redovisas hur stadens barriärer kan minskas utan att hindra nödvändiga transporter. De stödjer en utbyggd kollektiv- och regiontrafik och anser att möjligheterna att cykla och gå på ett tryggt sätt bör stärkas. De påpekar dock samtidigt att bilen fyller en viktig funktion för många människor och verksamheter samt att Göteborgs Hamn är Skandinavien viktigaste logistiknod och framkomligheten för gods måste säkras. De menar att en del i förslaget till översiktsplan som gäller trafik är "önsketänkande" och menar att det finns målkonflikter i förslaget. Exempelvis lyfter de att både Hamnbanan och Lundbyleden är på väg att rustas upp för miljardbelopp och att det inte troligt att de inom överskådlig tid kommer att flyttas till nya sträckningar eller grävas ned. De efterfrågar förslag på hur till exempel E6:an och väg 40 skulle kunna överbyggas.

Västsvenska handelskammaren önskar ett fortsatt byggande av bostäder och stadsdelar men önskar också att det underlättas för att bygga om, till och på i det befintliga. Handelskammaren håller med om att utbyggnad av samhällsservice måste hänga med bostadsbyggandet men ställer sig undrande till varför inte funktioner som arbetsplatser, museer, restauranger eller mataffärer nämns på samma sätt. De saknar även funktioner som sjukhus och vårdboenden. Vidare anser Handelskammaren att det vore bra att få behovet av en sammanhållen underjordisk infrastruktur ytterligare belyst, särskilt för nya områden

Handelskammaren anser att det i förslaget till översiktsplan är svårt att se hur verksamhetsmark för lättare industri, små- och medelstora företag i mellanstadens randområden erbjuds.

De menar att det finns en tydlig målkonflikt mellan att bygga fler bostäder och mer stad, och att kunna behålla befintliga lokaler i till exempel Högsbo industriområde, Gullbergsvass och på Ringön. Det anser också att det vore önskvärt att så många målkonflikter som möjligt, till exempel i förhållande till riksintressen.

Västsvenska handelskammaren anser att Göteborg behöver en tydligare styrning, ledning och prioritering av plan- och byggfrågor. De välkomnar den organisationsförändring av stadens planerande och byggande förvaltningar som är aviserad till 2022, men menar att det inte räcker med en ny organisation, det behövs en attityd- och kulturförändring där näringslivet i högre grad ses som en samarbetspart i stadsbyggandet. De anser att det är viktigt att styrdokument baseras på antaganden som är ekonomiskt genomförbara och tycker att ekonomi eller vad olika åtgärder kostar knappast nämns i förslaget till ny översiktsplan.

Kommunens kommentar

Handelskammaren efterfrågar ett högre antal bostäder i innerstaden. Innerstaden i översiktsplanen innehåller 35 000 nya bostäder i förslaget där Gullbergsvass och delar av evenemangsstråket är utpekade för stadsutveckling. Dessa områden ligger i direkt anslutning till befintliga innerstaden.

Målkonflikten mellan att bygga fler bostäder och att erbjuda plats i staden för lättare industri och SMF hanteras i översiktsplanen genom att reservera områden som företags- och industriområden, dvs områden som inte ska omvandlas med ett innehåll av bostäder. Företagsområden är framförallt utpekade i mellanstaden. I växande städer med hög efterfrågan på bostäder råder det alltid ett omvandlingstryck i verksamhetsområden. Behovet av verksamhetsmark ställs mot behovet av bostäder vilket behöver avvägas i planeringen. En övergripande avvägning mellan behoven är gjord i översiktsplanen och inriktning för markanvändningen i nämnda områden pekats ut; En större del av Högsbo-Frölunda utvecklas med inslag av bostäder, Ringön är fortsatt ett verksamhetsområde och Gullbergsvass kommer på sikt omvandlas till blandad stadsbebyggelse med bostäder för att stärka utvidgningen av innerstaden. Den övergripande strategin för att hantera målkonflikt och för att kunna tillgodose industrimark för verksamheter i Göteborg är; att inte tillåta bostäder i utpekade företags- och industriområden, att förtäta befintliga verksamhetsområden med fler verksamheter och på sikt utveckla nya områden, reserverade som utredningsområden för industriverksamhet. Verksamheter av olika slag som kan bedrivas i blandad stadsbebyggelse med bostäder ska fortsatt ges goda förutsättningar i stadsutvecklingen.

Översiktsplanen är flexibel och ett vägledande styrdokument för efterföljande planering. Handelskammarens synpunkt kring flexibilitet handlar i så fall om efterföljande detaljplanering som behöver ha en flexibilitet av användning, där byggrätter definieras. Detta råder inte översiktsplanen över.

Avsnittet om gestaltad livsmiljö handlar om såväl den byggda miljön som mellanrummen i staden. Båda dessa element är avgörande för stadens kvalitet.

Önskemålet om att få behovet av underjordisk infrastruktur ytterligare belyst finns redan belyst i avsnittet om teknisk försörjning. Mer detaljerat behöver detta hanteras i efterföljande planering.

LANTBRUKARNAS RIKSFÖRBUND (LRF)

Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) anser att översiktsplanen inte är lättillgänglig för alla eftersom texten i planen är omfattande. De undrar vidare vad som avses med formuleringen "tillgång till stadens resurser" som översiktsplanen refererar till.

LRF ifrågasätter om det är stark tillväxt som ska vara drivande. De undrar om det är hållbart att planera för 250 000 nya invånare till år 2050. Med förtätning försvinner gröna ytor och om åkermark bebyggs försvinner mark för livsmedelsproduktion för all framtid. LRF ställer sig även frågande till varför staden satsar på en så hög koncentration av befolkningen. De menar att efterfrågan på bostäder på landsbygden och i mindre tätorter ökar.

Möjligheten att bedriva livsmedelsproduktion i staden ska bejakas enligt LRF. Om det byggs på jordbruksmark ska det ske med stor varsamhet och i så fall på mark som är av sämre kvalitet, svårbrukad eller dåligt arronderad. LRF hänvisar till livsmedelsstrategin och miljöbalken. Om det ska gå att delförsörja staden med mat men även foder till hästanläggningarna, av olika slag, behövs åkerjorden.

LRF anser att staden tillsammans med Kungsbacka kommun och kommunerna i Västra Götalandsregionen behöver starta en långsiktig diskussion om det är smart att bebygga grönområden eller mark som behövs för livsmedelsproduktion. Ängs- och hagmarker är starkt hotade. De är beroende av mulbetare men även hästen kan bidra. Bland annat behöver Nordre älvs estuarium mulbetare.

LRF anser att de delar av de gröna kilarna som är privatägda inte ska beläggas med restriktioner. Så kallat formellt skydd ska inte ske på privatmark. För den som äger jord och skog i staden är det viktigt att kunna bruka den med så få inskränkningar som möjligt. Vidare anser LRF det oroväckande att inget är skrivet under inriktningar för ytterstaden om vikten att värna de gröna näringarna. De påpekar vikten av att framkomligheten i passager där traktorer och andra stora fordon behöver komma fram inte försämrats.

LRF håller med om vikten att barn får kontakt med djur och vill i sammanhanget nämna behovet av att stadens hästanläggningar får rimliga förutsättningar för sin fortlevnad.

Kommunens kommentar

Som svar på synpunkterna kring att översiktsplanens starka tillväxt ska vara drivande samt den höga koncentrationen av människor menar stadsbyggnadskontoret att ett motiv till att i första hand låta Göteborg växa inom den redan byggda staden är för att inte behöva ta ny mark i anspråk så som gröna ytor och åkermark. Huvuddelen av ny bebyggelse föreslås därför tillkomma som kompletteringar och förtätning inom mellanstaden och innerstaden.

Stadsbyggnadskontoret instämmer med att vi ska vara ytterst varsamma med att bygga på jordbruksmark. Översiktsplanen innehåller därför rekommendationer som syftar till att endast i undantagsfall där inget alternativ har kunnat identifieras, ta brukningsvärd jordbruksmark i anspråk.

Handlingen kommer kompletteras med skrivning för att synliggöra de gröna näringarna som framförallt finns i ytterstaden.

ASKIMS FÄLTRITTKLUBB

Askims fältrittklubb är positiva till att Göteborgs stads plan för ridsport 2020–2024 har lyfts in i planbeskrivningen men anser att det måste arbetas in i markanvändningskartan. De önskar att områden för nya ridanläggningar pekats ut på markanvändningskartan samt att översiktsplanen kompletteras med beskrivningar av hur staden avser samverka med andra aktörer och kommuner gällande etablering av nya ridanläggningar.

Elva privatpersoner har skickat in att de håller med yttrandet och en person tillägger förslag på plats för ny ridanläggning (se privatperson 179).

Kommunens kommentar

I markanvändningskartan har ridanläggningar pekats ut för att dessa ska säkerställas och i enlighet med Göteborgs stads plan för ridsport. Ingen lokaliseringsutredning för nya anläggningar har genomförts inom ramen för översiktsplanen.

BILLDALS RIDKLUBB

Billdals ridklubb önskar att staden arbetar vidare med att långsiktigt säkerställa mark för ridsporten på båda sidor av väg 158. Ridklubben önskar även bli inbjudna till dialoger om områdets framtida utveckling för att aktivt delta i samhällsutvecklingen. I kombination med järnvägsreservatet längs med väg 158 ser ridklubben med viss oro på framtida utvecklingsmöjligheter. Det finns idag en viadukt under väg 158 som kopplar samman ridvägar i Billdal med ridvägar i Årekärr. Denna är otroligt viktig för Billdals ridklubb. Ridklubben uppskattar att staden tydligt pekat ut ridanläggningar i översiktsplanens markanvändningskarta men saknar utpekande av mark för framtida verksamheter. De ser därför att det är av stor vikt att befintliga ridanläggningar i staden med dess markanvändning tydligare synkroniseras med Göteborgs Stads Plan för ridsport 2020–2024.

Ridklubben ser positivt på utvecklingen av Brottkärr/Nya Hovås men vill poängtera det ökade behovet av tillgång till rekreation, idrott och grönytor som kommer med ökad befolkning.

Kommunens kommentar

Se kommentar till Askims ridklubb. I övrigt noterar stadsbyggnadskontoret synpunkterna.

BULYCKE RYTTARFÖRENING

För att även i fortsättningen kunna driva ridskola vid Bulycke Ryttarförening behöver det säkerställas att nuvarande markarrende behålls och att marken inte nyttjas för annat ändamål. I samband med planering för tvärförbindelsen anser ryttarföreningen att skulle det vara lämpligt att se över om och hur ridvägar kan utökas i riktning mot Lilleby/Björlanda. De anser även att det är viktigt att den planerade tvärförbindelse inte blir en barriär.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna.

CLAREBERGS RIDKLUBB

Clarebergs ridklubb önskar att områden, hagmark och verksamhetsyta, som idag nyttjas av ridklubben pekas ut på markanvändningskartan. Ridklubben har med två kartbilder i sitt yttrande som visar ytor norr om Norrleden som ingår i anläggningen. Ridklubben noterar att del av området ligger inom ett område anges som "utredningsområde blandad stadsbebyggelse".

Clarebergs ridklubb saknar identifierad mark för att utöka eller bygga nya ridanläggningar. Ridklubben hänvisar till Göteborgs Stads Plan för ridsport 2020-2024.

Kommunens kommentar

Markanvändningskartan har justerats så att den bättre stämmer med ridanläggningens utbredning. Se även kommentar till Askims fältrittklubb.

GÖTEBORG OCH BOHUSLÄN RIDSPORTFÖRBUND

Göteborg och Bohusläns Ridsportförbund önskar att områden för befintliga ridanläggningar pekas ut på markanvändningskartan samt att även nyetableringar tas med om sådana planeras. De anser att översiktsplanen bör kompletteras med en översyn av möjligheterna att etablera ridanläggningar tillsammans med angränsade kommuner. Ridsportförbundet hänvisar till Göteborgs Stads Plan för ridsport 2020–2024.

Kommunens kommentar

Se kommentar till Askims ridklubb. I övrigt noteras stadsbyggnadskontoret synpunkterna.

GÖTEBORG HORSE PARK

Göteborg Horse Park önskar att områden för nya och befintliga ridanläggningar pekas ut på markanvändningskartan för att säkerställa mark för ridanläggningar enligt Göteborgs Stads Plan för ridsport 2020–2024. De påpekar vidare att ett framtida utredningsområde i översiktsplanen (som det som berör Göteborg horse Park) i praktiken får stora konsekvenser. Det hindrar verksamhetens utveckling och innebär att varken föreningen eller staden kan investera i byggnader och ridvägar. Det innebär för korta arrendetider för att kunna få bidrag eller lån för att investera och bygga ut.

Kommunens kommentar

Programarbete pågår för område runt Säve flygplats. Frågor som rör eventuella intrång på ridanläggningarna behöver hanteras inom ramen för det arbetet. Se även kommentar till Askims fältrittklubb.

GÖTEBORGS FÄLTRITTKLUBB

Göteborgs Fältrittklubb hänvisar till att de har en god dialog med Idrotts- och föreningsförvaltningen i ett antal frågor. Fältrittklubben anser att det är av stor vikt att deras ridklubb även fortsättningsvis får stöd för underhåll då deras anläggning har stort underhållsbehov. Fältrittklubben kan i framtiden få utmaningar i fråga om marktillgång för den storlek av ridskola och antal hästar som de har idag.

Klubben ser stora möjligheter med en utvecklad ridsport, speciellt i ett område med så höga kulturhistoriska värden, och har höga förhoppningar om att bli inbjudna till framtida dialoger och samråd. De hänvisar också till Göteborgs Stads Plan för ridsport 2020–2024.

Kommunens kommentar

Synpunkterna noteras. Se även kommentar till Askims fältrittklubb.

TORSLANDA RIDKLUBB

Torslanda Ridklubb önskar att områden för nya ridanläggningar pekas ut på markanvändningskartan. De vill även att översiktsplanen kompletteras med beskrivningar av hur staden avser att samverka med andra aktörer och kommuner gällande etablering av nya ridanläggningar. Ridklubben hänvisar även till Göteborgs Stads Plan för ridsport 2020–2024.

Kommunens kommentar

Se kommentar till Askims fältrittklubb.

BERGUM-GUNNILSE UTVECKLING

Den ideella intresseföreningen Bergum-Gunnilse Utveckling (BGU) har sitt intresseområde

i Lärjeådalen. Föreningen efterlyser en strategi och plan för hur området skall utvecklas för att skapa den ”goda landsbygden” med en godtagbar samhällsservice. De anser att inriktningen i översiktsplanen medför stora begränsningar för områden med en fantastisk potential att utvecklas. De önskar att dessa områden ges möjligheter att utvecklas utifrån sina unika värden och möjligheter. BGU önskar en fördjupad översiktsplan för att pröva alternativ utveckling till vad de refererar till som ”reservområde i ytterstaden”. De efterlyser exempelvis en inventering av utvecklingsbara fastigheter. BGU har bifogat ett antal rapporter och bakgrundsmaterial till sitt yttrande.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten. Översiktsplanen möjliggör utveckling kring Gunnilse och även viss utveckling kring Olofstorp. Begreppet Utredningsområde innebär att ett område behöver utredas mer innan det tas i anspråk, men ska inte tolkas som ”reservområde”. Kontoret instämmer med att området bör utvecklas utifrån sina unika värden och möjligheter. Exempel på dessa värden är närheten till Lärjeåns dalgång och det värdefulla jordbrukslandskapet. Dessa värden bör därför värnas vid en utveckling.

FISKEBÄCKS UTVECKLING AB

Fiskebäcks utveckling AB vill understryka att yrkesfiskets behov i strategiska lägen i Göteborg med rätt förutsättningar säkerställs. De understryker även vikten av att undvika verksamheter och anläggningar som hindrar sjöfarten inom farleder och ankringsområden.

Fiskeföretagen med hemmahamn i Fiskebäck utgör en stor och betydelsefull del av den svenska fiskenäringen. Planering pågår för utbyggnad av Fiskebäcks hamn för att möjliggöra djupgående fiskebåtar och landning av fisk. Enligt tidigare utredning ligger den nya fiskhamnen utanför det skyddsavstånd på 200 meter som Boverket rekommenderar för småindustriområden. Med hänsyn till avståndet bedöms det inte föreligga någon risk att gällande riktvärden för buller från verksamheten skall överskridas och områdesanalyser i ovan nämnda utredning konstaterar samma sak.

I annan utredning av stadsbyggnadskontoret anges att förutsättningarna att bedriva persontrafik till södra skärgården från Fiskebäck skall utredas. En uppdelning av persontrafik mellan Saltholmen och Fiskebäck skulle på ett avgörande sätt försvåra näringens bedrivande i Fiskebäck.

Fiskebäcks utveckling AB framhåller vidare vikten av att sträva efter att massor som uppkommer vid muddring av havsbotten nyttiggörs för andra ändamål. De uppmanar till att utreda platser för uppläggning eller lossning av muddermassor i ett regionalt sammanhang.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna. Gällande frågan kring persontrafik så pågår ett fördjupat arbete där frågan studeras.

SJÖBERGENS DJURFÖRENING

Sjöbergens djurförening är positiv till att området säkerställs och är försiktigt positiva till att utreda området som stadsdelspark. Givet områdets speciella karaktär anser de att det är yttersta vikt att detta görs i samråd med de olika föreningar som idag är verksamma i området.

Föreningen anser att det är problematiskt att exakta gränser för området inte är helt definierade i översiktsplanen. De anser även att eventuell byggnation i ”snurren” till Älvsborgsbron,

går emot förordningar som ska skydda våra utrotningshotade arter, inkräktar delvis på strand-skyddet och ligger inte i samklang med miljö-, barn- och jämlikhetsperspektivet som staden ska ta hänsyn till.

Kommunens kommentar

Byggnadsnämnden har beslutat att områdesbestämmelser ska upprättas för odlingsområdet och del av angränsande natur och skogsmark efter det att den nya översiktsplanen är antagen. Mer exakta gränser kommer att definieras då.

GÖTEBORGS FISKAUKTIONSFÖRENING

Göteborgs fiskauktionsförening anser att översiktsplanen behöver förtydligas avseende området Fiskhamnen eftersom pågående planering har kommit längre än vad granskningshandlingarna ger uttryck för. De önskar även att riksintresset för fiskhamn diskuteras.

Kommunens kommentar

I översiktsplanen kommer området fortsatt att redovisas som ett utredningsområde för stadsutveckling. Göteborgs Stad har uppfattningen om att riksintresset inte måste vara knutet till denna plats på grund av liten andel fisk som landar vattenvägen här.

Ö-DIALOGEN

Generellt finner Ö-dialogen att beskrivningen av södra skärgården nu bättre ansluter till de faktiska förhållandena än vad som var fallet i det ursprungliga förslaget till ÖP. De har lämnat synpunkter på några avsnitt i beskrivningen. De anser att texten om den demografiska utvecklingen bör utvecklas eftersom den är den helt avgörande faktorn för om södra skärgården ska ses som ”levande” eller ”döende”. De vill understryka vikten av analytisk skärpa när det gäller skärgårdens utveckling och pekar på att det kan finnas flera förklaringar till den demografiska utvecklingen. Ö-dialogen föreslår även att inriktningen för skärgården kompletteras med En livskraftig och god befolkningsutveckling samt Goda förutsättningar för daglig pendling, dörr till dörr, mellan bostad och arbete/studier, både avseende restider och turtäthet

Ö-dialogen ifrågasätter starkt nivån för tillkommande bostäder i skärgården och är tveksamma till om det ens ska anges i en översiktsplan.

Ö-dialogen har inget att invända mot att Fiskebäck skulle kunna bli ett kompletterande färjeterminal men lyfter behovet av en kompletterande terminal som fångar upp resandebehovet mot andra delar av kommunen, till exempel vid Arendal där ytor för parkering finns och framtida anläggningar för Stenas trafik kan komma att ges ett bredare underlag. De pekar också på vikten av båtplatser för besökande på Saltholmen och föreslår att GREFAB inrättar en mindre ”besöksplatspool” någonstans vid Saltholmen.

Ö-dialogen har synpunkter som rör parkeringsfrågan och vänder sig mot att den beskrivs som svårlöst. De menar att det handlar om att prioritera och sedan genomföra det man beslutat om. Ö-dialogen hänvisar till förslag som finns om två alternativa kompletteringsytor för båtuppläggning vid Hinsholmen, vilka skulle möjliggöra omvandling av yttre Saltholmen från båtuppläggning till parkering i enlighet med fullmäktiges beslut. De önskar att denna möjlighet provas inom den nya översiktsplanen. Ö-dialogen menar även att tillkommande bebyggelse i Södra Skärgården bör ges samma parkeringstal som gäller motsvarande småhusdominerade områden i kommunen i övrigt eftersom allt annat strider mot Kommunallagens likställighetsprincip.

Vad gäller mobilitetstjänster tycker de inte att det framgår av texten vad som egentligen avses och hänvisar till att hushåll i skärgården sedan lång tid utvecklat och använt sig av "bildelning".

Vad gäller riksintresset för totalförsvaret och bullerpåverkan noterar Ö-dialogen kommunens bedömning "att ljudsituationen och livsmiljön i övrigt överväger och gör detta till hälsosamma boendemiljöer". De förutsätter att denna kommuns inställning tydligt framgår vid varje bygglovsprövning och beslut om detaljplan.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret tar emot synpunkterna och har kompletterat översiktsplanens text om den demografiska utvecklingen något. Handlingen kompletteras även med den inriktning som Ö-dialogen föreslår. Nivån för tillkommande bostäder har tagits bort från handlingen utifrån att det anses för detaljerat för en översiktsplan. I övrigt så noteras synpunkterna som rör parkering.

ARKITEKTURENS HUS

Föreningen Arkitekturens Hus anser att staden innanför Vallgraven måste ges en fördjupad behandling i översiktsplanen. De framhåller att det ligger i riksintresset att områdets tydliga stadsbild bevaras och att för att behålla innerstadens karaktär måste byggnader som ger denna karaktär bevaras. De lyfter särskilt att 1600-talets smala gators karaktär skall bevaras.

Arkitekturens Hus menar att staden måste utarbeta en helhetslösning för den spårbundna kollektivtrafiken. Det anser att frågan måste lösas inom Göteborgs planeringsorganisation, förslagsvis genom en fördjupning av översiktsplanen.

Föreningen Arkitekturens Hus har vidare ett antal synpunkter som rör allmänna platser, parker, rekreationsområden och barns utemiljö. Bland annat lyfts Heden och Skanstorget. De menar att översiktsplanen behöver redovisa kommunens långsiktiga planer för stadens utveckling, på ett så tydligt sätt att det inte går att misstolka. De har vidare förslag på hur allmän platsmark kan redovisas i beskrivning och på karta.

Arkitekturens hus föreslår att regler för byggnadshöjd bör arbetas in i översiktsplanen för centrala stadens delområden. De föreslår bland annat att ny bebyggelse måste inordnas i centrala stadens befintliga höjdskala och att regler för lokalisering av skyskrapor och höghus krävs för att förhindra förslag som skadar stadens silhuett och närmiljö. Arkitekturens Hus menar att Göteborgs unika karaktär måste tillvaratas genom översiktsplanen, där karaktären kan skyddas genom goda strategiska "råd" inför stadens utveckling.

Kommunens kommentar

Det finns ett pågående uppdrag till Byggnadsnämnden (2021) att ta fram en plan för att säkerställa den historiska stadskärnans bevarande. Angående synpunkten som rör helhetslösning för spårbunden kollektivtrafik i fördjupningen för centrala Göteborg, instämmer Stadsbyggnadskontoret med att stadsutveckling och spårvägsnät/kollektivtrafik hänger ihop. Eftersom Göteborgs stad inte ensam äger frågan krävs ett fortsatt arbete inom staden och med andra berörda parter, såsom Västtrafik och Västra Götalandsregionen.

När det gäller Arkitekturens hus förslag om hur allmän platsmark kan redovisas i markanvändningskartan bedömer stadsbyggnadskontoret att många platser som är allmänna i form av parker finns omhändertagna i kartan. Att ange allmän plats som till exempel torg eller byggnadshöjd ingår i arbetet med detaljplan och är inte en lämplig detaljeringsnivå i en översiktsplan. Göteborgs arkitekturpolicy ger vägledning när det gäller gestaltning och utformning av allmän plats.

AVENYFÖRENINGEN

Avenyföreningen saknar en tydlig utvecklingsplan för den befintliga stadskärnan som i fördjupningen för centrala Göteborg benämns som den historiska stadskärnan och Stenstaden. De önskar att fördjupningen hade en högre utvecklingsambition av den befintliga stadskärnan. Avenyföreningen anser vidare att det känns fel att fördjupningen vill sprida stadslivet från stadskärnan till fler platser. De anser att det istället vore naturligt att säkerställa flöden och utveckling i befintliga stadskärnan och låta den växa successivt utåt när underlaget så tillåter. Avenyföreningen saknar utvecklingsområden som Heden.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna. Stadsbyggnadskontoret bedömer att utvecklingsinriktningen är rimligt för innerstaden utifrån den nivå av fördjupning som hela centrala Göteborg omfattar. Göteborgs stad och Avenyföreningen arbetar gemensamt vidare i ett programarbete för Avenyn.

ALEXANDERSSON FASTIGHETER I GÖTEBORG AB

Alexandersson fastigheter har inkommit med ett yttrande som rör utveckling av deras fastighet i Svensby, Säve. Alexanderssons är positiva till att förslaget till ny översiktsplan redovisar ett utredningsområde för blandad stadsbebyggelse i östra Säve. De beskriver i yttrandet hur de önskar utveckla fastigheten med blandad, småskalig bostadsbebyggelse (ca 300 bostäder) och grundläggande service. De har bifogat ett exploateringsförslag till yttrandet.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna och hänvisar till ordinarie process för ansökan om planbesked.

FASTIGHETS AB BALDER

Fastighets AB Balder konstaterar att det kommer att krävas extraordinära satsningar på kollektivtrafiken för att åstadkomma den minskning av biltrafik som förutsätts. De anser att det är avgörande att prioritera utbyggnad av effektiv kollektivtrafik tidigt i större utbyggnadsområden, såsom Backaplan och Högsbo, för att kunna bygga en tät och hållbar stad. Balder menar att satsningen på boulevarden i Högsbo-Frölunda är nödvändig för utvecklingen av västra Göteborg och skulle knyta ihop de centrala delarna med mellanstaden och att den behöver därför prioriteras tidsmässigt.

Balder anser att det redovisade kommunikationssambandet mellan Angered och Rannebergen/Lövgärdet är tveksamt. De menar att det skulle skapa en stor barriär rakt genom Angereds Centrum samt att det skulle den kosta oproportionerligt mycket pengar i förhållande till nyttan. En dragning rakt genom Angereds Centrum skulle komma i konflikt med liggande detaljplaner med befintliga byggrätter samt pågående detaljplan längs Titteridammsvägen.

Centrala Göteborg

Balder är positiva till att man valt att gå vidare med alternativet där stadskärnan förläggs på båda sidor om älven och att behovet av fler kopplingar över älven lyfts. Med anledning av inriktningen om högre andel kommersiella verksamheter än bostäder i noderna, påpekar Balder att många boende är en förutsättning för att verksamheter av olika slag ska kunna finnas.

Balder anser att översiktsplanen bör inkludera den norra delen av Gullbergsvass samt Marieholm, som ett utvecklingsområde för blandad stadsbebyggelse. Detta för att minska avståndet, bygga ihop staden och skapa möjlighet att växa dynamiskt i det här området.

Högsbo-Frölunda

Balder anser att utbyggnaden av staden måste kunna ske parallellt med utbyggnaden av infrastruktur för att utvecklas dynamiskt inom rimlig tid och att ökade mobilitetsåtgärder bör kunna användas så att man når uppsatta mål med avseende på kommunikationer. De menar att kollektivtrafik och infrastruktur inom Frölunda-Högsbo behöver planeras och anpassas så att det inte blir dimensionerande för exploateringen i området. Tätheten bör snarare anpassas till målen enligt UN habitat för att skapa hållbara stadsdelar.

Balder är positiva till förstärkningen av Marklandsgatan som nod inom området men anser att det känns defensivt att sikta på endast 500–2 000 nya invånare i det läget och ett relativt stort delområde.

Balder anser att förslaget bör möjliggöra för blandstad fram till kommungränsen mot Mölndal både där befintlig hästverksamhet ligger samt öster om A Odhners gata.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret tar emot synpunkterna. Kontoret bedömer att det är viktigt att fortsätta utreda möjligheten att stärka kollektivtrafiken norr om Angereds Centrum för att bättre knyta ihop de kringliggande stadsdelarna. Utredningsområdet för kommunikation kommer därför att ligga kvar i översiktsplanen. Hänsyn kommer att tas till gällande och pågående detaljplanering.

Grunden för ställningstagandet att kring noder ha en högre andel kommersiella verksamheter hänger ihop med lägesbaserad planering och att noderna är väl uppkopplade med kollektivtrafik vilket medför att läget är bra för verksamheter eller service. Noderna innehåller bostäder också, men verksamheterna är viktiga för att skapa flöden av människor. Gullbergsvass är ett omvandlingsområde och södra Marieholm är markerat som företagsområde och framtida utredningsområde för blandad stadsbebyggelse.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att utbyggnad av ny spårväg i boulevarden är nödvändig för en full stadsutveckling i östra Högsbo och för att åstadkomma en nära och sammanhållen stadsmiljö. Synpunkten om att möjliggöra blandstad fram till kommungränsen mot Mölndal noteras. Handlingen kommer inte förändras.

BONAVA SVERIGE AB

Bonava har inkommit med två yttranden som rör deras fastigheter Amhult 2:15 samt Gatersered 2:17. Gatersered 2:17 ligger i utställningsförslaget inom "Framtida planeringsreserv" samt "Värdefulla natur- och friluftsområde". Bonava önskar att detta ändras till i första hand "Förändrad markanvändning i ytterstadens större samhällen, eller i andra hand "Utredningsområde blandad stadsbebyggelse". Även för fastigheten Amhult 2:15 önskar Bonava att markanvändningen ändras från "Värdefulla natur- och friluftsområde" till i första hand "förändrad markanvändning i ytterstadens större samhällen" eller i andra hand "Utredningsområde blandad stadsbebyggelse". Här hänvisar Bonava till tidigare programarbete för Nötö-halvön samt påbörjad detaljplan.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna. Inga åtgärder på förslaget utan tidigare ställningstaganden kvarstår.

BUNKEBERGET AB

Bunkeberget AB har synpunkter som rör deras fastighet Kviberg 21:1 (Bunkeberget). De är positiva till att i enlighet med översiktsplanen säkerställa en stadspark här. De önskar även kunna exploatera delar av fastigheten samt permanenta de verksamheter som idag finns i berggrummet. De önskar att översiktsplanen möjliggör detta samt lyfter att det kan krävas markbyten och eventuell 3D styckning på grund av berggrummet.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna. Bedömningen att det går att möjliggöra det Bunkeberget beskriver inom ramen för översiktsplanen.

CASTELLUM VÄST AB

Castellum anser att den digitala översiktsplanen är lättläst och underlättar vid tolkning av vilken markanvändning som gäller för ett visst område. De påpekar att det krävs en tydlig översiktsplan för att säkerställa att fastighetsägare fokuserar och prioriterar rätt samt att projekten sedan blir genomförbara. Castellum menar vidare att det är viktigt att staden arbetar tillsammans med byggaktörerna för att säkerställa flexibla detaljplaner som fungerar och blir hållbara över tid. De konstaterar att parkeringen kommer att vara en fortsatt stor fråga i planläggningen och att flexibilitet avseende mobilitet och parkering är önskvärd för att detaljplanerna ska kunna bidra till en långsiktig hållbar utveckling.

Castellum anser att det vore bra om det fanns ett enkelt sätt att lägga till fler användningsändamål i befintliga planer, till exempel att till industriändamålet lägga till användningsändamål för kontor, handel, idrott eller centrumändamål. De anser även att det kan finnas behov av att i ett övergripande programarbete se över förenade områden för att strategiskt identifiera vilken mark som lämpar sig för bostäder, verksamheter eller infrastruktur utifrån ett hållbart ekonomiskt och miljömässigt perspektiv. Castellum ser positivt på att staden verkar för att detaljplaneprocesser ska kunna drivas på initiativ från privata aktörer.

Castellum är markägare för Säve flygplats som också pekas ut som ett av de industriområden som ska fortsätta utvecklas och förtäta. De anser att det är angeläget att det utpekade riksintresset för totalförsvaret som finns intill flygplatsområdet inte påverkar kommande utveckling av Säve. Castellum önskar vidare att en alternativ lämplig lokalisering av de hästverksamheter som idag finns i Säve, framför allt Göteborg Horse Show, pekas ut i översiktsplanen så att det finns alternativa platser för hästverksamhet i Göteborg om det i framtiden blir aktuellt att flytta på den hästverksamhet som idag finns i Säve.

Castellum ser positivt på de planer som finns för att bygga ut ytterligare ett mot på Hisingsleden. De ser också att en intressant fråga är järnvägsförbindelse mellan hamnen och de stora logistikområdena utmed Hisingsleden, som Säve flygplats. Kollektivtrafiken behöver byggas ut till dessa områden, vilket också lyfts fram i översiktsplanen. Castellum har även lämnat några ytterligare synpunkter som rör det pågående programarbetet för området.

Centrala Göteborg

Castellum äger fastigheter på Ringön som de vill utveckla till en mer levande stadsdel. För

fortsatt utveckling anser de att staden behöver ha en tydlig strategi avseende hur fastigheter upplåtna med tomträtt ska nyttjas långsiktigt. De påpekar även att utvecklingen på Ringön måste ske varsamt och genom fortsatt god samverkan mellan fastighetsägare och tomträttsinnehavare.

Högsbo-Frölunda

Castellum är den största privata fastighetsägaren i Högsbo och ser stora möjligheter för områdets utveckling. I kommande planering är det viktigt att staden arbetar för att detaljplanerna görs flexibla, så att de blir genomförbara och hållbara över tid vilket beskrivs i inledningen av detta yttrande.

Castellum anser att Dag Hammarskjöldsledens omvandling till boulevard blir ett välkommet startskott för den kommande utvecklingen. Fortsatt byggnation av verksamheter och bostäder kräver dock att övrig infrastruktur kommer på plats inom området, vilket innebär att staden behöver ta beslut om de nödvändiga investeringar som krävs för att få igång utvecklingen. Castellum menar att det järnvägsreservat som går genom Högsbo kan medföra att planprocesser försenas och att utvecklingen därmed hämmas. Lokaliseringsstudien behöver genomföras inom snar framtid avseende detta kollektivtrafikstråk och en eventuell tågstation, så att alla aktörer vet var stråket faktiskt avses placeras.

Kommunens kommentar

Synpunkterna angående Säve flygplats hanteras inom ramen för pågående programarbete. Inriktningen för Ringön kommer fortsatt vara att utvecklas från en plats där det bara finns industri till ett mer blandat utbud av verksamheter. Frågan kring tomträtter hanteras inte i översiktsplanen.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att utbyggnad av ny spårväg i boulevarden är nödvändig för en full stadsutveckling i östra Högsbo. Kontoret ser också behov av att så snart som möjligt utreda lokalisering av framtida järnvägssträckning för pendeltåg genom Högsbo-Frölunda.

DEROME

Derome äger fastigheten Hulan 1:39. De hänvisar till tidigare arbete och diskussioner, bland annat FÖP Södra Askim, vad gäller utveckling i området. De anser att området är väl utrett och bör pekas ut som område för planering och byggnation. Derome önskar därför att markanvändningskartan ändras så att aktuellt område pekas ut i första hand som "Förändrad markanvändning ytterstaden större samhällen", eller i andra hand som "Utredningsområde blandad stadsbebyggelse".

Derome äger även fastigheten Angered 7:196 i Gunnilse. Den består till stor del av en nedlagd deponi där kommunen var verksamhetsutövare. Derome ser att området ligger centralt i Gunnilse där behovet av attraktiva och nya bostäder är stort och om det går att sanera deponin så skulle det vara en vädgärning för miljön och göra möjligt för bostäder i ett kollektivtrafiknära läge. Derome önskar därför att markanvändningskarta ändras så att aktuellt område pekas ut "Utredningsområde blandad bebyggelse".

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna. De ytor i södra Askim som är utredda inom ramen för den tidigare fördjupningen av översiktsplanen för södra Askim är välutredda ur vissa perspektiv men en utbyggnad inom dessa är även avhängigt en avsevärt förbättrad situation vad gäller kollektivtrafik, eventuellt spårbunden. Detta bedömer staden inte är rimligt förrän på lång sikt och har därför gjort bedömningen att dessa områden bör ligga som planeringsreserv i den nya översiktspla-

nen. Eftersom frågan om kollektivtrafik är av mellankommunalt intresse är det även relevant att påpeka att denna bedömning stämmer med vad Kungsbackas översiktsplan anger.

Stadsbyggnadskontoret bedömer gällande fastigheten i Gunnilse att om framtida utredningar visar på möjligheten att sanera, skulle detta kunna vara en intressant plats att utveckla Gunnilse. Tidigare bedömningar har dock visat på att den nedlagda deponin är olämplig för bostadsbebyggelse. Den har av Länsstyrelsen klassats som en hög riskklass. Osäkerheterna kring markens lämplighet bedöms dock fortsatt så stora att det inte inkluderas som utredningsområde i översiktsplanen.

ERIK TIBERGS FASTIGHETER

Högsbo-Frölunda

Erik Tibergs fastigheter har synpunkter som rör deras fastigheter inom området, Järnbrott 165:11-165:13, Topasgatan 3, samt Högsbo 34:20, J A Wettergrensgata 14.

Vad gäller Järnbrott 165:11-165:13 ser Erik Tibergs fastigheter att området bör fortsätta utvecklas som handelsplats parallellt med nya bostäder och andra viktiga samhällsfunktioner. De konstaterar att både översiktsplanen och den fördjupade översiktsplanen följer de scenarion som de har som en framtida målbild. Erik Tibergs fastigheter ser även positivt på en framtida förändring som möjliggör en högre byggnation mot leden. Denna byggnation kommer även innebära en bättre buller- och luftmiljö för framtida bostadsområden söderut.

Högsbo 34:20 ingår i delområde 10 i den fördjupade översiktsplanen för Högsbo-Frölunda. Detta innebär att området föreslås omvandlas till blandad stadsbebyggelse med högst täthet längs boulevarden och att omvandlingen ska påbörjas i samband med anläggandet av boulevard med spårväg. Erik Tibergs fastigheter anser att det är ett väldigt stort område som ska behöva invänta boulevarden innan omvandling kan ske och att delområde 10 bör kunna delas upp i mindre detaljplaneområden. Till exempel anser de att fastigheter öster om J A Wettergrens gata borde kunna utgöra en detaljplan för framtagande innan staden har tagit beslut om boulevarden.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret har tillsammans med fastighetskontoret, trafikkontoret och park- och naturförvaltningen sett att det är olämpligt att påbörja detaljplaneläggning öster om boulevarden innan beslut har fattats om boulevarden. Detta grundar sig bland annat på svårigheterna att utan boulevard uppnå en sammanhållen stadsbebyggelse, där nya blandstadsområden öster om Dag Hammarskjöldsleden knyts samman med Flatås, Högsbo och Frölunda på ett kvalitativt vis. Nyttan för staden med den nya bebyggelsen skulle också vara för liten i förhållande till de ekonomiska åtaganden som staden skulle behöva göra, i form av investeringar i bland annat dagvattenanläggningar, förskolor och gång- och cykelvägar.

HSB GÖTEBORG

HSB ställer sig bakom översiktsplanens utvecklings- och utbyggnadsstrategi. De har synpunkter på några områden i översiktsplanen. Vad gäller fortsatt utveckling runt Nya Hovås, så stöttar HSB infrastruktursatsningar här, till exempel spårbunden trafik längs 158:an. De anser dock att med en lång planeringshorisont för det nya spåret finns det risk att denna anläggning försvårar möjligheten till att skapa en sammanhängande bebyggelsestruktur i Nya Hovås samt att onödigt stora markarealer tas i anspråk för ett eventuellt nytt spår.

HSB anser vidare att översiktsplanen bör justeras så att Torslanda kan växa med blandad stadsbebyggelse även österut längs Torslandavägen/Bulycke gård. De anser vidare att området vid Björlanda Kile (Björlanda 2:7) bör utgöra "utredningsområde" istället för "framtida planeringsreserv" för att tidigare möjliggöra tillskott av bostäder och service i Björlanda.

HSB ställer sig frågande till beteckning "framtida planeringsreserv" för Lässby 19:10 eftersom staden har behov av småhuskomplettering nu.

HSB anser att ett område som omfattar fastigheterna Tuve 11:21 och 11:5 bör kunna förtäas och markeras som "blandad stadsbebyggelse" istället för som nu "parker och naturområden". På Korseberget (Älvsborg 755:514) ser HSB potential att addera småhus utan bekostad på översiktsplanens identifierade naturvärden.

Kommunens kommentar

Utredningsområdet i Torslanda (Bua) har en ungefärlig avgränsning. Exakt vilka ytor som skulle kunna bebyggas behöver studeras vidare. Bland annat behövs en bedömning av påverkan på naturvärden innan detta kan definieras. En utredning behöver även ta hänsyn till möjligheten för befintlig ridanläggning att finnas kvar. Utredningsområdet justeras därför inte, utan frågan hänvisas till kommande planering.

Såväl området vid Björlanda kile som Lässby var markerade som utredningsområde redan i utställningsförslaget så synpunkterna föranleder ingen ändring.

Övriga specifika synpunkter som framförs kring markanvändningen föranleder inte heller någon förändring då avvägningar från utställningshandlingen bedöms fortsatt relevanta.

JM AB

JM AB är positiva till att kartan nu finns digitalt men efterfrågar en kortversion av översiktsplanen. De anser att översiktsplanen är otydlig kring vad olika tidshorisonter som "kort sikt", "medellång sikt" och "lång sikt" innebär. Vidare saknar JM en samlad strategi samt en synlig prioritering för vilka barriärer staden vill överbygga och hur man avser att jobba med detta. De lyfter Lundbyleden, Tuvevägen och Almanacksvägen som exempel på barriärer som de gärna skulle vilja se strategier för. JM önskar att 1–2 framtida järnvägsstationer borde läggas in mellan Säve och Brunnsbo för att öka möjligheten att "bo på landet" och åka kollektivt.

Vidare påpekar JM att en förutsättning för att staden ska kunna växa som önskat är att grundläggande infrastruktur och kollektivtrafik finns på plats och ger möjlighet till det. De tycker att översiktsplanen på ett tydligare sätt skulle hantera dessa frågor om långsiktiga lösningar vad gäller infrastruktur och kollektivtrafik. JM anser att översiktsplanen bör öppna upp för och möjliggöra för småhusprojekt även i en närmare framtid än som framtida planeringsreserv.

JM har synpunkter på det parkområde har angivits som tänkt markanvändning vid Lindholmen och som till största del ligger på privatägd mark. De hänvisar till att kraftig exploatering inom Lindholmen med Karlastaden i fokus tillåtits under en längre period utan grönytefaktor. De anser att om kommunen nu vill tillföra parkmark här bör det i absolut första hand ske på kommunalägd mark.

Centrala Göteborg

Se synpunkt angående Lindholmen ovan.

Kommunens kommentar

I översiktsplanen är de barriärer utpekade som bedömts mest angelägna att jobba med. Staden behöver arbeta vidare med att hitta en modell för hur man kan jobba med att överbrygga barriärer.

Stadsbyggnadskontoret instämmer i att grundläggande infrastruktur och kollektivtrafik måste finnas på plats för att staden ska kunna växa. Detta behöver vara ett fortsatt arbete som tar vid där översiktsplanen slutar.

Det är möjligt att planera för småhus redan nu både inom mellanstaden och inom de delar av ytterstaden som prioriteras för planering.

Gällande synpunkten kring parkyta vid Lindholmen, behöver den exakta avgränsningen utredas vidare i kommande detaljplaner. Översiktsplanen visar på bristen på parkmark i området, inte exakt plats. Avgränsningar är inte beslutade.

KB ELLESBO

KB Ellesbo noterar att deras fastigheter ingår i ett större sammanhängande område som utgör reserv för kommunens bostadsförsörjning på lång sikt i granskningshandlingen. KB Ellesbo vill i samverkan med kommunen så snart som möjligt pröva och utreda idéerna med bostadsbebyggelse i Ellesbo-området samt att den nya översiktsplanen tar in området som ett område som inom en snar framtid bör utredas för bebyggelse.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten. Området kommer att ligga kvar som planeringsreserv. Stadsbyggnadskontoret bedömer inte att området är aktuellt att ta i anspråk förrän på lång sikt.

FASTIGHETSÄGARE INGELA GATHENHIELMS GATA

Högsbo-Frölunda

Fastighetsägare vid Ingela Gathenhielms gata har invändningar mot att området vid gatan föreslås få bestämmelsen Företagsområde med befintlig användning. De anser att området ska ges beteckning Blandstad, med bostäder och verksamhetslokaler, eftersom de anser att området är mycket väl lämpat för en blandad bebyggelse med bra värden för buller och luftkvalitet. De hänvisar även till gällande översiktsplan samt planprogram från 2016 där området är utpekat som utredningsområde för blandad stadsbebyggelse och ifrågasätter denna förändring.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret tar emot synpunkten och översiktsplanen justeras till att visa blandad stadsbebyggelse på den berörda ytan.

NCC

NCC anser att hållbarhetsfrågorna fortfarande är relativt vagt formulerade och frågar sig i vilken utsträckning översiktsplanen tydligt leder mot hållbar utveckling i viktiga övergripande frågor. NCC undrar vidare över begreppet "företagsområde", och vilka skäl som finns till att man väljer att skapa ett nytt begrepp, som inte är gängse i branschen.

I mellanstaden tror NCC att det kan blir svårt att tillgodose de stora vistelseytor som förskolor och grundskolor F-6 behöver och efterfrågar en nära dialog med exploitörer för att hitta lösningar för samhällsservice. Kopplat till att minska överdimensionerade trafikytor för att ge plats för ny bebyggelse runt definierade gaturum menar NCC att kravet på lokaler i bottenvåningar i goda lägen med potential för stadsliv behöver ske på ett fåtal noggrant utvalda platser, förmodligen vid tyngdpunkterna – om de är attraktiva.

När det gäller beskrivningen att värna kulturhistoriska värden och ta tillvara identitetsskapande karaktärer i en förtätning genom lyhörda tillägg undrar NCC hur bedömningen skall göras. Vad är ”lyhört”, i relation till vilken utgångspunkt? Här tycker NCC att det är viktigt med tydliga riktlinjer och ett förhållningssätt som undviker godtycklighet.

Centrala Göteborg

För att behålla en trygg och attraktiv innerstad anser NCC att det bör förtydligas att den direkta innerstaden tål ytterligare förtätning av både bostäder och arbetsplatser.

NCC efterfrågar att en öppenhet behöver finnas och förtydligas för påbyggnader av befintliga byggnader för att kunna bevara konkurrenskraften i de mest centrala delarna. De anser vidare att det är viktigt att vara tydlig i utpekandet av stråk i innerstaden, vilka som kan utvecklas/kompletteras, där en påbyggnad och förtätning är möjlig och tillåten.

NCC saknar fortfarande en vision eller strategi kring central logistik i relation till att innerstaden ska växa över älven. De anser att det är tydligt att staden inte vet hur eller var det ska planeras och placeras ännu.

NCC saknar även en kartläggning av de största fysiska barriärerna och en tydlig strategi om hur de kan överbyggas.

Högsbo-Frölunda

NCC anser att en omvandling av Dag Hammarskjöldsleden samt hur gatukopplingar kan göras mellan områden på båda sidor leden behöver bestämmas och att blandstadsspåret behöver förtydligas. De påpekar att kollektivtrafikens utbyggnad bör förtydligas ännu kraftigare. NCC anser att en sträckning av spårvägen över Söderleden till Sisjön/Askim skulle gynna förtätning och möjligheter för blandstad även här. De saknar en tydlig förklaring till varför spårvägen slutar i Järnbrott.

NCC tycker inte att det är tydligt vilket av de tre förslag som redovisades i samrådshandlingen som får utrymme i denna version samt varför. NCC anser att det är märkligt att det är mer tydligt beskrivet om Marklandsgatans utveckling som nod i översiktsplanen än i fördjupningen Högsbo-Frölunda.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret tar emot synpunkterna. Strategierna nära, sammanhållen och robust stad syftar till en hållbar stad. Underlaget kring stadskaraktär och riksintressen utgör en bra bedömningsgrund för att avgöra vad som kan vara lyhört gentemot kulturvärdena.

Översiktsplanen syftar till att möjliggöra utveckling både för bostäder och arbetsplatser i innerstaden men utan att det skadar kulturmiljövärden, utan snarare genom att utgå från värden när innerstaden vidareutvecklas. Framtida stadslivsstråk är utpekade, och därtill finns även befintliga

starka stråk. Efterföljande planering hanterar frågor om byggnadshöjder eller förtätning.

I översiktsplanen är de barriärer utpekade som bedömts mest angelägna att jobba med. Staden behöver arbeta vidare med att hitta en modell, tillsammans med Trafikverket, för hur man kan jobba med att överbrygga barriärer.

Förklaringen till varför spårvägen slutar i Järnbrott är att en fortsättning till Sisjön inte kan bli tillräckligt effektiv ur resandesynpunkt. Bussförbindelser har större fördelar här. Till Askim förordar översiktsplanen en utbyggnad av ny järnväg för pendeltåg längs väg 158.

I samband med att fördjupningarna har inarbetats i antagandehandlingen av översiktsplanen, har de båda avsnitten om Marklandsgatan arbetats ihop.

BLÅ TOMTEN KB (IKANO BOSTAD OCH STENA FASTIGHETER)

Högsbo-Frölunda

Blå Tomten KB (genom Ikano bostad och Stena Fastigheter) anser att den fördjupade översiktsplanen kommer att ge mycket positiva effekter för Högsbo-Frölunda, Göteborgs stad och hela regionen. De efterfrågar samtidigt en tydlig utbyggnadsstrategi där byggnation av nya bostadsområden bör ske parallellt med utbyggnad av stadsbanan i Dag Hammarskjölds boulevard för att klara stadens högt ställda bostadsförsörjningsmål.

Blå Tomten KB är positiva till järnvägsförbindelse till Kungsbacka men ser tveksamheter runt placering och spårdragning med de tre olika alternativen i förslaget i ÖP. De förordar en dragning längs med Dag Hammarskjöldsleden med stationer vid Haga, Sahlgrenska, Marklandsgatan, Marconimotet och Järnbrott. I andra hand är den västra sträckningen att föredra då den också ger möjlighet till nya stationslägen. Blå Tomten KB menar att för att utbyggnaden av järnväg inte ska förhindra befolkningstillväxten behöver planeringen och utbyggnaden komma i gång så snart det är möjligt. När beslut om översiktsplanen fattas behöver ett uppdrag läggas om att snarast utreda stationer och spår för pendeltåg mellan Göteborg och Kungsbacka. I annat fall måste Göteborgs stad våga gå vidare med pågående detaljplaner enligt gällande förutsättningar.

Blå tomten KB delar fastighetskontorets uppfattning att översiktsplanen och den fördjupade för Högsbo-Frölunda behöver ta höjd för den nya kunskap som kommit fram i Åtgärdsvalsstudie Södra Mellanstan och Slutrapport Åtgärdsvalsstudie Dag Hammarskjölds boulevard från Trafikkontoret.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna. Kontoret delar uppfattningen om att en fortsättning av översiktsplanen med en utbyggnadsstrategi är viktig och ser också behov av att så snart som möjligt utreda lokalisering av framtida järnvägssträckning för pendeltåg.

KUNGSLEDEN

Högsbo-Frölunda

Kungsleden ser positivt på den omvandling som det planeras för med blandad stadsbebyggelse och goda kollektivtrafikförbindelser samt utbyggnaden av Dag Hammarskjöldsleden

till boulevard. Kungsleden önskar redan nu kunna tillskapa ett utökat serviceutbud för de som arbetar och verkar i området och för närboende. Exempel på verksamheter kan vara utbildning, gym, frisör, och så vidare. De anser att verksamheter likt dessa ska kunna placeras i företagsområden, delområde 12, men även i områden som föreslås ha inriktning industri med verksamheter som har omgivningspåverkan, delområde 13.

Kungsleden ser även att det finns platser i delområde 12 som är lämpliga för framtida kontorslägen och saknar därför kontor i beskrivningen av detta delområde med möjlighet till större volymer än den småskalighet som idag anges i planen.

Kommunens kommentar

Områden för företag med omgivningspåverkan ska inte innehålla verksamheter som kan lokaliseras i blandad stadsbebyggelse eller i företagsområden. Förutsättningar för företag med omgivningspåverkan behöver säkerställas inom kommunen. Beskrivningen av företagsområden har setts över sedan granskningsområdet. Bland annat har beskrivningen av vilka verksamheter som ska kunna inrymmas kompletterats med kontor. För hållbar lokalisering är det viktigaste kriteriet att området/platsen är tillgänglig med kollektivtrafik om det är frågan om personalintensiv verksamhet.

BRF GÖTEBORGHUS 26

Högsbo-Frölunda

BRF Göteborgshus 26 framför i princip samma synpunkter som de gjorde i samrådsskedet.

BRF Göteborgshus 26 skriver att de har höga fastigheter som idag bildar en slags barriär mellan den nuvarande Dag Hammarskjöldsleden och de i höjd lägre fastigheterna och bebyggelsen upp mot Axel Dahlströms torg. Att som föreslås i den fördjupade översiktsplanen bygga fler höga fastigheter mot den föreslagna boulevarden anser de skulle förstärka barriäreffekterna ytterligare och strida mot de bebyggelseideal som kännetecknade bebyggelseplanering från 1950-talet med tämligen fria ytor mellan höga hus och utan biltrafik mellan husen. Ytterligare bebyggelse i denna del av området skulle också innebära att utsikten från många fastigheter mot Änggårdsbergen skulle minska eller rent av försvinna.

Göteborgshus 26 är en av medlemmarna i den ekonomiska föreningen Panncentralen Frölundaborg, och påpekar att de är helt beroende av bergvärmeanläggningen för sin värmeförserjning i likhet med att stort antal fastighetsägare i området. De framför en rad aspekter som behöver säkerställas så att olika anläggningsarbeten såsom pålning och liknande i närheten inte äventyrar bergvärmeanläggningen eller att grundvattennivåerna härigenom förändras på ett negativt sätt.

BRF Göteborgshus 26 anser att alla etableringar av spårtrafik måste ta hänsyn till att bullernivån i föreningens fastigheter sannolikt förändras.

BRF Göteborgshus 26 anser att en omfattande byggnation av hus runt Panncentralen Frölundaborg liksom också vissa lösningar avseende trafik skulle kunna medföra risk att kulturmiljö förändras på ett negativt sätt.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna. Vi är medvetna om bergvärmeanläggningen respektive kulturmiljövärdena vid Panncentralen i Frölunda. Det är värden som beaktas i kommande planering.

PEAB

PEAB ser positivt på att staden lyfter potentiella platser för komplettering och förtätning. Det är viktigt att de stora strukturella frågorna utreds initialt och att beslut fattas för att möjliggöra den stads- och samhällsutveckling som staden står inför.

Peab redogör för förhållandena gällande flera av sina fastigheter i Askim, Brunnsbo, Backa, Kärra och Skogome. De anser att översiktsplanen inte ska innebära några begränsningar för fastigheterna. Beträffande Brunnsbo ser de gärna att en fördjupad översiktsplan eller ett programarbete inleds i närtid för att ge förutsättningar för att utveckla området. För en av fastigheterna i Kärra påpekar de att det finns ett positivt planbesked och för fastigheten i Skogome önskar de att markanvändningen justeras för att ge förutsättningar för bebyggelse på längre sikt.

Centrala Göteborg

Peab redogör för förhållandena gällande en specifik fastighet på Lindholmen. De ser positivt på att fastigheten och området utgörs av utvidgad innerstad med blandad stadsbebyggelse med hög täthet och blandning.

Högsbo-Frölunda

Peab ser positivt på att förslaget möjliggör utveckling av deras fastigheter inom delområde 10 för i huvudsak bostäder. De anser även att utpekade områden för värden och hänsyn inte ska utgöra en begränsning, eller försvåra för en hög exploateringsgrad och heller inte äventyra målet om att nå en kvartersstad med stora bostadstillskott inom området.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret tar emot synpunkterna. Markanvändningskartan har justerats utifrån positivt planbesked vid Kärra.

SENIORGÅRDEN AB

Seniorgården AB är positiva till att kartan nu finns digitalt men efterfrågar också en kortversion av översiktsplanen. De anser att översiktsplanen är otydlig vad olika tidshorisonter som "kort sikt", "medellång sikt" och "lång sikt" innebär.

Seniorgården välkomnar att översiktsplanen tydligt anger möjligheten till att förtäta kring de lokala torgen. Än bättre vore det om det även angavs det gynnsamma med att just här tillskapa bra bostäder för äldre.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna,

SKANSKA

Skanska har identifierat ett antal platser i staden med potential för en annan utveckling än vad föreslagen översiktsplan erbjuder. Dessa är markerade på kartan nedan.

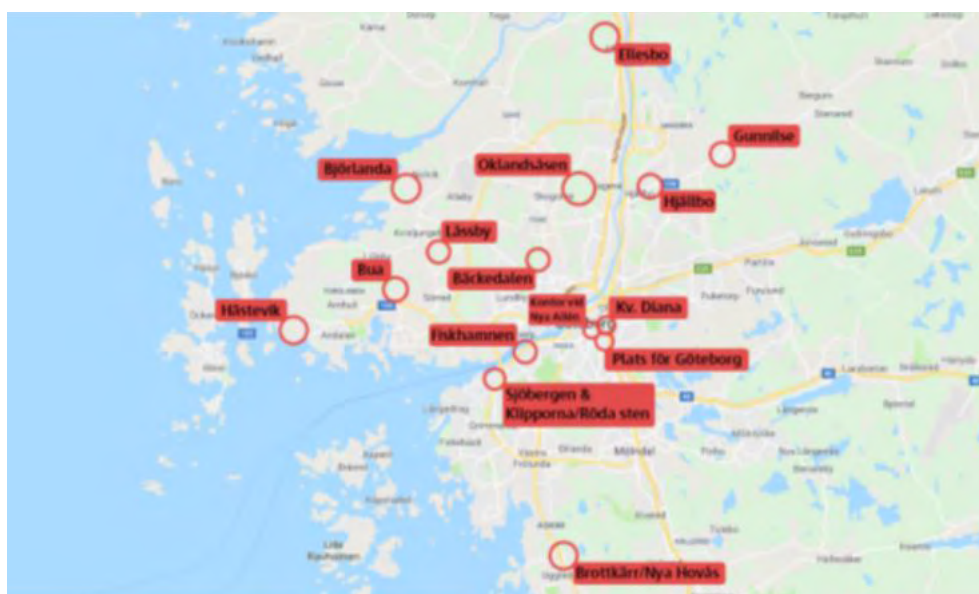
Gällande bostäder i norra och centrala Brottkärr anser Skanska att hela fastigheten Hovås 48:15, förutom den del som är belägen inom naturreservatet, bör ingå i markering framtida utveckling för blandad bebyggelse.

Skanska ser fortsatt en stor potential i hur området kring Röda Sten. Dessa möjligheter anser de bör avspeglas i den nya översiktsplanen. Skanska tycker fortsatt att en utveckling av Fiskhamnen till en stadsmässig miljö med bostäder, kontor och små verksamheter skulle bidra till en levande blandstad och utökat lokalt kundunderlag med potential att även stärka kopplingen till Eriksberg.

Gällande området kring Burgårdsparken anser Skanska att översiktsplanen bör möjliggöra en utveckling som innebär att det norr om Valhallagatan skapas en blandstad med bostäder och service och att en ny arena placeras söder om Valhallagatan.

Skanska anser att hela området vid Björlanda kile inklusive Björlanda 2:7 samt det gamla militärområdet i Hästevik bör utgöra Utredningsområde för blandad stadsbebyggelse. De vill även understryka vikten av att hela Göteborg Bua 1:3 blir en del av ett utredningsområde då den sydöstra delen nu ligger utanför. Vad gäller Låssby 19:10 anser de att markeringen förändrad markanvändning verksamheter bör återspegla det område som ansökningar om planbesked omfattar. Även utredningsområdet väster om Kärra menar Skanska bör ses över då de ser möjligheter även utanför det område som i förslag till ny översiktsplan markerats som Utredningsområde.

Skanska anser att Rödbo får status som ett område som kan utvecklas på relativt kort sikt samt att områdets västra gräns bör studeras vidare, utbyggnadsområdet kan med fördel utökas västerut.



För att skapa ett komplett stråk med bostadsbebyggelse väster om Tuvevägen anser Skanska att markanvändningen för Tuve 115:1/Bäckedalen bör förändras och markeras för blandad stadsbebyggelse.

Ett mindre område i Hjällbo markerat som Nya områden blandad stadsbebyggelse, bör i samverkan med områdets fastighetsägare utökas för möjligheten till blandad stadsbebyggelse för Hjällbo.

I Gunnilse sker Skanska gärna att även fastigheterna Angered 4:14, 4:44, 7:98, 9:1 och 30:1 pekas ut som utredningsområde.

Högsbo-Frölunda

Skanska är positiva till planer på järnvägsförbindelse mellan Västlänkens Hagastation och Kungsbacka. De menar att staden måste fokusera på en sträckning och sedan så snart som möjligt komma till planering och utbyggnad. Detta bör prioriteras för att skapa förutsättningar för staden att växa i sydväst. Så länge flera alternativ finns på bordet och utreds kommer det att lägga hinder för planeringen och måste därför prioriteras.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret tar emot synpunkterna. Området vid Björlanda Kile var redan i utställningshandlingen markerat som utredningsområde. Avgränsningen mot väster baseras på att området där utanför omfattas av riksintresse för naturvård. Kontoret bedömer inte att det är lämpligt att pröva bebyggelseutveckling där.

Angående Bua 1:3 se svar till HSB.

Angående Lässby 19:10 har mindre justering gjorts, men notera att avgränsningarna för nya områden i översiktsplanen ska tolkas som ungefärliga.

Baserat på den ytterstadsutredning som genomförts inom ramen för arbetet med översiktsplanen är bedömningen att förutsättningarna för Rödbo vad gäller till exempel behov av investeringar, utredningsläge samt förutsättningar att knytas ihop med övriga staden gör att en utbyggnad i Rödbo är mindre prioriterat och kan bli aktuellt först på lång sikt. Bedömningen är även att det i detta skede är olämpligt att utöka utredningsområdena i Gunnilse då inge bedömning av de föreslagna områdena har gjorts.

Stadsbyggnadskontoret ser också behov av att så snart som möjligt utreda lokalisering av framtida järnvägssträckning för pendeltåg söder ut mellan Haga station och Kungsbacka.

STENA FASTIGHETER

Stena Fastigheter har identifierat att förslaget till översiktsplan inte överensstämmer med pågående programarbete vid Redegatan vad gäller användning av mark runt Påvelunds centrum.

Centrala Göteborg

Stena Fastigheter konstaterar att innerhamnarna, som idag nyttjas för färjeverksamhet, är utpekade som Utredningsområde för blandad stadsbebyggelse, respektive Förändrad markanvändning stadskärna. De påpekar att då ingen alternativ placering presenteras, utan detta ska utredas, begränsas möjligheterna till förändrad markanvändning för innerhamnarna och rådande intressekonflikt mellan färjeverksamheten och stadsutvecklingen kvarstår. Stena Line

vill även framhålla att E45 är en viktig länk till Danmark för både näringslivet, transporter och resenärer.

Stena Fastigheter bedömer att en omlokalisering av verksamheten i dagsläget torde vara den mest lämpliga lösningen att utreda och arbeta för. Stena Line vill samtidigt understryka att en omlokalisering till ett nytt hamnområde i ytterhamnarna med motsvarande villkor och funktioner som innehas på Masthuggskajen måste finnas på plats innan arbetena med stadsutvecklingen av innerhamnarna eller Lindholmsförbindelsen påbörjas. De är av åsikten att förslaget till ny översiktsplan behöver kompletteras med lämpliga ersättningslägen för färjeverksamheterna.

Högsbo-Frölunda

Stena Fastigheter anser att inriktningen i den fördjupade översiktsplanen skulle medföra stora positiva effekter på området och staden i stort. Stena är positiva till alla åtgärder som syftar till att förenkla människors möjlighet att transportera sig till fots eller cykel likväl kollektivt. Stena Fastigheter anser att det krävs en tydlig utbyggnadsstrategi där byggnation av nya bostadsområden bör ske parallellt med utbyggnad av stadsbana i Dag Hammarskjölds boulevard.

Stena Fastigheter anser att den fördjupade översiktsplanen kommer att ge mycket positiva effekter för Högsbo-Frölunda, Göteborgs stad och hela regionen.

Stena Fastigheter är positiva till järnvägsförbindelse till Kungsbacka men ser tveksamheter runt placering och spårdragning med de tre olika alternativen i förslaget i ÖP. De förordar att dragningen går längs med Dag Hammarskjöldsleden med stationer vid Haga, Sahlgrenska, Marklandsgatan, Marconimotet och Järnbrott. I andra hand är den västra sträckningen att föredra då den också ger möjlighet till nya stationslägen. Stena Fastigheter menar att för att utbyggnaden av järnväg inte ska förhindra befolkningstillväxten behöver planering och utbyggnad av järnvägen komma i gång så snart det är möjligt. När beslut om översiktsplanen fattas behöver ett uppdrag läggas om att snarast utreda stationer och spår för pendeltåg mellan Göteborg och Kungsbacka. I annat fall måste Göteborgs stad våga gå vidare med pågående detaljplaner enligt gällande förutsättningar.

Stena Fastigheter delar fastighetskontorets uppfattning att översiktsplanen och den fördjupade för Högsbo-Frölunda behöver ta höjd för den nya kunskap som kommit fram i Åtgärdsvalsstudie Södra Mellanstan och Slutrapport Åtgärdsvalsstudie Dag Hammarskjölds boulevard från Trafikkontoret.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret tar emot synpunkterna. Kontoret bedömer att förslaget till ny översiktsplan går i linje med pågående programarbete för Redegatan. Gränser mellan olika användningar i översiktsplanen ska tolkas ungefärliga. Mer detaljerade studier görs i programmet.

Gällande färjeterminal och utredningsområde för blandstad så instämmer stadsbyggnadskontoret med omlokalisering till ytterhamnar är det mest lämpliga. Funktionen tillförs markanvändningskartan i enlighet med nyligen antagna fördjupningen för översiktsplanen i Torsviken.

Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen att en utredning av järnvägens sträckning behöver utredas så snart som möjligt.

STENA LINE SCANDINAVIA AB

Centrala Göteborg

Stena Line konstaterar att innerhamnarna, som idag nyttjas för färjeverksamhet, är utpekade som utredningsområde för blandad stadsbebyggelse respektive förändrad markanvändning stadskärna. De påpekar att då ingen alternativ placering presenteras, utan detta ska utredas, begränsas möjligheterna till förändrad markanvändning för innerhamnarna och rådande intressekonflikt mellan färjeverksamheten och stadsutvecklingen kvarstår. Stena Line vill även framhålla att E45 är en viktig länk till Danmark för både näringslivet, transporter och resenärer.

Stena Line bedömer att en omlokalisering av verksamheten i dagsläget torde vara den mest lämpliga lösningen att utreda och arbeta för. Stena Line vill samtidigt understryka att en omlokalisering till ett nytt hamnområde i ytterhamnarna med motsvarande villkor och funktioner som innehas på Masthuggskajen måste finnas på plats innan arbetena med stadsutvecklingen av innerhamnarna eller Lindholmsförbindelsen påbörjas. De är av åsikten att förslaget till ny översiktsplan behöver kompletteras med lämpliga ersättningslägen för färjeverksamheterna.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret tar emot synpunkterna. Gällande färjeterminal och utredningsområde för blandstad instämmer stadsbyggnadskontoret med omlokalisering till ytterhamnar är det mest lämpliga. Funktionen tillförs markanvändningskartan i enlighet med den nyligen antagna fördjupningen för Torsviken.

SVENSBY 1:3

Fastighetsägare till Göteborg Svensby 1:3, ställer sig positiv till att utveckla sin fastighet för småskalig bostadsbebyggelse, gärna i samarbete med fastighetsägare till angränsande fastigheter. Fastighetsägaren har bifogat en utvecklingsskiss för området.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna.

KB BASTILJEN 1

Centrala Göteborg

KB Bastiljen har synpunkter som rör deras fastighet Gullbergsvass 703:58. De accepterar inte att bangårdsförbindelsen i översiktsplanen och fördjupningen för centrala Göteborg utformas och placeras så som det redovisas i förslagen. De anser att det har negativ påverkan på deras fastighet och kommer att innebära en begränsad användning.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret tar emot synpunkten och vill påminna att avgränsningarna i översiktsplanen ska tolkas som ungefärliga. Det kvarstår mycket utredningsarbete och fortsatt planarbete som fastställer anslutningspunkter för en framtida bangårdsförbindelse.

WALLENSTAM

Wallenstam rekommenderar att översiktsplanen reflekterar över pandemins konsekvenser för Göteborgs stadsutveckling och att de förslag som ges bör vara robusta, så flexibla som möjligt och bygga på insikten om öppenhet för förändringar.

Wallenstam anser att taklandskap till viss del bör betraktas som substitut till kravet på grönytefaktor. De ifrågasätter också inriktningen med ett lägre bostadsinnehåll i noder och efterfrågar en ändring till ”hög andel verksamheter och bostäder”. De menar även att det i den moderna staden finns flera substitut till antingen kollektivtrafik eller bil för att klara sitt vardagsliv.

Wallenstam anser att översiktsplanen bör kompletteras med en övergripande analys av om, när och hur översiktsplanen kan omsättas till praktik och hur genomförandet av visionen om en tät stad är förenligt med stadens olika riktlinjer och stadens budget. De efterlyser även ett initiativ liknande Bostad2021 i syfte att skapa 10 000 nya inflyttade hem i eller i direkt anslutning till stadskärnan.

Wallenstam är kritiska till att på översiktsplanenivå peka ut en park vid Propellerområdet i Lindholmen. De önskar att parken i första hand stryks och i andra hand redovisas med en stjärna för att inte låsa den geografiska avgränsningen.

Vid Önnereds brygga anser Wallenstam att markanvändningen bör ändras så att det möjliggör utveckling och tillskott av bostäder inom det som nu är redovisat som hamn. Wallenstam har även önskemål om att utöka avgränsningen för utredningsområdet vid Björlanda kile.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna. Kontoret bedömer att det är viktigt att säkerställa hamnverksamhet i områden med kaj/vattenkontakt och bedömer därför att det inte är lämpligt att blanda in bostäder vid Önnereds brygga. För kommentar på synpunkten kring Lindholmen – se kommentar till JM. För kommentar på synpunkten kring inriktning för noder – se kommentar Fastighetsägarna GFR.

ÄLVSBOGS EGNAHEMSFÖRENING

Älvsborgs Egnahemsförening är positiva till flera inriktningar som gäller sydvästra mellanstaden och även den inriktning för att lösa trafik- och parkeringsfrågan för södra skärgården som redovisas. Älvsborgs Egnahemsförening är bifogat en vision för Saltholmen till sitt yttrande. Föreningen anser även att staden borde verka för att frigöra området som nu används av Göteborgs Garnison.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret tackar för idéerna och noterar synpunkterna.

PARTNERGRUPPEN HÖGSBO-SISJÖN

Högsbo-Frölunda

Partnergruppen Högsbo-Sisjön är positiva till förslaget men har ett antal synpunkter. De vill se pendelparkering i Söderledens närhet, som även kan användas för besökare till Sisjöns handelsområde.

De önskar att översiktsplanen ger förutsättningar för etablering av idrottsanläggningar i området. Planen bör också ge utrymme för hotell, konferens och ”longstay”.

Partnergruppen Högsbo-Sisjön anser att det är viktigt att utreda järnvägskorridorerna för att undvika att utvecklingen i området bromsas.

De är positiva till en kollektivtrafikutbyggnad och ett prioriterat, sammanhängande gång- och cykelvägnät.

Utöver detta framförs synpunkter på några frågor som inte hanteras inom översiktsplanen.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna. Vi delar uppfattningen att en utredning av järnvägens sträckning behöver utredas så snart som möjligt.

INNERSTADEN GÖTEBORG

Centrala Göteborg

Innerstaden Göteborg verkar inom området som i stort överensstämmer med den i fördjupningen så kallade historiska stadskärnan. Med hänvisning till pandemin, påpekar de att stadskärnan har visats sårbar vilket har synliggjort nödvändigheten av en i alla avseenden hållbar och robust planering. De efterlyser möjligheten till reflektion över innehållet i fördjupningen utifrån pandemins lärdomar innan beslut tas.

Innerstaden Göteborg anser att fördjupningen måste möjliggöra en kontinuerlig utveckling av den historiska stadskärnan, där det är möjligt att förtäta med om- på- och tillbyggnader och att ändra användning med respekt för kulturhistoriska värden. De anser att kompletteringsområde är en för låg ambitionsnivå och föreslår förstärkningsområde som en lämplig klassificering.

Innerstaden Göteborg menar att boendefunktionen i och i direkt anslutning till den historiska stadskärnan måste stärkas, om platsen även i framtiden ska vara centrum för arbetsplatser. De efterlyser en strategi för att tillskapa de 10 000 färdiga bostäder inom 10 år som utredningen HUI har gjort på uppdrag av Fastighetsägarna GFR, och bibehålla en attraktiv stadskärna.

Föreningen lyfter fram att de viktiga noderna Centralen, Haga station och Järntorget kräver fotgängarvänliga och logiska stråk för att ta sig till stadskärnan och att Kungsgatan saknas som ett utpekad stråk. De menar att flödena behöver säkras i den befintliga stadskärnan och inte sprida stadslivet, varvid stråken mot noderna främst ska vara som stöd för resanden.

Kommunens kommentar

Stadsbyggnadskontoret tar emot synpunkterna. Utpekandet av stadslivsstråk är framåtsyftande i att stärka flera stråk. Befintliga stråk som bedömts fortsatt ha goda förutsättningar att vara starka stråk har inte pekats ut, däribland Kungsgatan. I övriga synpunkter – se kommentar till Fastighetsägarna GFR.

