

MEDVERKANDE

Denna fördjupade översiktplan har tagits fram av:

Monica Wincentson, projektledare, stadsbyggnadskontoret
Andrea Hulting Gustavsson, biträdande projektledare, stadsbyggnadskontoret
Kalle Magnér, park- och naturförvaltningen
Ulf Täng, fastighetskontoret
Lukas Memborn, fastighetskontoret
Emma Josefsson, trafikkontoret
Sophia Älfvåg, stadsbyggnadskontoret
Anders Svensson, stadsbyggnadskontoret
Charlotte Olsson, stadsbyggnadskontoret
Anna Widman, redaktör, WSP Sverige

Sakkunniga

Johanna Fredin, samhällsservice stadsbyggnadskontoret
Dick Karlsson, dagvatten, teknisk försörjning, kretslopp och vatten
Martin Knape, miljö och hälsa, stadsbyggnadskontoret
Anna Noring Hantin, handel och verksamheter, stadsbyggnadskontoret
Sören Holmström, kulturmiljö, stadsbyggnadskontoret
Lisa Ekström, klimatfrågor, stadsbyggnadskontoret
Ulf Moback, klimatfrågor, stadsbyggnadskontoret
Christian Bergman, infrastruktur, stadsbyggnadskontoret
Camilla Finsberg, biologi, park- och naturförvaltningen
Ann-Louise Eliasson, strategisk samordning, kretslopp och vatten
Linn Ryding, SDF Lundby
Beatrice Klein, SDF Lundby
Eva Stockfeldt, idrott och förening
Jessica Waller, BRG

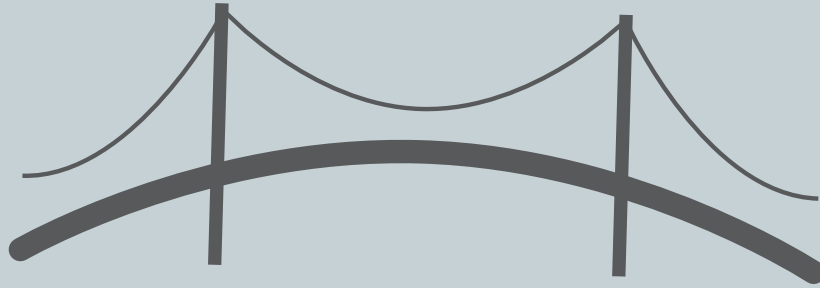
Styrgrupp

Katja Ketola, stadsbyggnadskontoret
Per Winqvist, trafikkontoret
Marie Petersson, fastighetskontoret
Helena Bjarnegård, park- och naturförvaltningen
Fredrik Norrå, stadsbyggnadskontoret
Gunnel Jonsson, stadsbyggnadskontoret
Mia Edström, stadsbyggnadskontoret
Alexander Danilovic, stadsbyggnadskontoret

Layout: Jörgen Svensson, WSP
Illustrationer om inget annat anges: Ida Brogren, Vres
GIS-kartor: Malin Klarqvist, stadsbyggnadskontoret
Tryck: Lenanders Grafiska AB, Kalmar 2019

INNEHÅLL

INLEDNING	4
Vad är en översiktsplan?.....	5
Uppdraget.....	6
UTVECKLINGSLTERNATIV FÖR STADSKÄRNAN	8
Stadskärnan stannar söder om älven	9
Stadskärnan växer norrut.....	11
UTGÅNGSPUNKTER	14
Målbild för Centrala Göteborg.....	15
Visioner och mål	15
Utmaningar och drivkrafter	16
GEOGRAFISKA INRIKTNINGAR	30
Stadsutvecklingsområden i centrala Göteborg	31
Innerstaden.....	33
TEMATISKA ANSPRÅK	48
Arkitektur, kulturmiljö och stadsbyggnad	49
Stadens offentliga rum.....	56
Bostäder och samhällsservice	60
Näringsliv och kompetensförsörjning.....	64
Mobilitet, trafik och infrastruktur.....	66
Klimatfrågor	81
Naturmiljö och ekologi.....	87
Miljö & hälsa.....	90
Planområdet i kommunal och regional kontext.....	94
Riksintressen	96
GENOMFÖRANDE.....	102
FÖP centrala Göteborgs roll i stadens styrsystem	103
Ett underlag till framtida planering	103
HÅLLBARHETSBEDÖMNING	104
Sammanfattning	105
ORDLISTA	110



INLEDNING

Fördjupning av översiktsplanen för centrala Göteborg visar kommunens långsiktiga plan för hur Älvstaden samt övriga centrala delar inom planområdet ska utvecklas. Den ska fungera som ett verktyg för att underlätta kommunens planering och samtidigt spegla den politiska viljan i kommunen.

En fördjupning av översiktsplanen är inte juridiskt bindande, men dess viljeinriktning omsätts i detaljplaner, bygglov och andra tillstånd för mark och vatten som är juridiskt bindande.

I inledningen presenteras mer om vad en fördjupning av översiktsplan är, bakgrund till planarbetet och planprocessen.

VAD ÄR EN ÖVERSIKTSPLAN?

Enligt plan- och bygglagen är målsättningen med den fysiska planeringen att sträva efter en hållbar samhällsutveckling genom hushållning med mark och vatten. I den kommunövergripande översiktsplanen (fortsättningsvis ÖP) formulerar kommunen strategierna för en långsiktigt hållbar utveckling. Här redogörs för avsedd mark- och vattenanvändning samt hur kommunen avser att tillgodose allmänna intressen och samordna planeringen kring nationella och regionala mål, planer och program. ÖP har därför en central roll i kommunernas arbete för en hållbar utveckling. Planen ska ses över av kommunfullmäktige minst en gång per mandatperiod. *(Läs mer i inledningen till förslag till ny ÖP)*

Vad är en fördjupning av översiktsplanen?

ÖP kan ändras, kompletteras eller förtydligas genom fördjupningar och tematiska tillägg. En fördjupning ger en ökad detaljeringsgrad inom ett visst geografiskt område, medan tematiska tillägg behandlar enskilda kommuntäckande frågor. Fördjupningar och tillägg utgör delar av ÖP och upprättas enligt samma förfarande. Fördjupningen hänvisar därför i de generella frågorna till översiktsplanen och tar bara upp det som är specifikt för centrala Göteborg.

” FÖP centrala Göteborg ska stödja nya ÖP:ns inriktning mot en sammanhållen, nära och robust stad.



Foto: Lo Birgersson

UPPDRAGET

Fördjupningens bakgrund och syfte

Under de senaste åren har flera stadsutvecklingsprojekt i centrala Göteborg fördröjts av olika anledningar, bland annat att det saknas beslut för hantering av flera ständigt återkommande frågor. Därför beslutade kommunfullmäktige i oktober 2017 om att ge byggnadsnämnden i uppdrag att ta fram ett förslag till fördjupning av översiktsplanen för centrala Göteborg (fortsättningsvis FÖP centrala Göteborg). Samtidigt togs beslut om att ta fram ny kommunövergripande ÖP samt ytterligare en FÖP för Högsbo/Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden.

FÖP centrala Göteborg ska stödja nya ÖP:ns inriktning mot en sammanhållen, nära och robust stad. Göteborg ska byggas så att fler invånare får möjlighet till ett enkelt vardagsliv, med närhet till kollektivtrafik, service och parker med mera, för en ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbar stadsutveckling. Fördjupningen ska göra fördjupade intresseavvägningar och inom det aktuella geografiska området lösa strukturella problem och knäckfrågor. FÖP centrala Göteborg ska särskilt:

- avväga dels mellan riksintressen som överlappar eller står i konflikt med varandra och dels påverkan på riksintressen till följd av utvecklingsprojekt i staden
- studera den övergripande trafikstrukturen med avsikt att minska barriäreffekter och stödja genomförandet av Målbild Koll 2035
- ta fram ställningstaganden i strategiska frågor som underlättar för pågående planläggning enligt Vision Älvstaden
- redovisa utvecklingsfrågor och bevarandefrågor och göra överväganden i det långa perspektivet för den kommande planläggningen.

Enligt ett yrkande om parkering ska "FÖP även hitta lösningar som möjliggör en bättre samexistens för trafiken, då det fortsatt måste finnas en god möjlighet till parkering i centrala Göteborg. Parkeringsplatserna bör vara flexibelt planerade för framtidens eventuellt ändrade behov."

Eftersom det finns avvägningar kvar att göra i arbetet med FÖP:en innehåller samrådshandlingen alternativ och olika möjligheter till förslag, men det finns ännu inga ställningstaganden. När FÖP centrala Göteborg slutligen ska antas av kommunfullmäktige kommer den innehålla en samlad helhetsbild av avvägningar kopplade till den framtida mark- och vattenanvändning för området. Utgångspunkten är att skapa en bred, förankrad och väl avvägd FÖP centrala Göteborg. FÖP centrala Göteborg har 2050 som horisontår, men ska blicka mot 2070.

Projektet drivs av Stadsbyggnadskontorets strategiska avdelning. I projektgruppen har representanter från Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret, Fastighetskontoret och Park- och Naturförvaltningen ingått. Möten har hållits med berörda stadsdelar och andra förvaltningar, samt med kommunala bolag, länsstyrelsen och Trafikverket, i syfte att informera och inhämta kunskap till arbetet.



Schematisk illustration som visar det ungefärliga planområdet i blått samt två olika alternativ för utvidgning av stadskärnan. Kartillustration: Stadsbyggnadskontoret

Planens avgränsning

Planens geografiska utbredning sträcker sig från Älvsborgsbron i väster till och med Gamlestadstorget i nordost. Området innefattar Älvstaden, med fler stadsdelar på båda sidor om älven. Det är viktigt att den infrastruktur som problematiseras i planen ligger inom planområdet med god marginal. Utvecklingen inom det geografiska området för centrala Göteborg är av stor betydelse för hela staden likväl som för regionen.

Samråd om förslag till ny fördjupning av översiktsplanen

Från 16 januari till 26 april 2019 pågår samråd för detta förslag till FÖP för centrala Göteborg enligt Plan- och bygglagen. Samtidigt samråds även förslagen till den nya ÖP:n och FÖP för Högsbo/Frölunda. Framtagandet av dessa tre planer har gjorts i samverkan. Under samrådet har länsstyrelsen, berörda kommuner och regionplaneorgan samt andra myndigheter, kommuninvånare med flera, tillfälle att lämna synpunkter på förslaget. Syftet med samrådet är att få fram en så bra handling som möjligt samt att ge möjlighet till insyn och påverkan. Efter samrådet vidareutvecklas planförslaget och inkomna synpunkter sammanställs och bemöts i en samrådsredogörelse. Därefter ställs planförslaget ut under minst två månader. Den som vill lämna synpunkter på förslaget får återigen möjlighet att göra det. Planen antas slutligen av kommunfullmäktige. Planen är inte bindande och kan inte heller överklagas.



UTVECKLINGS- ALTERNATIV FÖR STADSKÄRNAN

Utifrån stadens förutsättningar, identitet, utmaningar och målbild är förslaget att stadens fortsatta utveckling sker enligt något av de två alternativ som presenteras i detta kapitel.

De båda alternativen beskrivs översiktligt med fokus på trafikstrukturen. I det fortsatta arbetet kommer mer utförliga beskrivningar att tas fram gällande bebyggelse, grön- och blåstruktur samt ytterligare stadsutvecklingsfrågor.

Syftet med utvecklingsalternativen är främst att i samrådsskedet uppmärksamma vilken betydelse Stads kärnans olika utbredningar får i olika sammanhang, vilket blir vägledande när kommande avvägningar ska göras för att skapa långsiktiga värden och lösningar. Det som idag verkar alldeles orimligt av kostnadsskäl kan i en annan helhet framstå som rimligt, beroende på vilka nyttor och vinster man kan göra i fråga om att uppnå sedan tidigare uppsatta mål. Alternativen ska inte ses som skarpa förslag som ska genomföras.

Stads kärnan stannar söder om älven har ett regionalt fokus, att regionala flöden av gods och arbetskraft snabbt ska kunna ta sig till och från Göteborg är överordnat ett lokalt fokus om en attraktiv stad även för de som bor och verkar i staden

Stads kärnan växer norrut balanserar det regionala med det lokala. Näringslivet ska gynnas men vardagslivet för göteborgaren är lika viktigt. Om det inte är attraktivt att bo och leva i Göteborg så kommer fler lämna staden för kranskommunerna.

STADSKÄRNAN STANNAR SÖDER OM ÄLVEN

Huvudgreppet i alternativet *Stads kärnan stannar söder om älven* är att det följer den nuvarande tolkningen av centrum enligt flera av stadens övergripande dokument och projektdirektiv. Alternativet utgår från dagens situation, precis som många av de planer och program som pågår i den centrala staden har gjort, vilket har haft stor påverkan på hur områdena har utformats. Därför är det viktigt att visa på vilka konsekvenser alternativet ger.

Alternativet baseras på en utvidgning av stads kärnan från Brunnsparken till alléstråket i söder och mot Gullbergsvass i öster. Centralstationen är i alternativet fortsatt stadens viktigaste målpunkt, kompletterat med de nya stationslägena för Västlänken vid Korsvägen och Haga/Järntorget. Även Brunnbo får ett nytt stationsläge för pendeltåg.

I detta alternativ hanteras de barriäreffekter som finns idag genom olika barriärminskande åtgärder. De punkter där barriäröverbryggande åtgärder behövs för att Älvstaden och den omgivande staden ska bli så sammanhängande som möjligt pekas ut i det fortsatta arbetet.

Med Centralstationen som huvudsaklig målpunkt för både regionala och nationella flöden hamnar fokus på områdena i dess närhet. De stora flöden som behöver hanteras med ny infrastruktur, och skapar stor efterfrågan på exploaterbar mark nära Centralstationen, med en för staden helt ny skala.

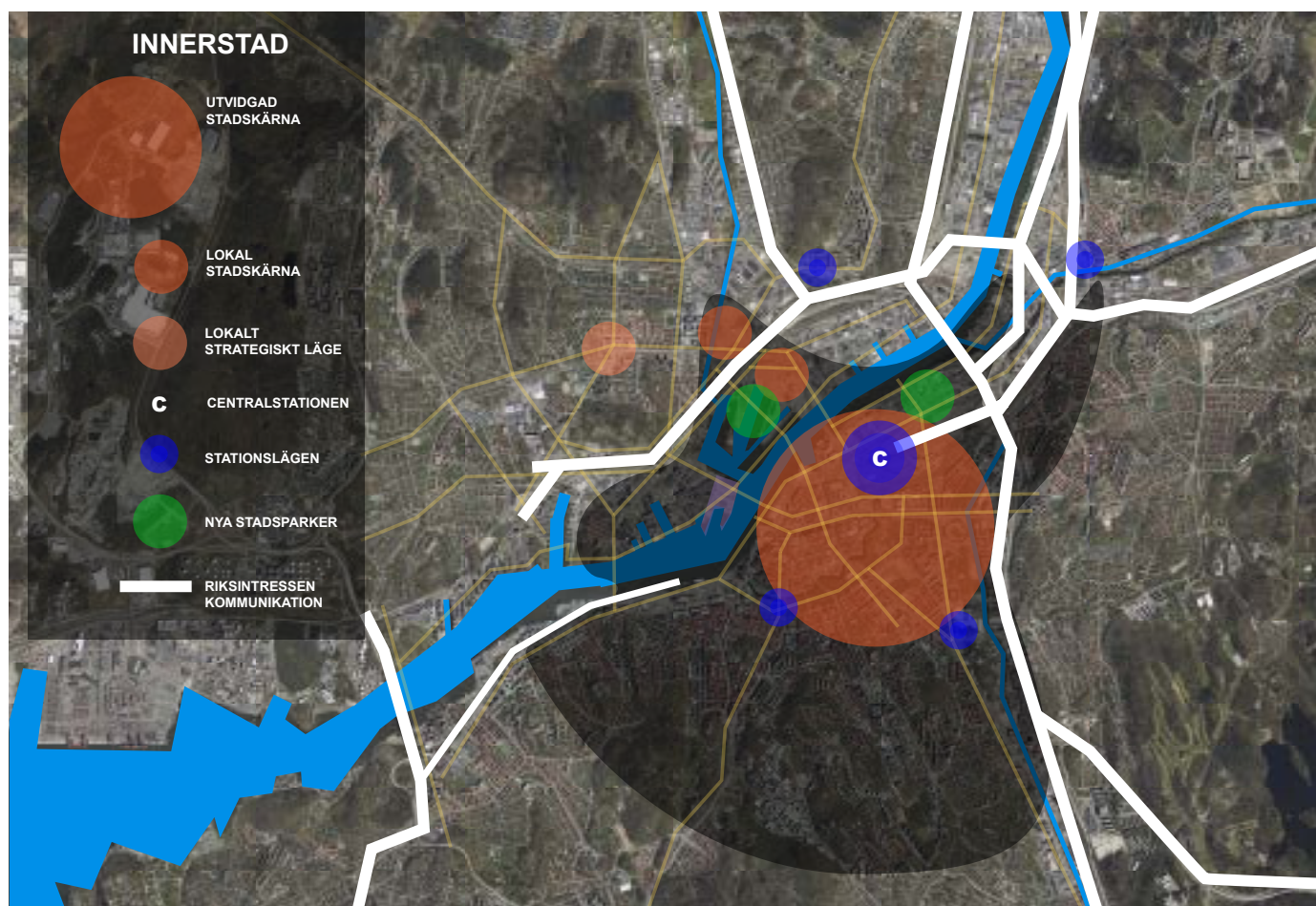
Västlänkens uppgångar i Haga och Korsvägen identifieras också som viktiga målpunkter vilkamöts med ny exploatering vid Järnvägen och Korsvägen. Arenaprojektet och utvecklingen runt Gårda är också ett led i denna utveckling. Korsvägen är redan idag en högt utnyttjad kollektivtrafikknutpunkt och en besöksstäm målpunkt. När redan goda lägen utnyttjas maximalt får det stor påverkan på den befintliga miljön, där till exempel kollektivtrafiken sätts under hårt tryck och nya behov av parkeringsplatser uppstår för att möta tillkommande flöden. Områden som redan är täta blir ännu tätare varför det kan vara viktigt att tänka på samma sätt vid Korsvägen som vid Centralstationen, att sprida hållplatslägen över ett större område och tänja ut bytespunkten ut mot E6. För att miljön inte ska bli för storskalig är det viktigt att nya tvärförbindelser mellan Gårda och Skänegatan öppnas och att fokus ligger på att skapa attraktiva miljöer för gående, inte bara besökare utan för alla som behöver passera igenom området i sin vardag.

Gullbergsvass är det område som kan brygga över det glapp som finns i området idag. Området ligger sist ut i Älvstaden och det finns en risk att området måste möta upp med funktioner som inte tillgodoses i de andra områdena måste placeras här.

Då Lundbyleden och Hamnbanan blir kvar kommer Frihamnen och Ringön att vara perifera delar av innerstaden kopplade till södra älvstranden med en bro till fastlandet. I övrigt kommer stadsdelarna fortsatt att omgärdas av barriärer, där barriärminskande åtgärder i form av tunnlar och broar inte är tillräckligt starka för att minska avstånden mellan stadsutvecklingsområdena och de befintliga stadsdelarna i Lundby som också har potential att bli delar av en sammanhängande innerstad. Detta gör att det finns risk för att områdena inte blir de blandade stadsdelar som eftersträvas utan istället utvecklas mot monofunktionella enklaver. Då farligt gods blir kvar på Hamnbanan kommer stora delar av dess omgivningarna fortsatt att vara obyggbara på grund av riskerna.

Jubileumparkens attraktivitet beror av kopplingarna och vilken typ av bebyggelse som kommer att omgärda parken. Med ett stort bostadsinnehåll i Frihamnen finns det en risk att parken inte får den status som en stadspark behöver utan blir en stadsdelspark för Frihamnen och Lindholmen. Backaplan, kommer ligga utanför stads kärnan och vara en regional knutpunkt i det som kommer att vara ett centralt område för Hisingen, med stor potential att bli viktig för staden ur handelssynpunkt.

Illustrationen visar alternativet
Stadskärnan stannar söder om älven.
Kartillustration: Stadsbyggnadskontoret



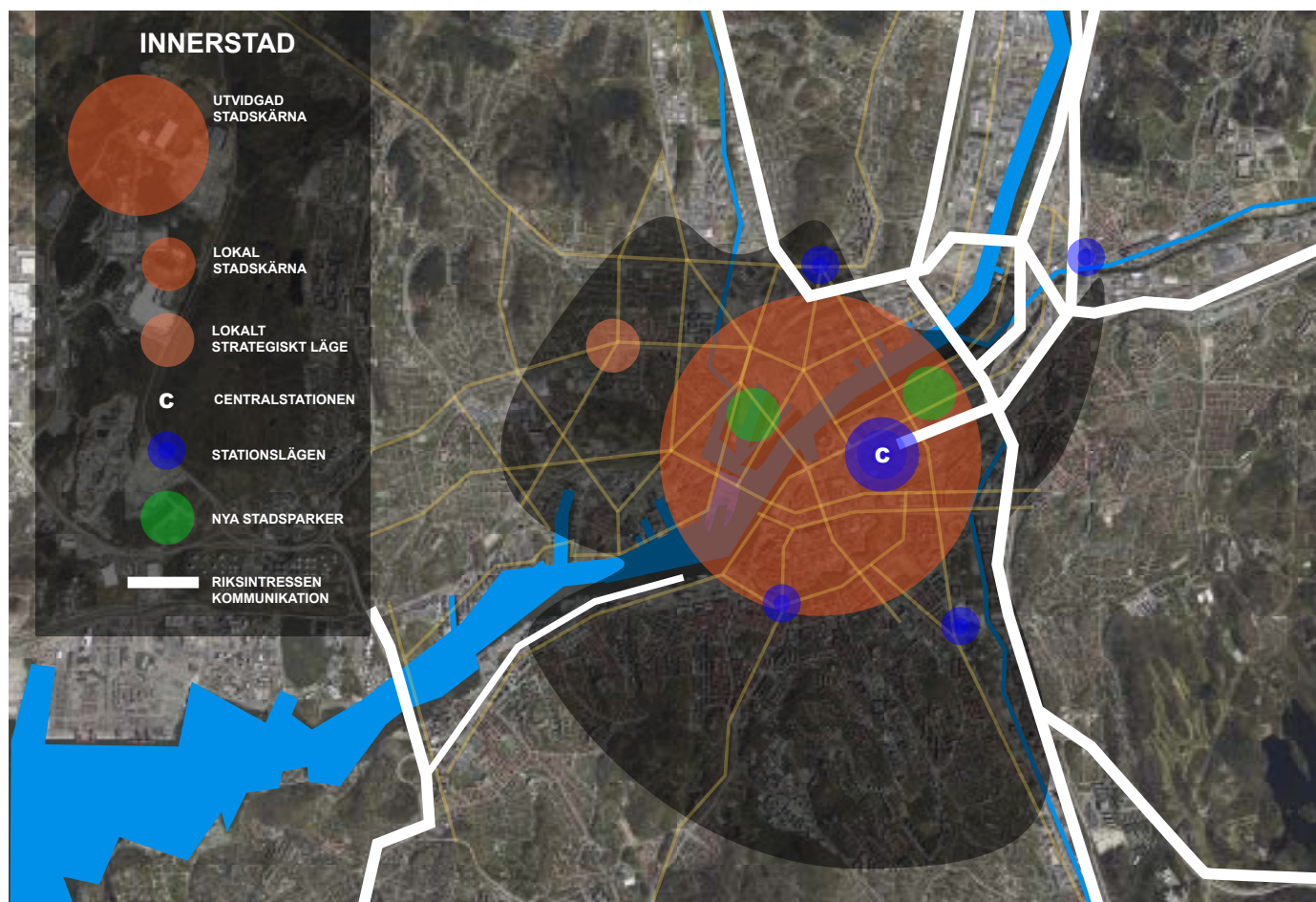
Lindholmen har tidigare tillåtits växa vidare som en enklav vars transportbehov har fått stort inflytande på det övergripande transportsystemet utan att områdets nyckelposition som del i en sammanhängande stad har beaktats. I alternativet fokuseras därför på att Lindholmen ska fylla en fortsatt viktig funktion som kluster och ska kopplas bättre till den befintliga stadskärnan genom att bättre älvförbindelser åstadkoms. Flera av dessa ligger redan i planeringen. Dock blir kopplingarna mot Lundby och Eriksberg sämre ur stadslivssynpunkt.

STADSKÄRNAN VÄXER NORRUT

I alternativet *Stadskärnan växer norrut* utmanas rådande tolkning av vad som är centrum istället för att befästa den. Genom att presentera ett mer utvidgat område och en bredare definition på vad stadskärnan och innerstaden innebär, fokuserar förslaget både på kort och på lång sikt vilket ger staden en möjlighet att prioritera bland alla åtgärder som ses som nödvändiga idag. Alternativet bygger på att systemövergripande åtgärder vidtas och pekar på att redan fattade beslut kan behöva omprövas. Några storskaliga projekt är redan under uppförande varför det finns behov av akuta åtgärder. Flera stora infrastrukturprojekt i planområdet är också beslutade, men andra har ännu inte funnit sin finansiering och det finns nu möjlighet att värdera dem i en uppdaterad helhetskontext.

Illustrationen visar alternativet
Stadskärnan växer norrut.

Kartillustration: Stadsbyggnadskontoret



Alternativet innebär att alla de nya omvandlingsområdena på Hisingen samt Brämaregården, Kvillebäcken, Rambergsstaden och delar av Lundby kan integreras i nya innerstaden. Även stadsdelar som idag uppfattas som mer perifera kommer närmare stadskärnan. Alternativet skapar förutsättningar för en mer sammanhållen stad med kortare avstånd och mer stadsliv i stadens centrala lägen. Detta bygger på att Hamnbanan på lång sikt flyttas. En flytt av Hamnbanan skulle också skapa större sammanhängande byggbara/vistelsebara områden i och med att skyddsområden för farligt gods försvinner.

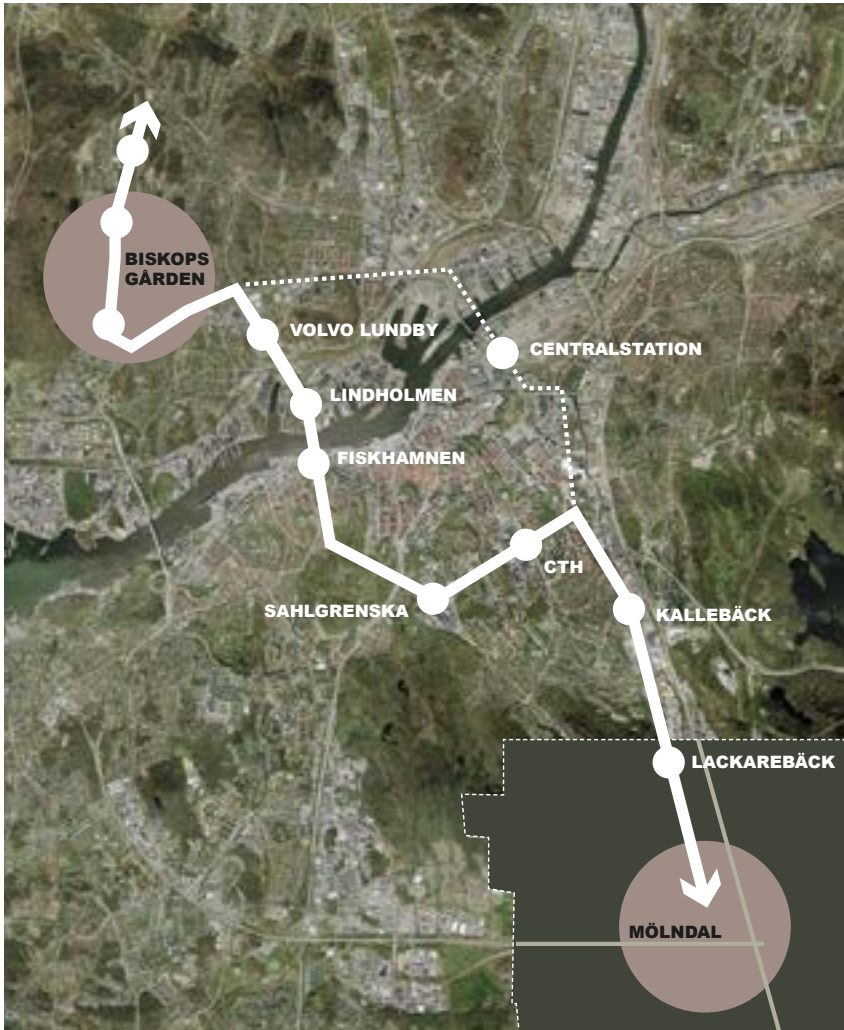
Lundbyleden omvandlas till ett mer stadsmässigt stråk med många och goda möjligheter att korsa samt fler platskvaliteter. Övriga barriäreffekter som finns idag hanteras både genom att några barriärer tas bort (flyttas eller planskiljs) eller genom olika barriärminskande åtgärder. Detta gäller exempelvis E6 och Oscarsleden.

Backaplan blir en del av innerstaden och dess funktioner som regional knutpunkt sprids, så att Brunnsbo nya stationsläge på sikt kan ta en större roll i det övergripande kollektivtrafiksystemet. Backaplans särställning, i skärningspunkten mellan flera omgivande stadsdelar, skulle tillåta området att bli en mer mångfacetterad stadsdel med betydelse för hela staden.

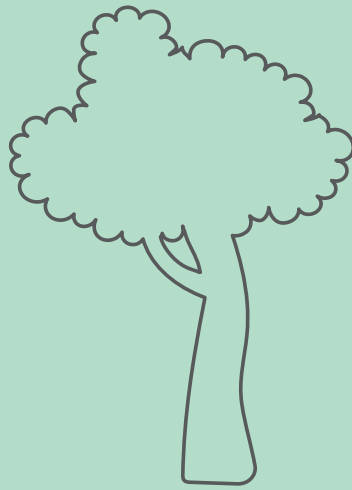
I och med att Lindholmen i detta alternativ inkluderas i en sammanhängande stadsstruktur i innerstaden kan dess transportbehov på ett enklare sätt uppfyllas så att områdets nyckelposition bättre kan tillvaratas.

För Frihamnen betyder alternativet att området blir lika lätt att nå från alla omgivande stadsdelar, vilket skulle säkra Jubileumsparken som stadspark och bidra med kvaliteter för alla i staden. Hjalmar Brantingsstråket får en mer central betydelse och nya stadenövergripande stråk med lägre hastighet och utformning till exempel Lundbyleden etableras/omvandlas för lokal trafik. Arbete pågår med gatuutformningar som bättre passar innerstadsmiljöer.

Med fokus på att sprida målpunkterna för regionala flöden lättar trycket något runt Centralstationen och Korsvägen. Detta ger bättre förutsättningar för att komplettera med funktioner som kan skapa ett stadsliv över fler av dygnets timmar. Det kan också vara lättare att se nya relationer mellan områden som idag inte har någon anknytning till varandra, exempelvis Biskopsgården via Lindholmen och Sahlgrenska till Mölndal, och som kan ge öppningar för nya sätt att röra sig genom staden för att skapa jämnare flöden och inte maximera trycket på riksintressena.



Nya kopplingar kan avlasta Hisingsbron och Centralstationen.
Kartillustration: Stadsbyggnadskontoret



UTGÅNGS- PUNKTER

Göteborg växer och det innebär att stadens står inför utmaningar som måste lösas på nya sätt. I detta kapitel identifieras och beskrivs utgångspunkterna för arbetet med FÖP centrala Göteborg i form av målbild, utmaningar och identitet.

MÅLBILD FÖR CENTRALA GÖTEBORG

Målen och strategierna för Göteborgs utveckling är specifika för Göteborg och grundar sig i stadens förutsättningar och identitet.

”Staden ska byggas med omsorg om stadens invånare. Staden ska vara en jämlik och hälsofrämjande livsmiljö där resurser nyttjas på ett hållbart sätt för ett gott liv till alla. Staden ska vara robust och flexibel för att klara utmaningar i klimat, tillväxt och ekonomi.”

”Offentliga rum och bebyggelse ska samverka till en god, vacker och sammanhållen stadsstruktur som tillsammans med attraktiva och anpassade transporter bidrar till ett enkelt och fungerande vardagsliv samt ett innovativt och blomstrande näringsliv som speglar centrala Göteborgs unika roll i regionen.”

VISIONER OCH MÅL

Göteborgs Stads målbild är Hållbar stad – öppen för världen. Ett flertal olika rapporter och dokument har tagits fram som innehåller mål för stadens utveckling samt strategier för att uppnå dessa mål. I arbetet med FÖP centrala Göteborg har en inventering av dessa gjorts och relevanta mål har sammanfattats och konkretiserats. Målen ska överensstämma och samspela med Göteborgs identitetsskapande värden och ska omsättas i tydliga strategier för att förvaltningarna ska kunna jobba tillsammans för att målen ska kunna uppnås.

Med utgångspunkt i stadens visioner och mål har målbilden för centrala Göteborg formulerats i denna fördjupande översiktsplan.



Sammanhållen stad



Nära stad



Robust stad

Visioner och målbilder i andra dokument

Göteborgs målbild:

Hållbar stad – öppen för världen

Strategier i ÖP för att uppnå målbilden:

Sammanhållen, Nära och Robust stad

Älvstadens vision:

Inkluderande, Grön och Dynamisk

Älvstadens strategier för att uppnå målbilden:

Hela staden, Möta vattnet, Stärka kärnan

Näringslivsstrategiskt program, övergripande målbild:

Minst 120 000 nya jobb till 2035. Ett strategiskt arbete måste drivas inom samtliga dessa områden; kompetensförsörjning, attraktionskraft, infrastruktur och tillgänglighet, markberedskap och fysisk planering, företagsklimat, innovationskraft för att nå målet.

UTMANINGAR OCH DRIVKRAFTER

I en levande stad sker en ständig förändring. Göteborg har antagit många skepnader sedan grundandet år 1621. Från att ha varit en försvarsanläggning, har Göteborg övergått till att bli en handelsstad, en livskraftig industristad, en betydande hamnstad och en universitetsstad. Nu är staden inne i en ny tid med nya förutsättningar och en ny syn på vad som är hållbart idag ur social, ekologiskt och ekonomisk synvinkel. Det medför ett behov av förändring av stadens system, och därigenom även en förändring av stadens struktur.

Centrala stadens roll i Göteborg och i regionen

Utvecklingen i centrala Göteborg är en förutsättning för såväl resten av staden som för hela regionen. Det rådande ekonomiska klimatet innebär att en hög koncentration av kompetenser, arbetstillfällen, kultur och aktiviteter samlas här, vilket medför en robust ekonomi samt en rad andra positiva effekter.

Det i sin tur för med sig en stor efterfrågan på bostäder, arbetsplatser, in- och utpendling, samhällsservice som skola och förskola, samt blå och grön struktur måste hanteras och balanseras så att det gynnar såväl staden lokalt som regionen i stort.

Göteborg växer

I Centrala Göteborg har en unik situation uppstått i och med att stora ytor står tomma, redo att ta emot fler människor och utvecklas till attraktiv innerstad. Här har staden en stor och viktig uppgift att utveckla dessa områden på bästa sätt för att skapa en robust och långsiktigt hållbar stad, utan att bygga bort befintliga kvaliteter och möjligheter.

De nya stadsutvecklingsområdena skapar flera möjligheter att göra stadens centrala delar tillgängliga och trivsamma för alla att bo, jobba och vistas i.

Lärdomar från Älvstadsarbetet

Planering sker i parallella spår och med synsättet att trafikutveckling kan ske separerat från stadsutvecklingen.

Viljan att bygga blandad innerstadsmiljö krockar med trafikmiljöer som inte är anpassade efter innerstadens krav.

Högt ställda ambitioner om en övergång från biltrafik till kollektivtrafik riskerar att skapa nya ytor för trafik och barriärer i en redan infrastrukturtung del av staden.

Förtätning inte kan förenklas och likställas med hög exploatering.

Göteborg måste hitta en balans mellan exploateringsvärden och långsiktiga värden för att skapa så bra samhällsekonomiska förutsättningar som möjligt för att uppnå målet om en attraktiv stad.

Case Kvillebäcken visar också på erfarenheter som är viktiga att väva in i pågående arbeten.

Kortsiktighet/Långsiktighet

Beslut om hur staden ska utvecklas fattas ofta på hur staden används och ser ut idag istället för på stadens potential att utvecklas.

Komplexa frågor hanteras ibland för snabbt. Planering i centrala staden utan tillräckligt helhets- och framtidsperspektiv kan ge lösningar som inte är ändamålsenliga i den långsiktiga utvecklingen, och som i förlängningen kan medföra stora kostnader. En annan risk är att attraktiva och centrala lägen tas till vara och utnyttjas till sin fulla potential på grund av det byggs trots att ekonomi saknas för att skapa staden vi vill ha.

Tidsaspekten innebär ibland att låta planeringen få ta sin tid så att inga förhastade beslut tas, som kostar orimligt mycket eller inte går att ångra. All mark måste inte bebyggas nu. Samtidigt kan finansieringsfrågor och långa planeringstider ge så långa ledtider att projekt hunnit bli inaktuella när de realiserar.

Multifunktionalitet och samnyttjande

Då det råder platsbrist i den befintliga centrala staden, blir kraven större på att skapa multifunktionella ytor och volymer för att rymma tillkommande anspråk. Nya krav och förutsättningar kopplade till exempelvis klimat och dagvattenhantering skapar krav på nya förhållningssätt för utveckling av bland annat blå och grön struktur även i de nya stadsutvecklingsområdena.

Det är viktigt att analysera vilka funktioner som ger mest positiva synergieffekter och som bäst passar att kombinera. Det är också viktigt att se att möjligheter till multifunktionalitet inte bara finns i gröna ytor utan likaväl i trafikytor och andra hårdgjorda ytor. Gatumarken utgör en stor del av den totala ytan i staden och behöver utnyttjas bättre eller omvandlas till sundhetsproducerande grön och blå infrastruktur.

Samnyttjande av exempelvis parkeringsplatser och gator positivt och nödvändigt då det skapar flexibilitet och sparar yta. Samnyttjande av ytor där exempelvis förskolor använder allmänna parker eller bostadsgårdar som friyta ska dock endast ske i undantagsfall.

” Läs mer om multifunktionalitet och samutnyttjande under rubriken *Samhällsservice* i detta dokument.”



Pendeltåg och spårvagn. Foto: Lo Birgersson

Huvudutmaningar i samband med täthet:

Effektiv markanvändning

I de centrala områden som ska förtätas finns större infrastruktur- och impedimentytor insprängda, vilket minskar mängden utvecklingsbar mark och sätter högre tryck på resterande mark för effektiv markanvändning.

Brist på grönska och ekosystemtjänster

I den täta staden prioriteras parker, blågröna stråk, skolgårdar och idrottsplatser ofta bort till förmån för bebyggelse och gatustrukturer.

Investeringar i grundläggning och sanering

Förorenad och instabil mark längs älven kräver stora investeringar inför byggnation i området, vilket fördyrar dessa utvecklingsprojekt. Stora kostnader för grundläggning och sanering ställer höga krav på exploateringsgraden.

Infrastruktur för klimatanpassning

De låglänta områdena längs älven måste bebyggas med infrastruktur som skyddar från översvämningar i framtiden. Även detta ger avtryck i projektekonomi vid byggnation när älven, vilket kan leda till exempelvis högre exploateringsgrad.

Topografi

Stadens naturliga sammanhang minskar användbar mark och möjligheten till kontinuerlig urbanitet. Istället kan förtätning ske längs vissa strategiska korridorer som navigerar mellan topografi och infrastruktur.

Delad stad

Göteborg är idag en stad där fysiska och sociala barriärer skapar segregation och där inte alla människor kan vara delaktiga i samhället på samma sätt. Detta motverkar också en socialt blandad och inkluderande stad för alla samhällsgrupper. De grundläggande förutsättningarna för en hållbar och jämlik livsmiljö är en trygg boendemiljö i en trivsamt och välfungerande närmiljö. Det handlar också om att ha tillgång till stadens resurser som service, skola och förskola, kollektivtrafik samt offentliga platser, parker och naturområden för lek, rekreation och samspel mellan människor ingår.

I centrala Göteborg är barriärerna såväl som bristen på fysiska kopplingar ett problem som ökar utanförskapet för socialt redan utsatta grupper. Sammanhängande stråk och kopplingar saknas som kan minska problemet med långa avstånd mellan stadsdelarna och skapa en sammanhängande innerstad. Det är viktigt att kunna välkomna invånare från alla delar av staden till innerstaden och stadskärnan.

Förändrat klimat

Begränsning av klimatpåverkan

Staden arbetar hårt för att bli mer hållbar. Ett sätt att göra det är att låta staden växa inåt för att skapa en mer sammanhållen stad och på så sätt minska behovet av biltransporter.

De större industrierna och verksamheterna samt hamnen, som är Skandinavien största, genererar ett stort antal transporter genom innerstaden. Mot den bakgrunden finns en stor utmaning men också en stor möjlighet att minska Göteborgs såväl som Sveriges växthusgasutsläpp.

Läs mer

Jämlikhetsrapporten 2017: Skillnader i livsvillkor i Göteborg

Nya behov av klimatanpassning - Blågrön struktur är en förutsättning

När klimatet förändras måste vi använda den blå och gröna strukturen för att kunna stävja effekterna av bland annat ökade vattenflöden, skyfall, och förändringar i temperaturen. Stadens utbredning under sina 400 år har kommit att innebära att vattendragens kantzoner försvunnit, vattnets naturliga svämplan har ianspråktagits, flöden har reglerats och fåror har rätats ut. Den blå och gröna strukturen behöver nu få högre status i planeringen. Bristen på blå och gröna ytor och kopplingar i innerstaden tillsammans med ett ökande behov av klimatanpassningsåtgärder gör att det krävs nya system och nya sätt att planera.

Grönskan måste inrymmas i staden

Den centrala staden bör planeras utifrån ett ekosystemtjänstperspektiv med sociala värden i fokus. De blå och gröna strukturerna behöver stärkas och betydelsen för den sociala, ekologiska och ekonomiska hållbarheten måste erkännas. Dessa miljöer är nödvändiga och ofta oersättliga, och bör som regel vara strukturerande. I den befintliga innerstaden är det trångt och många anspråk samsas på liten yta. Ofta är det de gröna ytorna som tas i anspråk till förmån för förtätningar och utbyggnader av gatunätet.

Flygfoton över Göteborg visar en grön stad, men den blågröna strukturen är ibland otillgänglig på grund av branta höjdskillnader och ofta uppdelad och separerad från intilliggande stadsdelar. Både fysiska och mentala barriärer ger därför upplevelsen av att det är långt mellan stadsdelar och långt till parker och naturområden.

Vattendragen är en resurs som fram till idag inte har tillvaratagits på bästa sätt. Till exempel har trafikerade vägar och parkeringsplatser ofta placerats längs kajerna. En utmaning kopplad till den blå strukturen är därför att tillgängliggöra fler vattendrag i staden för promenadstråk och tillvarata den potential som vår tillgång till vatten har.



Kvillebäcken. Foto Marie Ullnert

Anpassning av trafikstrukturen

För att på ett hållbart sätt kunna välkomna fler invånare, besökare och verksamheter i en tätare stad behöver trafiksystemet förändras. Göteborgarna ska kunna och vilja använda gång, cykel och kollektivtrafik som sina vanligaste färdmedel. Stadsplaneringen behöver ske utifrån ett helhetsperspektiv, där trafiken är ett medel för att uppnå en fungerande och attraktiv stad. Det är viktigt att trafiksystemet är inkluderande för olika behov, önskemål och förmågor. För att nå våra mål handlar det både om att ändra beteenden och om att anpassa den fysiska strukturen.

De storskaliga trafiklederna som går rakt igenom centrala Göteborg är riksin-tressen för kommunikation. Här blandas såväl godstrafik som kollektivtrafik och övrig trafik till och rakt genom staden och bildar barriärer. Även järnvägsnätet skapar barriärer, särskilt där det går parallellt med större trafikleder. Göteborg uppfattas som en svärnavigerad stad och vägar och järnvägar separerar stadsdelar och människor och lockar till bilåkande. De flesta av de centrala lederna har också uppnått sin maxkapacitet under delar av dygnet. Vid störningar och köbildningar uppenbaras innerstadens stora behov av ett mer robust trafiksystem.

När staden växer och tidigare verksamhetsområden ska förvandlas till blandstad med bostäder blir barriäreffekten ännu tydligare. Dessutom tillkommer problematik med buller, luftföroreningar och farligt gods, som begränsar möjligheterna till att bygga en sammanhängande och hållbar stad.

Trafiknätet i innerstaden behöver utformas så att det stödjer stadens övriga mål och värden som blågröna struktur och andra stadskvaliteter. Gatustrukturen i innerstadsmiljöerna måste organiseras på ett annat sätt. SCAFT-planeringen som råder på flera håll i staden kan fungera i bostadsområden utanför innerstaden, men inte för att skapa stadsliv.

Autonoma fordon

Trafiken står inför en stor teknikomställning i och med framtidens självkörande fordon. Mycket arbete kvarstår innan vi kan ha en tydlig bild av hur samhället och den fysiska planeringen kan komma att se ut. Även parkeringsstrukturen kommer att behöva förändras när trafiken blir allt mer självkörande.

Parkering

Central mark som idag används för ytkrävande ändamål, till exempel parkering, behöver användas mer effektivt. De attraktiva lägen vi har idag med höga flöden av människor kan inte ta emot mer personbilstrafik. Platser som idag räknas som perifera kommer dock att uppfattas som centrala i framtiden och vara lika attraktiva för parkering som de platser som tas för givna idag.

Avvägningar mot riksintressen

Det finns olika riksintressen inom planområdet, men de som innebär störst utmaningar med avseende på de stadsutvecklingsfrågor som FÖP centrala Göteborg ska hantera är de för kulturmiljövård och kommunikation.

Kulturmiljö

Riksintressen kopplade till kulturmiljövård är viktiga för Göteborgs karaktär, upplevelsevärden och stadslivskvaliteter. Preciseringsen för flera av innerstadens riksintressen är dock otydlig och behöver fördjupas för att klargöra vilka värden som ingår i riksintresset. Göteborg planerar för nya broar över älven, linbana, nya höga hus, eventuell utfyllnad av älven samt större stadsutvecklingsprojekt i områden som angränsar till riksintressen för kulturmiljövård och det är angeläget att i tidiga skeden kunna ange vilka värden som inte får skadas påtagligt, samt vad som egentligen innebär påtaglig skada. Förutsättningarna för efterföljande planering och genomförande måste vara tydliga.

Kommunikation

Riksintressen kopplade till kommunikation är funktioner som har nationell betydelse eller samband som behöver säkerställas. I Göteborg är det angeläget att de inte påverkar stadslivet negativt eller förstärker barriärer. Om syftet med riksintresset förändras eller förlorar sin funktion kan det upphöra efter särskilt beslut. Det är viktigt att riksintressepreciseringar hålls aktuella, vilket Trafikverket ansvarar för.



Vybild mot väster över Gullbergsvass, ett av stadsutvecklingsområdena inom Älvstaden. Idag är Gullbergsvass omgiven av trafikstrukturer varav flera är riksintressen för kommunikation. Foto Göteborgs Stad

Övergripande målkonflikter

Det finns ett antal mål i stadens olika dokument som kan vara motstridiga. Det handlar exempelvis om anspråk på samma markytor eller om resursfördelning, samt att stadens målsättningar inte alltid stämmer överens med hur staden planerar och bygger i praktiken. FÖP centrala Göteborg har som uppgift att ta ställning i de frågor som bottenar i olika förvaltningsars olika syn på måluppfyllelse, för att på så sätt motverka fördröjningar i stadsutvecklingsprojekt.

Nordens logistikcentrum, regionens kärna och sammanhållen stad

Det finns tre tydliga målsättningar i staden som var och en är mycket viktiga för stadens och regionens fortsatta utveckling. Det är att Göteborg ska vara Nordens logistikcentrum, att Göteborgs ska vara regionens kärna och att skapa en nära, sammanhållen och attraktiv stad.

Målen är i sig inte nya och de befintliga systemen har betjänat staden under lång tid. Nu håller situationen dock på att förändras och det är framförallt tre faktorer som påverkar varför situationen idag ser annorlunda ut än tidigare:

Transporter av såväl gods som av personer behöver ställas om till ett mer hållbart resande där närhet är en strategi för att främja gång och cykel samt kollektivtrafik. Ändå anläggs fortfarande vägar som utgår från behov kopplade till bilismen eftersom det samtidigt finns mål om kortare restider mellan målpunkter, effektivare godsflöden och regional konkurrenskraft.

Det som idag uppfattas som stadskärnan är koncentrerat till ett litet område runt centralstationen. Detta område börjar nu bli fullt och stadskärnan behöver utvidgas. Stora centrala före detta industriområden som tidigare utgjort buffertzoner åt de storskaliga riksintresselederna erbjuder nu i stället en möjlighet att stadsutveckla centralt. Buller, luftföroreningar och skydds zoner för farligt godstransporter utgör då begränsningar och står i vägen för att bygga den attraktiva och sammanhållna stad som ska vara regionens motor. Här finns alltså olika anspråk på samma ytor.

De nya stadsutvecklingsområdena har en strategisk placering som möjliggör att bygga bostäder och arbetsplatser i regionalt tillgängliga lägen som inte genererar nya lokala resor i trafiklederna. Detta ställer än högre krav på ett lokalt trafiknät som idag saknas då det trafiknät som finns delas med regional trafik och riksintressena. En sammanhängande och finmaskig stadsväv som kopplar ihop stadsdelarna är lika viktigt som täthet och närhet för att skapa blandad och levande stad.

Det snabba och effektiva resandet inom den sammanhängande staden behöver dock ske på ett sätt som inte skapar ytterligare barriärer.

De tidigare buffertzonerna kring riksintresselederna blir ofta påtänkta för storskaliga anläggningarna för exempelvis avfall eller bussdepåer. Centrala lägen minskar visserligen tomkörningar, men ur ett samlat perspektiv kan fördelarna med att lokalisera dem längre ut överväga. Det är viktigt att se till hur dessa funktioner kommer att bedrivas i framtiden, inte bara hur de fungerar nu. Det är viktigt att det är rätt användning på rätt mark.

Exploateringsekonomi eller samhällsekonomi

Hög täthet i innerstaden ger hög ekonomisk avkastning. Många av de nya områdena ligger dock på mark som är dyr att bebygga vilket riskerar att leda till högre

exploatering och dyrare bostäder samtidigt som det i Älvstadenområdet finns en målsättning att vem som helst ska kunna bo. Vid för tät exploatering av bostäder finns inte rum för de grön- och friytor, platskvaliteter samt den service som staden enligt visioner och måldokument ska erbjuda, vilket står i konflikt med barnperspektivet och grönstrategin. Det finns också en risk att allmän platsmark försvinner till förmån för kvartersmark.

Hög exploatering innebär ibland också storskalig bebyggelse vilket på sina ställen kan innebära betydande påverkan på riksintresse för kulturmiljövård eller att stadens karaktär förvanskas.

En annan potentiell målkonflikt handlar om hur det offentliga rummet ska utnyttjas. Här är det viktigt att planera med omsorg för att uppnå en balans. På så sätt bör exempelvis åtgärder som ekologiskt funktionella kantzoner längs vattendrag för att uppfylla miljö kvalitetsnormerna kunna kombineras med rekreativa funktioner för människorna på ett sätt som gör att båda anspråken kan tillgodoses.

Prioriteringar

Ibland kommer staden att behöva en prioriteringsordning för att kunna göra rätt avvägning om det finns flera anspråk på samma mark. Prioriteringar ska överensstämma med målen och strategierna för stadsutveckling. Vilka prioriteringar som görs kan också vara kopplat till tid. I det fortsatta arbetet med FÖP centrala Göteborg kommer avvägningar och prioriteringar att hanteras vidare.



Hamnen och Göteborgsoperan, Foto Mikael Svensson

Identitet

Vad är Göteborg och vad vill staden vara? Vad är det som gör Göteborg unikt? Vad finns här som skapar attraktionskraft och som gör att människor såväl som företag och högskola trivs här och vill etablera sig? De värden som är karaktärsskapande för Göteborg, är viktiga att behålla och bygga vidare på när staden utvecklas.

Naturgivna förutsättningar

Delar av Göteborgs identitet grundar sig i de storskaliga förutsättningar som är givna av naturen och som är en av anledningarna till att staden uppfördes just här. De naturgivna förutsättningarna bör alltid behandlas med hänsyn då värdena de besitter varken kan nyskapas eller flyttas. Stadens samspel med de naturgivna förutsättningarna är av största vikt. Topografiska förhållanden och visuella kopplingar till vatten, skogsklädda berg och större naturområden är starka kännetecken för Göteborg.

Vatten

Göta Älv, som rinner genom staden var en viktig handelsled som sedan blev avgörande för stadens utveckling under industrialismen och för hamnindustrin. Säveån, Mölndalsån, Gullbergsån och Kvillebäcken är exempel på andra viktiga vattendrag vars stränder delvis är bebyggda med industri och verksamheter och därför ofta är mer eller mindre undanskymda och otillgängliga. De mindre vattendragen i staden har fått en förändrad roll där funktionen som transportled nästan har försvunnit och där det idag snarare är de levererade ekosystemtjänsterna som är det viktiga.

Berg och dalar

Göteborg får mycket av sin karaktär av topografin. Den skapar dynamik i stadsbilden med berg och dalar som strukturerar bebyggelsen i hela staden. Topografin delar av stadsdelar med olika karaktär och ger på så sätt Göteborg en identitet. I centrala Göteborg är exempelvis Skansberget och Gullberget med sina skansar, Masthuggsbergen, Ramberget och Slottsberget betydelsefulla, bland annat som utsiktsplatser. Flera andra berg formar centrala Göteborg, ibland som en paus och grön lunga, ibland bebyggt och länkande men många gånger som en barriär.



Allmänna badet, Foto Lo Birgersson

Gröna kilar

De gröna kilarna som sträcker sig över kommungränserna och in mot staden är viktiga karaktärsskapare. De är stora sammanhängande naturområden som var och en har olika karaktär med olika naturtyper eller odlingslandskap. De gröna kilarna är värdefulla för upplevelsen av staden och för rekreation, men också för biologisk mångfald och för klimatanpassning, till exempel för att reglera temperaturen i de mer bebyggda områdena.

Förutsättningar skapade av människan

Staden har antagit en rad olika skepnader under årens lopp. Från början, i den befästa staden låg fokus på försvar. Då det inte längre var nödvändigt med försvar började staden istället öppna upp mot omvärlden. Ostindiska Companiet blomstrade under 1700-talet och Göteborg blev mer och mer en handelsstad och en hamnstad. När industrialismen startade i mitten på 1800-talet tog varvsindustrin fart. Fler industrier som SKF och Volvo gjorde att Göteborg under 1900-talet utvecklades än mer till en industristad. När varvsindustrin började gå dåligt under 1970-talet satte Göteborg i stället på att bli en kunskapsstad och en evenemangsstad med flera attraktioner i centrum. Det finns tydliga kopplingar mellan alla ovan nämnda inriktningar som har sprungit ur varandra och har kompletterat varandra genom åren.

Göteborgs byggstenar och samband

Staden består av ett antal fysiska strukturer, så kallade byggstenar, med historiska, funktionella och estetiska egenskaper. Byggstenarna som skapade Göteborg på 1600-, 1700-, 1800- och 1900-talet har betydelse för hur staden har vuxit fram till idag och fortsätter från den historiska kärnan ut i den centrala staden.

Vattenrum

Vattenrummen är ett centralt tema. Stora Hamnkanalen, Vallgraven och Rosenlundskanalen är betydelsefulla. Stora delar av älvens stränder, både norra och södra sidan är sedan länge ianspråktaga för hamnverksamhet. Älvrummet är av central betydelse för hela Göteborg och innehåller både historiska, estetiska samt funktionella aspekter. Även om hamnen har minskat i betydelse för staden så är arvet som hamnstad en stark identitet i Göteborg.



Fiskekyrkan, Foto Klas Eriksson

Öppna rum

I centrala Göteborg är torgen och platserna många och av olika kategorier. De är en stor del av stadens identitet. Användningen har ofta förändrats över tid, från handel till representation och ibland till parkering. Stadens rätvinklighet i kombination med befästningarnas utformning har gett upphov till många och små platser. Platserna har ofta en öppen sida, de är utfallande mot Hamnkanalen, Vallgraven eller älven. Många av dem är knutna till det utbyggda spårvägsnätet. Som exempel kan nämnas Götaplatsen och Kvilletorget.

Gröna rum

I centrala Göteborg finns en stor variation av gröna rum, i storlek och funktion. Kungsparken och Vallgraven är tydliga tecken på Göteborg som fästningsstad, och är en del av stadens identitet. De visar vad som är den gamla slutna staden och den nya öppna staden. Trafiken i Alléstråket utgör dock en barriär som förhindrar att Kungsparken uppnår sin fulla potential som vistelseyta.

Gaturum

Centrala Göteborg innehåller flera olika typer av gaturum och skillnaden i skala är markant, från de smala bakgatorna till de breda Hamngatorna. Flera viktiga gator fortsätter vidare ut i älvdalarna och avdelar Göteborg i olika stadsdelar. Beläggningen i de äldre delarna av staden är ofta gatsten i granit och de typiska göteborgstrottoarerna med gånghållar är vanliga.

Bebyggelse

Bebyggelsem temat är högst relevant i centrala Göteborg. Fortfarande finns tydliga spår av den befästa staden som påverkat hur Göteborg har kunnat utvecklas. Här finns flera särpräglade stadsdelar med stor betydelse för stadens identitet, exempelvis stenstadsdelar som Vasastaden och de Lilienbergiska stadsplanernas områden där Brämaregården är ett exempel med landshövdingehus. Specifika material för Göteborg trä och det ljusa gula göteborgsteglet. Exempel på enskilda byggnader som är viktiga för stadens identitet är Göteborgs konstmuseum, Läppstiftet, och Fiskekyrkan. Viktiga landmärken är exempelvis skansarna Kronan och Lejonet, Masthuggskyrkan, Lisebergstornet och Eriksbergskranen.



Spårvagn vid Fattighusån, Foto Mikael Svensson

Läs mer

Kulturmiljöunderlag för Södra Centrum,
Göteborgs Stad/WSP, 2018

Göteborg liksom många arbetarstäder i Sverige drabbades hårt av den stora rivningsvågen under rekordåren vilket gjorde att staden i stora delar förändrades i karaktär och uttryck. Idag är det återigen aktuellt att omvandla större bebyggelseområden vilket ökar komplexiteten och behovet av att klarlägga både övergripande bebyggelsekaraktär och kulturhistoriskt värde. Göteborg kan uppfattas som en gles stad beroende på många olika faktorer däribland de modernistiska ideal som har varit rådande under en lång period och påverkat stadsstrukturen. Nu sker en förändring genom att staden håller på att förtätas och där istället tätheten i vissa centrala områden blir mycket hög.

Trafiksystemet

Trafiksystemet i Göteborg är en del av stadens identitet. Då stadens byggdes fanns två portar in via vattnet och tre portar in landvägen, vilket har satt sina spår i gatustrukturen. På senare år har staden påverkats mycket av modernismens idéer om trafikseparering. Staden har haft en medveten strategi att samla genomfartstrafik till lederna och zonplanera innerstaden för att skapa lugna enklaver mellan lederna. Denna trafikplanering har format staden och resultatet är stora kraftiga barriärer som separerar stadsdelar och människor.

Hamnen

Göteborgs första anlagda hamn var Stora Hamnkanalen från 1620-talet. Större skepp fick dock ankra utanför staden på grund av att vattendjupet inte var tillräckligt. Varorna fraktades sedan in till Stora Hamnkanalen på prämar. Varvsverksamheten har varit igång sedan 1600-talet vid Stigberget, det som kom att bli Gamla Varvet.

I mitten av 1800-talet började moderna kajer anläggas längs Göta älv för att passa de allt större fartygen och under andra halvan av 1800-talet började Göteborgs Hamn växa till en storhamn. Under efterkrigstiden skedde utbyggnaden av hamnen framförallt på Hisingsidan. (Källa Göteborgs Hamn)

Idag har större delen av hamnverksamheten flyttat till ytterhamnen och de gamla hamn- och varvsområdena i centrala Göteborg har lämnats för stadsutveckling.

Läs mer

Visuell landskapsanalys kring Göta älv - underlag vid planering av nya landmärken, Göteborgs Stad 2013



Sannegårdshamnen sedd från Ramberget, 1977. Foto: Göteborgs Hamn

Järnvägen

Göteborg var en av de första städerna i Sverige att få järnväg. Centralstationen invigdes 1858. Det fanns tidigare en tydlig koppling mellan Centralstationen och hamnen. Inte minst under åren då den stora utvandringen pågick, när människor kom till Göteborg med tåget och gick via Postgatan mot hamnen för att ta båten mot Amerika.

Nu pågår projektet med Västlänken som ska förbättra den regionala pendlingen och omskapa Centralstationen så att genomfart blir möjlig. Centralstationens roll i staden kommer även att förändras då nya stationslägen vid Korsvägen och Haga tillkommer.

Spårvagnarna

Spårvagnarna är ett annat signum för staden då Göteborg är en av få städer i Sverige som har behållit dem.



Nya Stationen i Gamlestan. Foto Marie Ullnert



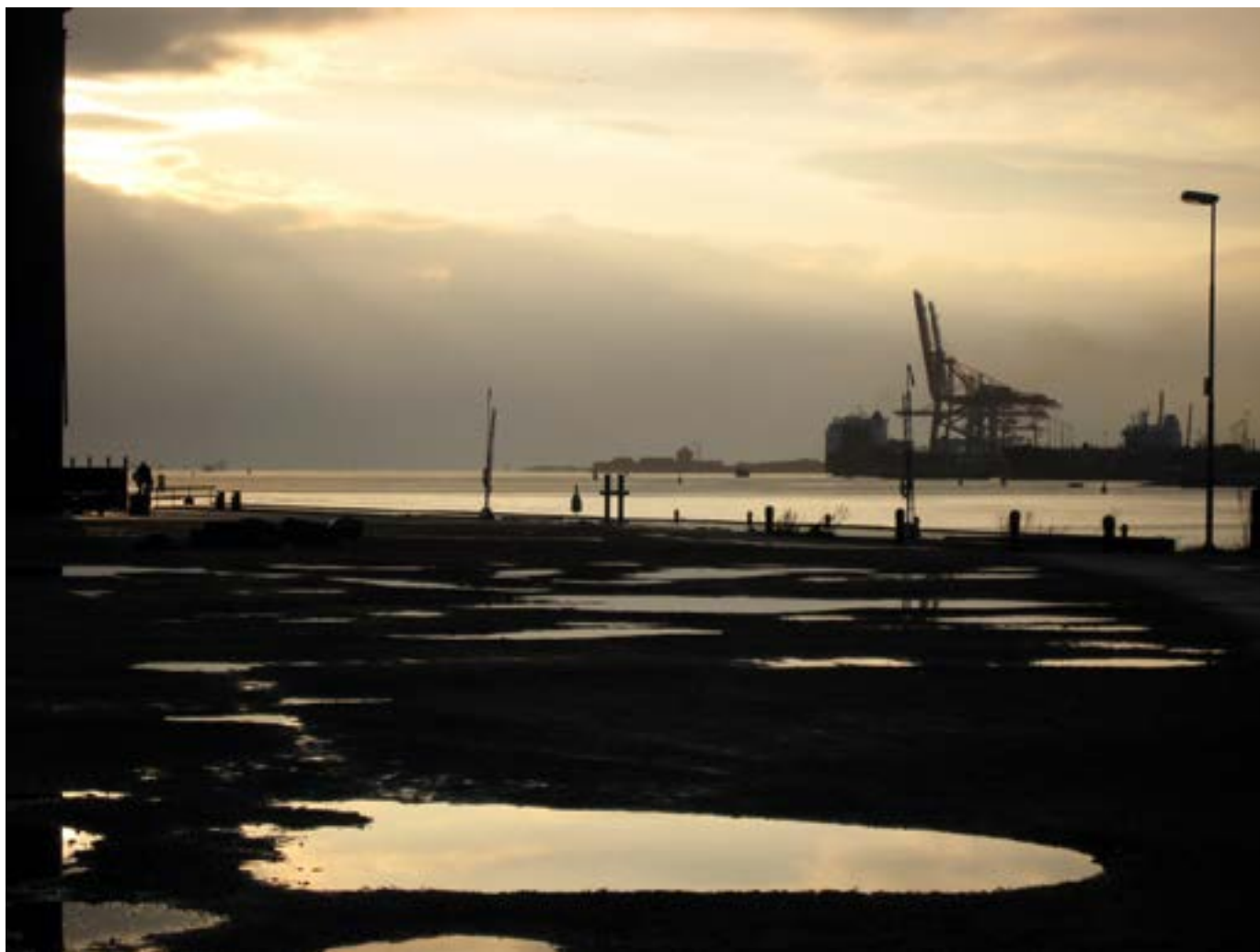
Vagnhallen i Majorna. Foto Klas Eriksson

Väder och vind

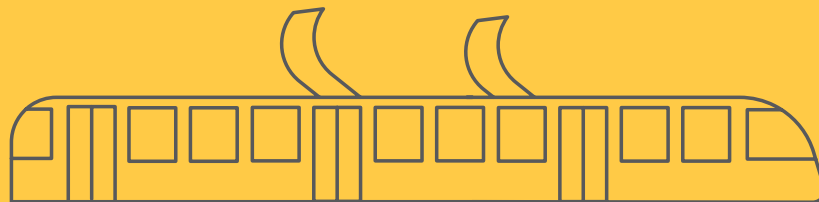
En stad påverkas i allra högsta grad av väder och vind. Kännetecknande för Göteborg är regnet, blåsten, kylan, mörkret och det nordiska ljuset. Men som i många andra städer uppstår även ett lokalklimat som gör att det kan bli riktigt varmt.

Ett gynnsamt lokalklimat skapar förutsättningar för en god stadsmiljö. Utformning och relationer mellan bebyggelse, platser och stråk har ett direkt inflytande på hur en plats upplevs och fungerar med avseende på lokalklimatet. Lokalklimat är förhållandet mellan de processer som sker i atmosfären och processer som är mer lokala och bundna till terrängen, vilket även innefattar byggda strukturer. Terräng, vegetation, vatten, bebyggelse, gator, sol, skugga och vindar och påverkar lokalklimatet i antingen positiv eller negativ riktning.

Göteborgs klimat påverkas av vindar från havet och luftströmmar längs Göta älv, älvdalar i olika riktningar och topografin med de olika bergen och branterna. Vindar skapar olika klimat under sommar och vintertid, generellt är sydliga vindar förhärskande vintertid, medan de västliga är förhärskande sommartid. Topografin och bebyggelsen kan öka vindhastigheterna eller skapa lä. Genom kunskap och medvetenhet om det rådande lokalklimatet på en plats kan förutsättningar för olika vädermässiga kvaliteter skapas, medan regn och hårda vindar kan bemästras, vilket kan vara särskilt viktigt vid vissa entréer och hållplatslägen.



Hamnen, Foto Klas Eriksson



GEOGRAFISKA INRIKTNINGAR

Flera frågor som söker sina svar i FÖP centrala Göteborg är av systemkaraktär. De måste ses i ett geografiskt perspektiv, där lösningen kan ligga i att koppla ihop olika teman för att hitta nya sätt att skapa en fungerande helhet. Trafik, stadens tekniska försörjning, handel, boende, allt ska kopplas ihop på nya sätt. Att utmana bilden av dagens Göteborg är därför något av det viktigaste i arbetet.

Detta kapitel kommer att utvecklas vidare i det fortsatta arbetet och innehåller nu endast korta texter med de viktigaste utgångspunkterna.

En fråga som har kommit att bli huvudfokus i arbetet med fördjupning av översiktsplanen för centrala Göteborg är: Hur kan vi skapa en sammanhållen och levande stad enligt vad våra mål och styrdokument säger?

Att få de nya stadsutvecklingsområdena att bli delar av Göteborgs innerstad är en nyckel till att stadsdelar som idag upplevs ligga långt bort integreras fysiskt i en mer sammanhängande, hel stad. Samtidigt finns ett mål om att Göteborg fortsatt ska vara regionens kärna, med logistik, handel samt in- och utpendling. Därför är en annan viktig uppgift för arbetet med FÖP centrala Göteborg att utreda Hur det regionala kan samsas/samspela med det lokala så att det både blir en attraktiv region och en attraktiv stad att bo och leva i?

För att kunna svara mot behov och önskemål i den växande staden behöver nu innerstaden och stadskärnan utvidgas. I FÖP för centrala Göteborg presenteras två olika alternativ till samrådet. Den geografiska utbredningen av det som vi uppfattar som stadskärnan har mycket stor påverkan på hur det övergripande trafiksystemet i Göteborg utformas. De två alternativen visar därför två olika utbredningar som tillsammans med de premisser som ska råda där skapar olika möjligheter till lösningar i viktiga frågor som trafik och täthet med mera.

Fortsatt arbete kopplat till FÖP centrala Göteborg

- Anspråk på yta och lokalisering för samhällsservice
- Markanvändning i de olika geografiska områdena
- Övergripande trafikstruktur
- Kopplingar och sammanhängande stråk, var de behövs och vilka som prioriteras
- Grönstruktur, ekosystemtjänster med mera. Bristanalys, anspråk och lokalisering

STADSUTVECKLINGSSOMRÅDEN I CENTRALA GÖTEBORG

Inom planområdet finns stora planer på stadsutveckling. I några områden är det endast aktuellt med mindre kompletteringar, medan det i andra områden, företrädesvis inom Älvstaden, sker en kraftig omvandling från verksamhetsområden, ofta med industriell karaktär, till mer blandad stad med bostäder, handel, kontor och blågrön struktur. För att något förenklat visa på hur omfattningen och fördelningen mellan dessa områden är har en kartillustration tagits fram, se nästa uppslag.

När staden nu växer finns därför en förnyad möjlighet att växa inåt i centrala lägen och laga ihop staden. De centrala lägena motiverar en omvandling till innerstadsmiljöer, men det förutsätter att områdena som tidigare varit isolerade öar i storskaliga trafikmiljöer, ges nya kopplingar mot omgivande stadsdelar och längs med och över älven. Det kräver också att nya genomgående stråk etableras så att flöden fortsättningsvis leder genom områdena, inte förbi.

Genom att tänka om stadsstrukturen kan de nya relationerna i staden skapa värden inte bara i själva stadsutvecklingsområdena utan också i omgivande stadsdelar och i staden som helhet.

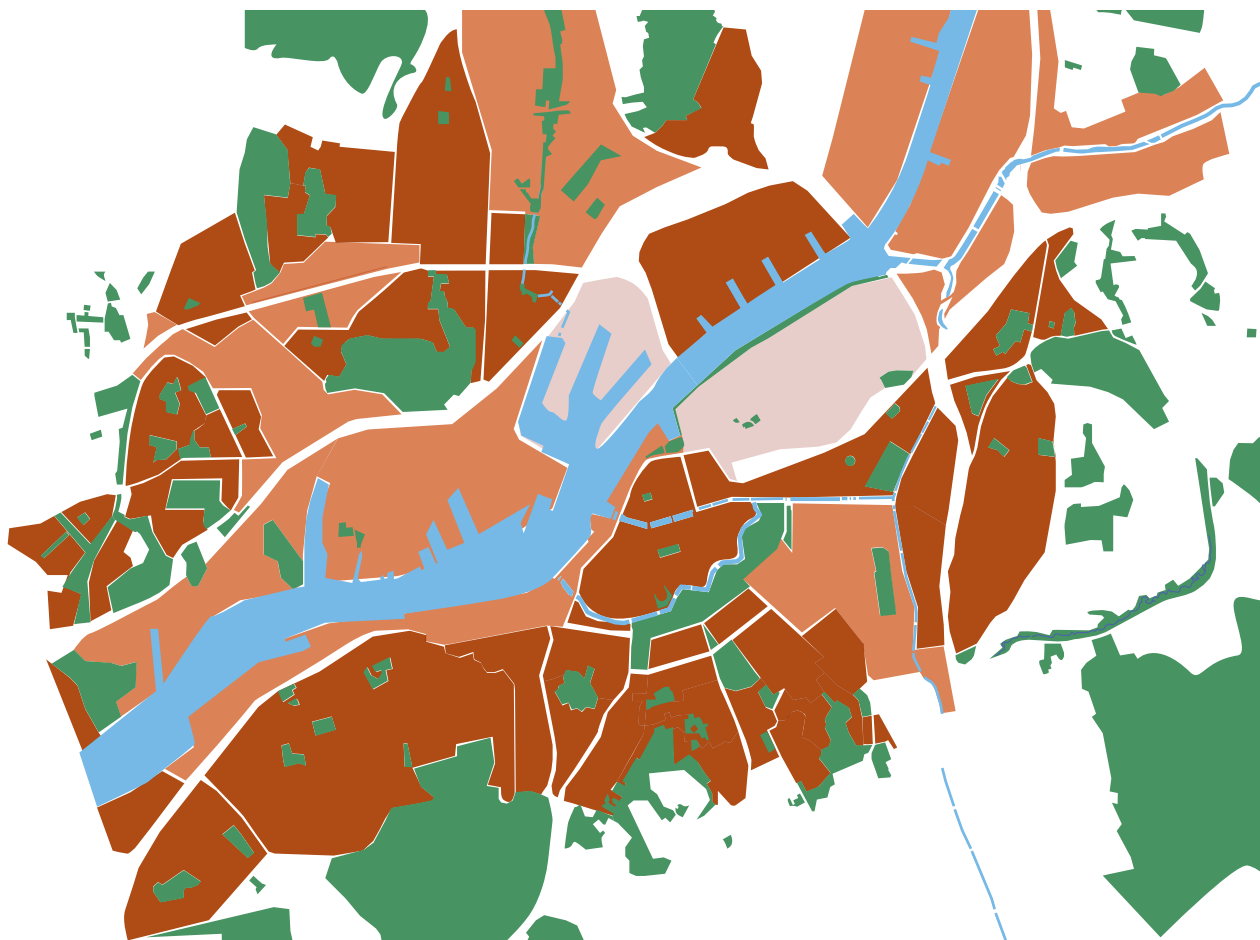


Illustration stadsutvecklingsområden i centrala Göteborg. Ljusbruna områden har mycket stor stadsutvecklingspotential, mellanbruna områden har relativt stor möjlighet till stadsutveckling och mörkbruna områden har viss möjlighet till stadsutveckling.

Kartillustration: Stadsbyggnadskontoret

Områden med mycket stor stadsutvecklingspotential

Ljusbruna områden har mycket stor stadsutvecklingspotential och kan i princip nyskapas helt. Endast ett fåtal fasta förutsättningar i form av bebyggelse, stråk eller andra element finns att utgå ifrån. Här finns möjlighet att från början skapa den stad som önskas och efterfrågas, exempelvis i frågan om tillräckligt stora parker, ekosystemtjänster, sammankopplande stråk och närhet till service.

Områden med relativt stor möjlighet till stadsutveckling

Mellanbruna områden rymmer relativt stora möjligheter till omdaning eller förtätning. Det kan exempelvis handla om ny markanvändning eller ny identitet, men här finns en större andel befintliga strukturer som bör bevaras. Här kan befintligt blandas med nytt i relativt stor utsträckning. Dock är det viktigt att inte bygga bort befintliga verksamheter och kvaliteter som finns i dessa stundtals ruffa områden.

Områden med viss möjlighet till stadsutveckling

De mörkbruna områdena innehåller i hög grad etablerad och fungerande stad med rum för ett visst mått av nya inslag. I dessa områden är det av mycket stor vikt att vid alla nya projekt förhålla sig på ett eller annat sätt till befintlig bebyggelse, grönska och stråk, vad gäller utformning, täthet och skala.

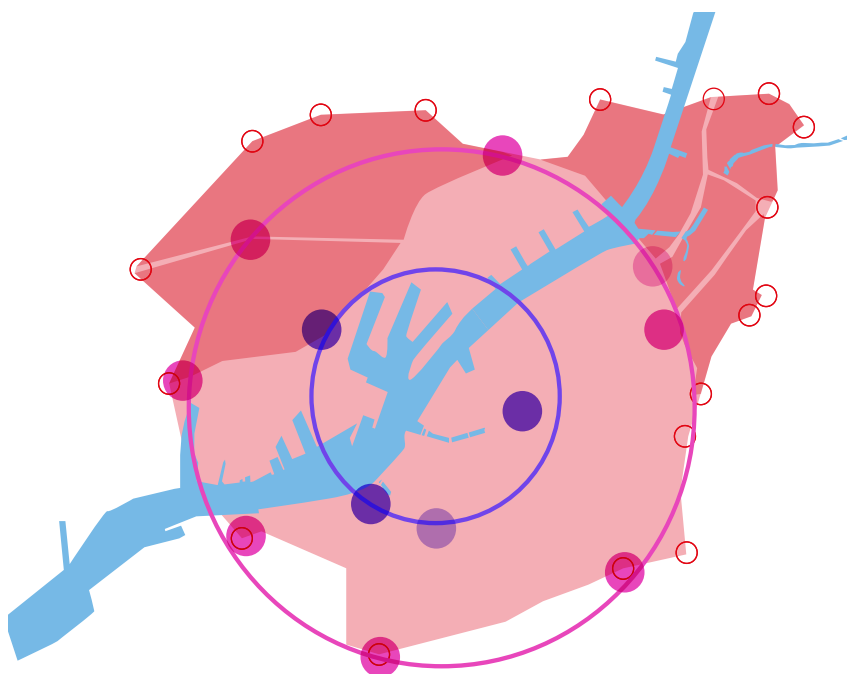
INNERSTADEN

Den historiska innerstaden kännetecknas av att det är en levande stadsmiljö, som befolkas av både boende, arbetande och människor som passerar genom området från olika delar av staden.

Förslaget innebär att innerstaden utvidgas till att innefatta fler områden och att nya premisser samtidigt skapas för vad som ska gälla där. Det är de nya behoven och förutsättningarna i utvecklingsområdena som ska stå i fokus när kollektivtrafiken utformas för att kunna stödja hela staden. Ökade lokala flöden påverkar även den befintliga stadskärnan som måste följa med i utvidgningen. Arbetspendlingen måste inrymmas i en ny kontext, och de flöden som inte har Centralstationen som målpunkt flyttas utåt i strukturen för att fånga nya målpunkter och uppfylla kravet på snabbhet.

Kollektivtrafikstråk som idag skär igenom områdena är både en tillgång och en utmaning. Människorna som reser genom områdena är viktiga, men kravet på snabbhet skapar konflikter med de lokala behoven av hög korsningstäthet och smalare gator. Att arbeta vidare med trafiksystemet så att det gynnar både de som lever utanför och de som lever i innerstaden måste arbetas vidare med.

I den utvidgade innerstaden är tätheten hög på liknande vis som i den historiska innerstaden. Här är skalan och tempot mer lågintensivt, och har högre andel bostäder, vilket medför ökat behov av offentliga rum och platser. Kvarteren ska ha ett högre fokus på boendekvaliteter, men området ska utformas med en dynamik mellan gårdar, gaturum, bostadsnära parker och platser, och stadsdelsparker. Här ska också inslaget av skolor vara högre. Kraven på friyta för skolor och förskolor ska uppfyllas, och det viktigaste att tänka på när dessa områden utformas är var friytorna placeras.



Idéskiss som visar innerstadens möjliga utbredning med en schematiskt utritad inre och yttre ring, samt vilka centrala stadsdelar som hamnar avskurna från resten på grund av barriärer. Kartillustration: Stadsbyggnadskontoret

Lokala strategiska lägen i innerstaden

Dessa lägen avser platser som är viktiga bytespunkter och har stor betydelse lokalt.

Järntorget/Järnvågen

Styrkan i området är att det är ett etablerat innerstadsläge med folk i rörelse från olika delar av staden. En storskalig ny bebyggelse planeras i området. Med uppgången från Västlänken vid Hagakyrkan skapas en ny regional port mitt inne i staden.

Svingeln

Svingeln har ett strategiskt läge för kollektivtrafiken med många trafikslag. Här passerar också ett viktigt stråk som kopplar samman Olskroken med Stampen och resten av staden väster om E6:an. Detta stråk behöver vidareutvecklas och E6:ans barriäreffekter behöver minska. Det är även angeläget att koppla ihop Svingeln med Gullbergsvass.

Linnéplatsen

Linnéplatsens roll som knutpunkt förstärks när Lindholmsförbindelsen ansluter till platsen och möjliggör snabb koppling till Hisingen utan passage genom stadskärnan. Stadsutvecklingsmöjligheterna vid Linnéplatsen är begränsade för att inte åsamka påtagligt skada på riksintresse för friluftsliv samt för att platsen är en viktig entrépunkt till staden. Medicinareberget är ett verksamhetskluster där det pågår ett stort stadsutvecklingsprojekt för att få in fler bostäder. (Läs mer om stadsutveckling längs Dag Hammarskjöldsleden i förslag till FÖP Högsbo/Frölunda.)

Wieselgrensplatsen

Wieselgrensplatsen är ett centrum som är under utveckling. Här finns redan viktiga målpunkter, vilket gör att det blir mycket viktigt hur Hjalmar Brantingsgatan utformas ihop med den planerade linbanestationen. Gropegårdsgatans utveckling kommer också att påverka området.

Älvstaden

Älvstaden är norra Europas största stadsutvecklingsområde och en del av innerstaden. Älvstadens läge och tidigare användning innebär stora utmaningar avseende målkonflikter och projektsamordning. Älvstaden är också i den politiskt beslutade visionen utpekad som testarena för den täta staden exempelvis när det gäller tekniska lösningar, social hållbarhet och levande bostadsområden.

Arbetet med Älvstaden har visat att det finns svårigheter att konvertera dagens storskaliga trafikapparat till ett ändamålsenligt trafiknät för tät blandad stad med stadsmässiga kopplingar. Avsaknaden av prioritering och finansiering av de stadsmässiga kopplingarna motverkar förutsättningarna för att skapa en sammanhängande och blandad stad.

En kartläggning har gjorts av pågående planarbeten som visar att Älvstaden har en brist på kvalitativa friytor. Återstående planering behöver sannolikt inriktas på en något lägre täthet än hittills, men även på att skapa kvalitativa stadsum. I Älvstaden finns även möjlighet till att åtgärda brister på ekosystemtjänster. Här planeras två stora parker och flera av stadens vattendrag rinner genom eller mynnar ut i Älvstaden.

I vissa delar av Älvstaden är det lämpligt med högre andel arbetsplatser än

bostäder eller tvärtom, men generellt är det eftersträvansvärt med en balanserad fördelning mellan bostäder och arbetsplatser. Backaplan, Centralenområdet, Lindholmen och Järntorget/Järnvågen kan ha ett högre innehåll av arbetsplatser med hänsyn till stor regional tillgänglighet. En blandning av olika funktioner innebär att det finns förutsättningar för människor att röra sig i det offentliga rummet över hela dygnet. En blandad stadsmiljö är mer dynamisk.

Anläggande av älvkantskydd är avgörande för Älvstaden. Det är viktigt att lösningar för älvkantskydd studeras som en helhet och inte bara i enskilda planområden.

Brunnsbo station kan och bör spela en viktig roll i kollektivtrafikring runt centrum och därmed avlasta Hisingsbron och Centralen-Brunnsparcken.

Lindholmen:

Lindholmen är ett verksamhetskluster, där kunder och arbetskraft i samma eller närbesläktade branscher verkar och drar nytta av flöden, vilket leder till tillväxt och fler jobb. Området kan ha en högre andel verksamheter men det är viktigt med mångfald och stadsliv, vilket innebär att tillföra kvaliteter som bostäder, service och park i området, och befolka platser under hela dygnet.

Lundbyleden och Hjalmar Brantingsgatan leder idag trafiken runt Ramberget och Lindholmen. Om Lindholmen ska bli en integrerad stadsdel i helheten måste några kopplingar gå igenom området. Det fortsatta arbetet kommer att fokusera mycket på att hitta de rätta kopplingarna mellan området och omgivningarna. Inom Sverigeförhandlingen planeras även för ny spårväg på Lindholmen.

Det är viktigt att åtgärder i form av både bebyggelse och infrastruktur utgår från rätt kontext. Det är inte säkert att det är de platser som idag framträder som knutpunktslägen är de som ska utvecklas. Platsens förutsättningar med centralt läge, hög tillgänglighet och hög attraktionskraft behöver hanteras varsamt så att marken får lämpligast användning när den täta staden planeras och byggs.



Älvstaden, med de olika delområdena. Foto: Göteborgs Stad

Frihamnen

Frihamnen har höga kvaliteter, kulturhistoriska minnesvärden samt vistelse- och upplevelsevärden genom närheten till de storskaliga vattenrummen i hamnbassängerna. Frihamnen behöver integreras i staden och om Hjalmar Brantingsgatan omvandlas till en central huvudgata kommer Frihamnens norra del och Ringöns södra del utgöra en viktig nod i den nya sammanhängande innerstaden. Den nya spårväg som planeras inom Sverigeförhandlingen kommer att gå även genom Frihamnen. Det pågående planeringsarbetet i Frihamnen är inte klart men mycket tyder på att delar av bassängerna kan komma att fyllas ut för att bebyggas med blandad stadsbebyggelse.

Längst in i Frihamnsbassängen planeras hjärtat i en av Göteborgs nya stadsparker ligga, Jubileumsparken. Området ska planeras så att gång- och cykelflöden från alla stadsdelar passerar genom parken och gränserna mellan stadsparkens offentliga ytor och omgivande kvarter ska vara tydliga.

Backaplan

Backaplan har ett strategiskt viktigt läge då det är här som Hisingen kopplas ihop med södra älvstranden via nya Hisingsbron. I nuvarande sammanhang har platsen ett perifert läge och lever på regionala kopplingar. Planerade infrastruktursatsningar runt Brunnsbo gynnar inte de stadsmässiga kopplingarna. Med Lundbyleden och Hamnbanan kvar är det svårt att fullt ut utnyttja det värde som platsen genom sitt läge har potential för. Backaplan kommer att förvandlas från externt handelscentra till tyngdpunkt i central innerstad men riskerar att bibehålla sitt perifera läge om inte området kopplas upp på rätt sätt i stadsstrukturen. Kvillebäcken är ett viktigt stråk som passerar längs med Backaplanområdet och som måste tas om hand i det fortsatta arbetet.

Centralenområdet

Området har en hög attraktionskraft av sitt goda läge och flöden med kommunikationer nationellt, regionalt och lokalt. Här är marken mycket attraktiv, och många verksamheter vill etablera sig i området. Skalan på planerad bebyggelse är helt ny för Göteborg, vilket kan påverka området på olika sätt. Genom den fortsatta kopplingen till Götatunneln kommer området ha relativt mycket trafik. Med Västlänkens nya uppgångar som kommer att ligga mot Bergslagsbanans gamla stationshus sprids det samlade hållplatsläget för kollektivtrafik som idag är koncentrerat runt Brunnsparken och Drottningtorget, över ett större område. Detta kommer medföra tyngdpunktsförskjutningar i flödet genom området. Centralenområdet kan ha en högre andel verksamheter men det är viktigt att även en betydande andel bostäder tillkommer. I och med att Centralenområdet är mycket hårdgjort kommer bristen på grönska troligen behöva kompenseras i närliggande stadsdelar exempelvis Gullbergsvass.

Gullbergsvass

Området saknar kopplingar mot omkringliggande stadsdelar samt över älven till Ringön. Gullbergsmotet är extremt ytkrävande, och otydlig prioritering av flöden i kopplingarna mellan Tingstadstunneln och Marieholmsförbindelsen riskerar att befästa det storskaliga trafiklandskapet.

Gullbergsvass har dock ett mycket bra läge i staden varför det är än mer viktigt att de få kopplingar som finns mot omgivande stadsdelar, även mot Partihallarna, utformas med omsorg. Fler kopplingar behöver även tillkomma.

Både i Centralenområdet och Gullbergsvass behövs ytor för hantering av dagvatten/skyfall. Här finns också stor potential att skapa både reglerande och kulturella ekosystemtjänster och en större park planeras i Gullbergsvass. Med den i Älvstadsarbetet föreslagna mängden bostäder finns det ett stort behov av förskola/skola med tillhörande friytor. I de omgivande stadsdelarna finns också en brist både på skolor för olika åldrar och parkytor. Detta sammantaget ställer krav på stora parkytor i Gullbergsvass.

Bohusbanans reservat, koppling till Västlänken enligt ÖP 2009 är ej längre aktuell.

Ringön

Ringön är ett verksamhetsområde i centrala Göteborg med ett geografiskt mycket attraktivt läge nära Centralstationen, men som omges av flera olika barriärer. I området finns kvaliteter som är mycket viktiga i en växande stad. Den tidigare varvsindustrin har utvecklats till en spännande företagsmiljö med varierade verksamheter i en tillåtande atmosfär. Det finns ett stort värde i att behålla karaktären i området. Här hittar man relativt låga lokalhyror och en stark samhörighet mellan de verksamma. Området ska fortsätta att utvecklas av egen kraft och i egen takt för att ge förutsättningar för ett näringsliv med både spets och bredd i nära samverkan med fastighetsägare och företagare. Arbetet med att utveckla Ringön följer på kort och medellång sikt en strategi som kan sammanfattas i att befintlig bebyggelse bevaras, befintliga verksamheter stöttas och nya kreativa verksamheter på lediga ytor möjliggörs. På längre sikt, om förutsättningarna för Hamnbanan ändras, skapar detta grunden till en spännande stadsmiljö med egen identitet.

På Ringön ligger större avfallshanteringsanläggningar där stora mängder avfall från både boende och verksamheter i hela regionen idag sorteras och mellanlagras. Om dessa platser i framtiden ska användas till mer stadsmässiga ändamål är det viktigt att i god tid hitta nya platser för dessa anläggningar då de är svårlokaliserade på grund av buller, transportvolymkrav på miljötillstånd med mera.



Ringön. Foto Anna Widman

Marieholm

Marieholm har ett geografiskt mycket attraktivt läge nära Centralstationen, men omgärdas av flera stora barriärer och har få kopplingar mot omgivningarna. Marieholm är idag ett industriområde helt utan parker och med brist på tillgång till stadsdelspark. Det ligger mellan Göta älv och Säveån som flyter stillsamt mitt i ett storskaligt trafiklandskap. Närheten till vatten gör att det finns potential för olika typer av ekosystemtjänster. Här passerar också ett av stadens viktiga cykelstråk, som kopplar ihop Marieholm och Slakthuset med Centralstationen, Gamlestadstorg och Hisingen, via en cykelbro över älven. Slakthusområdet är på gång att utvecklas men ligger idag som en ö mellan trafikstrukturer. I Marieholm finns liksom på Ringön större avfallshanteringsanläggningar som måste omlokaliseras vid eventuell framtida stadsutveckling.

Kommande övergripande projekt i innerstaden

Hantering av leder och järnväg som barriärer

Staden har som ambition att förtäta och stadsutveckla centrala områden samt att arbeta med att överbrygga barriärer för att koppla samman staden fysiskt och mentalt. Ett kommunikationssamband, det vill säga ett behov av framtida koppling, som redovisas på den inzoomade markanvändningskartan är Gropegårdslänken, som är en koppling från Gropegårdsgatan till Lindholmen och som korsar Lundbyleden.

Staden önskar att minska de större ledernas barriärverkan genom åtgärder som fortsatta utredningar får utvisa, detta gäller Lundbyleden, Oscarsleden, E6 söder om Tingstadstunneln. Hamnbanan och Kville Bangård innebär också kraftiga begränsningar för staden att utvecklas till en sammanhängande stad.

Vy mot nya Hisingsbron.
Illustration: Tomorrow AB



Planskild kollektivtrafik genom centrala Göteborg

Två större kommunikationssamband gällande planskild kollektivtrafik redovisas på den inzoomade markanvändningskartan, Linnéplatsen – Svingeln samt Gullbergsvass – Brunnsbo. Koll 2035 anger i sin utblick att dessa sträckors kopplingar fortsatt behövs utredas på sikt.

Nya gång- och cykelförbindelser över älven

Inventeringen från 2016 av möjliga eller önskvärda nya gång- och cykelbroar mellan Älvsborgsbron i väster och Marieholmsbron i öster finns redovisade som möjliga lägen/alternativ. Det finns ännu inget specifikt läge som staden förordar. Dessa hanteras som anspråk i avvägningar som kommer ske i nästa skede.

Bygga ut i vattnet

Omvandlingsområden intill älven skulle kunna bli föremål för utfyllnader, för att i kombination med älvkantskydd, utökade exploateringsområden och övergripande stråk, skapa ökade stadsbyggnadskvaliteter. Frågan är komplicerad och handlar både om tillstånd, genomförbarhet och miljökvalitetsnormer för vatten.

Älvkantskyddets placering och utformning

Ett förslag på huvudalternativ för sträckning för älvkantskydd längs Göta älv samt alternativa dragningar är redovisade på ortofoton i avsnittet om Klimatanpassning och dagvattenhantering denna handling. Markområdet där skyddet ska anläggas är 10–15 meter brett. Utformning med mera är frågor som ska utredas vidare utifrån platsens förutsättningar. Samrådet välkomnar synpunkter på de olika lägena.

Stråk som kan omvandlas

Några stråk har potential att omvandlas till mer stadsmässiga kopplingar. De stråk som pekas på i rutan nedan har inte avvägts mot andra eventuellt konkurrerande intressen eller prioriterats sinsemellan. Fortsatt arbete med omvandlingsstråk kommer att ske inom ramen för ÖP/FÖP-arbetet.



Läs mer om älvkantskydd under rubriken Klimatanpassning och dagvattenhantering”

Föreslagna stråk som kan omvandlas enligt ÖP

- Hjalmar Brantingsgatan
- Björlandavägen
- Litteraturgatan
- Doktor Allards gata

Möjliga stråk som föreslås i FÖP centrala Göteborg

- Evenemangsstråket/Skånegatan
 - Lundbyleden
-

Blå och gröna kopplingar

Särskilt viktiga blå och gröna kopplingar behöver utvecklas eller värnas för gång- och/eller cykeltrafik och samtidigt främja ekologiska värden. De stråk som pekas ut i kartan nedan har inte avvägts mot andra eventuellt konkurrerande intressen eller prioriterats sinsemellan. Fortsatt arbete med utformningen av kopplingarna kommer att ske inom ramen för arbetet med FÖP centrala Göteborg. Olika platser kommer att innebära olika krav på utformning. Vissa kopplingar kommer att utgöras av kajstråk och andra kommer att vara mer parkliknande.



Kartillustration som visar förslag på blå och/eller gröna kopplingar som behöver stärkas eller tillskapas i staden. Mörkgröna ytor visar befintliga park- och naturmiljöer, medan ljusgröna visar möjliga nya stråk och stråk som behöver kraftig förstärkning.

Kartillustration: Stadsbyggnadskontoret

Föreslagna blå och gröna kopplingar som utreds till nästa skede

- 1 Åstråket mellan Liseberg och Ullevigatan samt vidare upp mot Olskroken. Stråket är idag ett viktigt gång- och cykelstråk och miljön längs ån är en av få/ den enda gröna miljön som boende och arbetande i Gårda har tillgång till. Det ska därför i möjligaste mån utvecklas till ett parkstråk med platsbildningar för att kompensera för brist på större bostadsnära parker.
 - Stråket får inte bli en baksida i samband med eventuella byggnationer av intilliggande mark.
 - Stråket får inte bli smalare utan bör tvärtom breddas för att gynna möjligheter att uppnå miljö kvalitetsnormer och samtidigt upprätthålla funktionen som viktigt gång- och cykelstråk.
 - Om det är möjligt att öppna upp kulverterad del av Gullbergsån skulle även det ha positiva effekter på såväl stadsmiljön som på åns status för miljö kvalitetsnorm.
 - 2 Ullevigatan/Fattighusån kan bli grön koppling mellan Mölndalsån och trädgårdsföreningen
 - Fattighusån är idag i princip helt otillgänglig för människor
 - Bättre möjlighet skapas för att uppnå miljö kvalitetsnormer
 - Stråket utgör en strategisk och viktig koppling mellan två viktiga gröna miljöer i staden.
 - Ullevigatan är idag ett viktigt cykelstråk med få platskvaliteter
 - 3 Alléstråket; Inga ytterligare intrång i parkmiljöerna ska göras. Istället bör omkringliggande barriärer öppnas upp så att parken blir mer tillgänglig. Trots att stråket i sig är grönskande och är ett välanvänt cykelstråk så är det också en stark barriär som sänker upplevelsevärdena i och blockerar kopplingarna mot delar av Kungsparken.
 - 4 Vallgravsstråkets koppling mot Skeppsbron och vidare längs älven
 - 5 Kvillestråket ända ner till Frihamnen
 - 6 Vasagatan.
 - 7 Nytt blågrönt kajstråk/parkstråk som kopplar ihop Lindholmen med Frihamnen, Jubileumsparken och Ringön, eventuellt integrerat med älvkantskydd.
 - 8 Nytt blågrönt kajstråk/parkstråk längs älvstranden i Gullbergsvass som ingår i sammanhängande kajstråk från Masthuggskajen till Gasverkskajen och som på sikt eventuellt kan förlängas vidare mot Gamlestaden, eventuellt integrerat med älvkantskydd.
-

Diskuterade projekt av stor vikt i innerstaden

Heden

Heden är ett område som omfattas av riksintresse för kulturmiljövård utifrån sitt fortifikatoriska värde som exercisplats. Det är en viktig plats för staden för föreningar och rekreation för hela staden och även i viss mån för regionen. Platsen är även viktig vid evenemang. Uppdrag finns om att göra detaljplan för Heden och det har genomförts en omfattande dialog om platsen.

Utifrån planområdets avgränsning och övergripande struktur är bedömningen att det finns mycket mark i centrala Göteborg som är tänkt för stadsutveckling, där befintlig användning inte längre är aktuell, som det är mer brådsökande att ta tag i. Heden används flitigt och har ett värde i att vara en öppen offentlig plats. Heden beskrivs även som viktigt för att i framtiden vara en skyfallsyta, enligt nytt underlag från Kretslopp och vatten. Arbetet med detaljplan kommer fortsätta processen om Heden.

Rosenlundsverket

Rosenlundsverket är en centralt belägen produktionsanläggning för fjärrvärme och fjärrkyla. Anläggningen används för fjärrvärme, i huvudsak under kalla dagar eller vid störningar i annan produktion. Anläggningen utgör också en central funktion i fjärrkylasystemet med produktion baserat på återvunnen värme och frikyla från älven.

Kommunfullmäktige, (enligt yrkande från L, M och KD), gav i februari 2018 i uppdrag till Göteborgs Stadshus AB och Göteborg Energi AB att utreda konsekvenserna av en avveckling av Rosenlundsverket ur ekonomiskt-, geografiskt-, miljö-, och stadsbyggnadsperspektiv för att möjliggöra annat nyttjande av platsen. Platsen vid Rosenlundskanalens utlopp, intill Göta älv och bastionen skulle då vara möjlig för stadsutveckling om man tar tillvara de värden som finns i närområdet. En avveckling kräver uppförande av ersättningsproduktion på andra platser i kommunen samt omfattande ledningsförstärkningar. Återrapportering beräknas bli klar under första kvartalet 2019.



Rosenlundsverket, Foto Mikael Svensson

Arenaområdet

Stadsledningskontoret har ett uppdrag från kommunstyrelsen att hitta lägen för ersättningsarenor för Scandinavium och Lisebergshallen, flytt och nybyggnad av Valhallabadet samt att möjliggöra stadsutveckling längs Valhallagatan. Utveckling av området innebär utmaningar och målkonflikter i och med arenakomplexets storskalighet samt anspråk på parkering till handel och evenemang intill goda kollektivtrafikmöjligheter.

När arenaområdet/evenemangsområdet planeras är det viktigt att jobba med att överbygga nya och befintliga barriärer i området, som exempelvis parkeringar och inhägnade idrottsområden. Därför behövs bland annat ett kommunikationssamband mellan Gårda och Skånegatan som FÖP centrala Göteborg pekar ut i markanvändningskartan. Kommunikationssambandet ska även koppla mot gång- och cykelstråket längs Mölndalsån, Åstråket, som är ett viktigt grönblixtstråk i staden. Det behövs även fler broar över Mölndalsån.

En utveckling av Åstråket är en förutsättning för att kunna bygga blandad stad med fler bostäder i Gårda som helt saknar parker. Enligt pågående programarbete finns heller inte rum för att skapa nya parker. Närmaste parkmiljö förutom Åstråket, är Burgårdsparken. Mölndalsån behöver även utrymme för att det ska vara möjligt att klara kraven på miljö kvalitetsnormerna för ytvatten.

Lindholmsförbindelsen

Lindholmsförbindelsen är en ny fast kollektivtrafikförbindelse mellan Lindholmen och Linnéplatsen, där älven ska korsas vid Stigberget. Den är den tredje och sista etappen av det kollektivtrafikobjekt som i Sverigeförhandlingen kallas Spårväg och citybuss Brunnsbo – Linné via Lindholmen. Lindholmsförbindelsen finns med i gällande ÖP som utredningsområde. Tanken är att förbindelsen ska börja byggas kring 2030 och stå klar cirka fem år senare. För tillfället utreds huruvida förbindelsen över älven ska vara en bro eller en tunnel och vad valet däremellan skulle få för påverkan på kollektivtrafiken, stadsutvecklingen längs älven, sjöfarten och gång- och cykeltrafiken.

Läs mer:

www.sverigeforhandlingen.se



Skiss på hur broalternativet för Lindholmsförbindelsen kan komma att bli. Illustration: AL studio.

Masthuggskajen och Majnabbe

Göteborgs stad har ett avtal med Stena Line om hur länge deras verksamheter med färjetrafik kan ligga kvar vid kaj i centrala Göteborg. Danmarkstrafiken är viktig för staden men utgör samtidigt en begränsning då marken istället kan användas för stadsutveckling samt i och med att den angörande trafiken skapar barriärer, buller och dålig luft. Avtalet för Danmarkstrafiken kan sägas upp om deras läge är i strid med planerad stadsutveckling. Lindholmsförbindelsen som är en del av Sverigeförhandlingen kan vara en sådan stadsutvecklingsfaktor. Om förbindelsen utformas som en bro, måste Danmarkstrafiken flytta. Det skulle innebära att riksintresset som E45 utgör på Oscarsleden förändras. Det innebär även att det finns en ökad stadsutvecklingspotential på södra sidan.

Om Lindholmsförbindelsen utformas som en tunnel, kan Danmarkstrafik ligga kvar. Under själva byggtiden av tunneln kan vissa begränsningar behövas. Oscarsleden är kvar som riksintresse, och det innebär även en lägre stadsutvecklingspotential på södra älvstranden. Masthuggskajen och Majnabbe redovisas som utredningsområde för blandad stadsbebyggelse.

Göteborgs stadslinbana

Ytterligare en fast förbindelse över älven som är i planeringsskedet är Göteborgs stadslinbana, som kommer att innebära ett nytt inslag i Sveriges kollektivtrafiksystem för första gången sedan tunnelbanan infördes i Stockholm på 1930-talet. Från Wieselgrensplatsen ska resenärerna på 12 minuter kunna ta sig till Järntorget via Västra Ramberget och Lindholmen. Linbanan kopplar samman flera utvecklingspunkter i centrala Göteborg och bidrar till att överbrygga flera barriärer, såsom både Lundbyleden, Hamnbanan och Göta älv. Linbanan bedöms inte påverka sjöfarten negativt då den är planerad att passera över älven med en minsta segelfri höjd om 45 meter.



Göteborgs Stadslinbana. Illustration: UNStudio och Kjellgren Kaminsky Architecture

Nya Ullevi

Nya Ullevi är en stor anläggning med oerhört centralt läge som används främst under sommaren och då endast ett fåtal gånger. För Göteborg & Co som arbetar med evenemang är anläggningen väldigt viktig när det är stora konserter, utifrån dess centrala läge och goda kommunikationer. När anläggningens livslängd är över skulle platsen dock kunna vara attraktiv mark för blandstad och Ullevigatan kan omvandlas till ett mer stadsmässigt stråk. En arena som en viktig målpunkt i en annan del av staden skulle också kunna vara en möjlighet.

Stadskärnan

I Göteborg är stadskärnan idag koncentrerad till delar av stadsdelen innanför Vallgraven och runt Centralstationen. Det är här kopplingen till det nationella järnvägsnätet har sin start och målpunkt. För att kunna svara mot nya behov i nya centrala innerstadsområden behöver stadskärnan utvidgas för att skapa potential att möta lokala behov av flöden bredvid regionala, turist- och besöksbehov.

Stadskärnan har högre täthet av människor i rörelse och är den del av innerstaden som är mest högintensiv. Här finns känsliga, värdefulla och identitetsskapande kulturmiljöer och förtätningen behöver anpassas till kontext och omgivning. Stadens inre delar är i ännu högre grad till för alla. De offentliga rummen är särskilt viktiga mötesplatser i den täta staden där många människor vistas och de ska utformas med tydlig offentlig karaktär. Här finns ett hårt tryck från verksamheter som vill ligga strategiskt nära de centrala stationslägena (Centralstationen, men också Haga och Korsvägen).

För att staden ska vara levande även efter kontorstid behöver innehållet i stadskärnan balanseras med en blandning av arbetsplatser, bostäder och service, detta gäller även klustrade områden som Lindholmen. I den innersta stadskärnan är det trångt om yta och hur bebyggelsen ska utformas bestäms av detta.

”

OBS: Det är viktigt att skilja mellan stadskärnan och regionkärnan. Regionkärnan avser hela Göteborg och behandlas inte här.



Vy mot Grönsakstorget, Foto Peter Svenson

Det är extra viktigt att det finns generösa parker och andra rekreativa ytor som till exempel kajpromenader för gemensamma ändamål i stadskärnan. Att satsa på en stadspark är ett sätt att skapa en mötesplats för alla stadens invånare i centralt och tillgängligt läge. Det är då viktigt att stadsstrukturen stödjer en sådan placering, och att ytorna är tillräckligt stora. Publika lokaler är också lämpliga att placera i dessa lägen.

Nya strategiska lägen

Platser med stationslägen har potential och förutsättningar till utveckling med liknande egenskaper som stadskärnan, där många flöden möts, platser befolkas, målpunkter skapas.

Det är vid strategiska stationspunkter som staden har störst potential att utvecklas. I Göteborg sammanfaller ofta de korsningspunkter i stadsstrukturen som har hög lägespotential för blandning med de gamla industristrukturernas trafikmot. Det gör att det är svårt att till fullo utnyttja den potential som tillgängligheten kan erbjuda. Nya på- och avfarter till de centrala trafiklederna begränsar ytterligare utrymmet för stadsutveckling i strategiskt viktiga lägen.

Gårda/Korsvägen

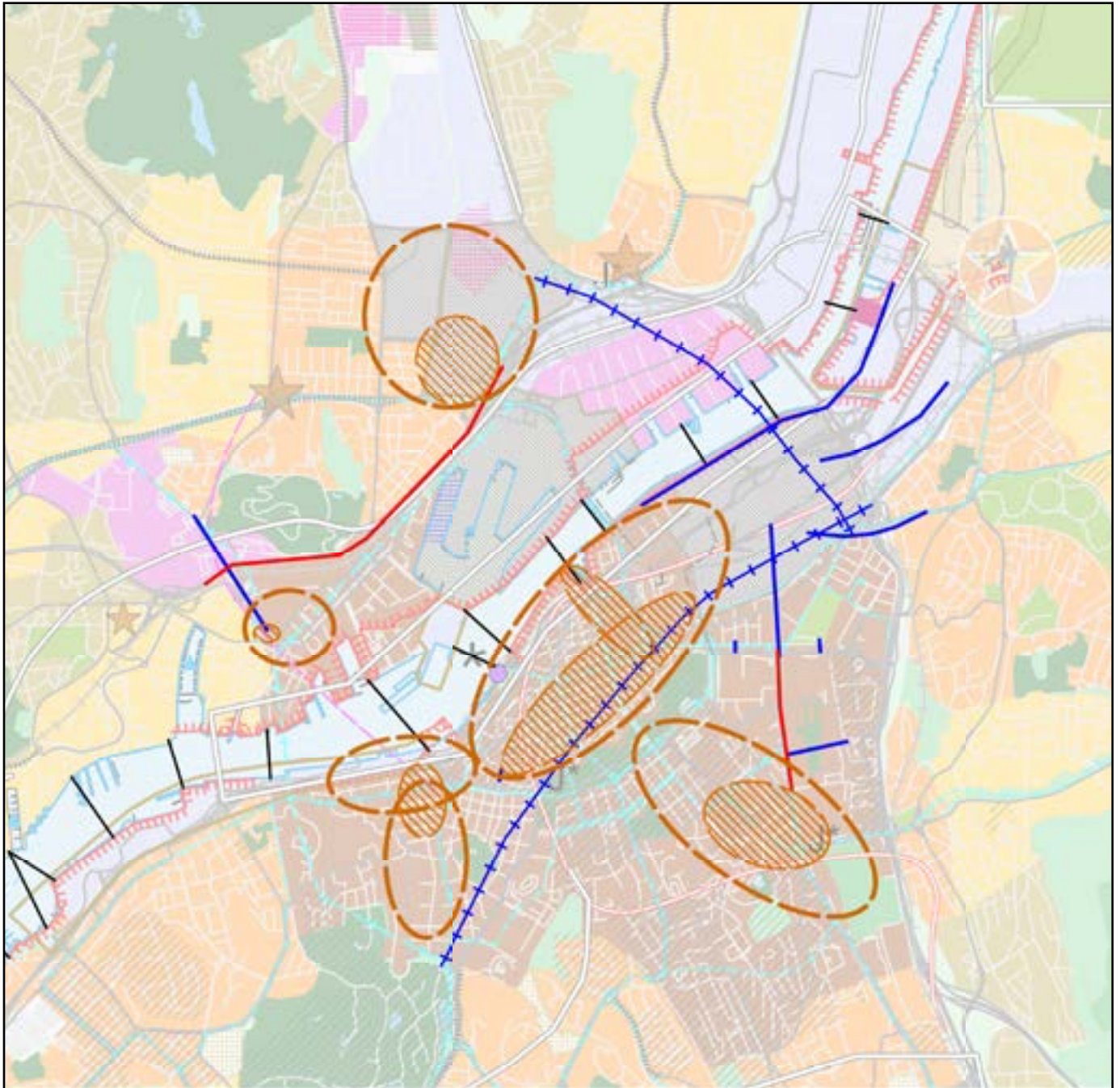
Gårda och Korsvägen är område under omvandling med blandning av bostäder och kontor. Grönstråket längs Mölndalsån är viktigt att värna och vidareutveckla. Viktiga koppling/kommunikationssamband som behövs är över Mölndalsån mellan Gårda och Skånegatan samt över Fattighusån för att koppla ihop gångstråket längs Mölndalsån norrut på längre sikt, när Ullevigatan kan bli föremål för omvandling till stadsgata

Gamlestaden

Gamlestaden är redan under omvandling. Det kommer att vara en stark tyngdpunkt med stationsläge för pendeltåg, vilket ger denna del av staden potential att avlasta Korsvägen från en del fokus. Här finns möjlighet att koppla ihop de östra stadsdelarna med Marieholm och Gullbergsvass via Slakthusområdet och Gullbergs strandgata. Det är ett strategiskt viktigt läge för kollektivtrafik då flera olika kollektivtrafiksystem skulle kunna kopplas ihop i detta område, på ömse sidor om järnbanan, för att skapa ytterligare synergier i användningen av anläggningen vid Gamlestads torg.

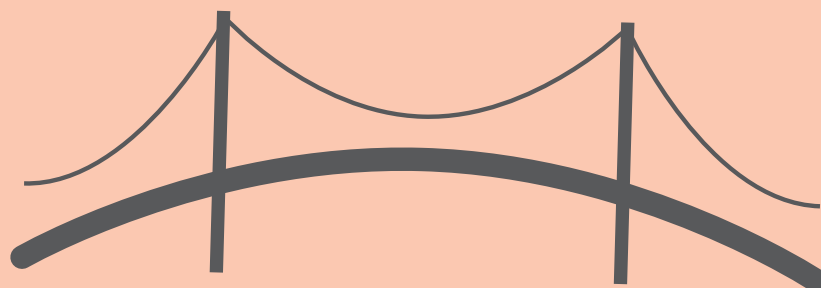
Backaplan/Brunnsbo

Här planeras ett nytt stationsläge för pendeltåg. Tyngdpunktsförflyttning med avseende på regionala kopplingar kommer därför på lång sikt att ske från Hjalmar Brantingsplatsen till Brunnsbo. Detta stärker stadsutvecklingen i de norra delarna av Backaplan.



- Omvandlingsstråk
- Föreslagna koppingar över älven, ej avvägda
- Kommunikationssamband, ej definierade trafikslag
- Kommunikationssamband, planskild kollektivtrafik på sikt
- Koncentrerad handel och service
- Kärna för koncentrerad handel och service

Markanvändningskarta, inzoomat utsnitt för FOP Centrala Göteborg.
 För övriga färger och raster, se markanvändningskarta i nya kommunövergripande ÖP



TEMATISKA ANSPRÅK

En stad innehåller många beståndsdelar som är beroende av varandra. Planeringen av staden måste därför ta hänsyn till helheten, det vill säga de allmänna intressen som utgörs av rubrikerna i detta kapitel. Staden ska utformas med människan i fokus. Ett viktigt mål för staden är därför ett fungerande vardagsliv. Nedan presenteras och motiveras tematiska anspråk.

ARKITEKTUR, KULTURMILJÖ OCH STADSBYGGNAD

Stadsbyggandet handlar om det bebyggelsen, mellanrummen och sammanhangen. I den centrala staden uttrycks det som att stadens bebyggelse och offentliga rum binds samman av ett kontinuerligt gatunät. Funktion, arkitektonisk kvalitet och upplevelse kopplas till det av människan byggda applicerat på platsens naturgivna förutsättningar och påverkan av klimat, väder och vind. På så sätt blir stadsbyggandet även hållbart.

Hållbart stadsbyggande, regeringens punkter

Grundläggande i arbetet med arkitektur och stadsbyggande i Göteborg är Nationellt mål för arkitektur, form och design – politik för gestaltad livsmiljö (riksdagsbeslut 2018-05-24) uttryckt:

Arkitektur, form och design ska bidra till ett hållbart, jämlikt och mindre segregerat samhälle med omsorgsfullt gestaltade livsmiljöer, där alla ges goda förutsättningar att påverka utvecklingen av den gemensamma miljön. Genom att:

- hållbarhet och kvalitet inte underställs kortsiktiga ekonomiska överväganden
- kunskap om arkitektur, form och design utvecklas och sprids
- det offentliga agerar förebildligt
- estetiska, konstnärliga och kulturhistoriska värden tas tillvara och utvecklas
- miljöer gestaltas för att vara tillgängliga för alla
- samarbete och samverkan utvecklas, inom landet och internationellt.



Vy mot Norra Älvstranden, Foto Klas Eriksson

Stadens arkitekturstrategiska arbete

Arkitektur är viktigt! Arkitektur rör det byggdas form, stadsrummets gestaltning, stadens rörelsestråk och funktion. Arkitektur påverkar människor dagligen. Att ha nära till vardagens målpunkter och tillgång till upplevelserika och välkomnande stadsrum påverkar människors livskvalitet och deras känsla av gemenskap. Arkitektur är ett värdeskapande verktyg för goda livsmiljöer. En arkitekturpolicy som är under framtagande visar på en tydlig viljeriktning för stadens utveckling för att stärka Göteborgs roll som modig förebild inom arkitektur.

Arkitekturpolicy för Göteborgs Stad innebär att Göteborg utvecklas till:

En attraktiv stad med stark identitet. Arkitektur bidrar till Göteborg som attraktiv stad med stark identitet. Genom att medvetet satsa på god arkitektur ökar Göteborgs attraktionskraft för boende, besökare och ett innovativt näringsliv.

En stad för människor. Människorna och deras olika behov ska vara utgångspunkten när Göteborg utvecklas. Närmiljön har grundläggande betydelse för människors hälsa och välbefinnande. Göteborg ska vara en stad med goda och hälsosamma livsmiljöer, som är rik på upplevelser i ögonhöjd. Stadsrummen ska vara trygga, tillgängliga och upplevelserika, med en omsorgsfull detaljering som tål att ses på nära håll.

Göteborg som "modig" föregångare. Det kräver mod, skicklighet och uthållighet för att kunna skapa god arkitektur och goda livsmiljöer. Med tydliga ambitioner om vad Staden vill uppnå är det lättare att skapa en attraktiv stad för alla göteborgare. Göteborg ska vara en förebild för god arkitektur både som planerande, byggande och förvaltande aktör. Göteborg ska aktivt delta i kunskapsbyggandet inom arkitektur.



Nybyggda hus i Lundby Foto Klas Eriksson

Kulturmiljö

De fysiska, rumsliga och visuella egenskaper som utgör Göteborgs kulturhistoriska värden och karaktäristiska egenart, är viktiga att bibehålla och bygga vidare på när staden utvecklas. Dessa värden och egenskaper finns bland annat beskrivna i stadens bevarandeprogram, länsstyrelsens fördjupade riksintressebeskrivningar samt i ett stort antal olika kulturmiljöunderlag framtagna i samband med olika planprojekt. De ger en god grund för att diskutera utveckling och tillägg i centrala Göteborg.

De kulturhistoriska värdena kan indelas i kulturmiljövärden som är av allmänt intresse respektive av riksintresse. I många fall överlappar dessa varandra och kan ibland vara svåra att särskilja. Oavsett har värdena prövningsgrundande egenskaper, men det är bara riksintressenas beslutstexter som har en planjuridisk verkan i strikt mening på regional nivå.

Utgångspunkter vid planering och exploatering ska alltid vara platsens karaktär och kulturhistoriska kontext, att spegla vår nutid och stärka Göteborgs identitet för framtiden. I stora delar av Älvstaden handlar det om att fånga och omtolka arvet från varvs- och sjöfartsstaden i den nya staden. Det kan handla om att bevara både materiella och immateriella kulturvärden. Generellt kan det även handla om att ny bebyggelse i centrala Göteborg kan komma att få en helt annan skala, typologi och dynamik än den gamla stadskärnan. Därför är det viktigt att se hur tillskott ska förhålla sig till dessa aspekter i det befintliga. Byggnader som avviker från exempelvis etablerad höjd får automatiskt ett högt symbolvärde varför placering av sådana bör göras med stor medvetenhet.

Ny bebyggelse på stadens höjder kommer att påverka stadens siluett och synas från stora delar av staden. Genom att grönskande kullar bebyggs kommer den övergripande stadsbilden att förändras och stadens karaktär bli mindre tydlig då skillnaderna mellan kullar och dalgångar suddas ut.

Läs mer:

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg - ett program för bevarande, del 1-3, 1999/2017



Kronhuset, Foto Klas Eriksson

Läs mer:

Stadsbyggnadskvaliteter
Göteborgs Stad, 2008

Kvaliteter på alla nivåer

För att uppnå kvalitet inom arkitektur och stadsbyggnad krävs en förståelse för hur system, strukturer, proportioner, materialitet och detaljer hänger ihop och hur dessa fungerar i givna naturförutsättningar och i rådande stadsliv. Det är viktigt att det är rätt kvalitet på rätt plats. Kvalitet behöver inte vara dyrt utan märks genom omsorg, finess och uttrycksfullhet i utförningen. Hög kvalitet betyder ofta hållbar i bemärkelsen att något ska hålla länge och vara värt att investera i. Kvalitet handlar även om robust, flexibel och följsam planering som krävs för att Göteborg ska kunna anpassas till ändrade förutsättningar över tid. Multifunktionella åtgärder och lösningar bidrar till flexibilitet och till hushållning med värdefull mark och andra resurser.

Arkitektur handlar om att förhålla sig till en plats och formge utifrån människans behov och olika förutsättningar. Medvetna proportioner i alla skalor samt känsla för materialitet leder till kvalitet. Förhållandet mellan de naturgivna förutsättningarna, det byggda samt årstider, väder och vind är av stor vikt. En tydlig omtanke kring arkitektur och rum skapar höga upplevelsevärden och andra sociala värden. Samverkan mellan offentligt och privat uppmuntras för att bygga en stad av kvalitet. Dock ska det vara tydligt vad som är privat eller offentligt.

Stadens offentliga rum och byggnader ska formges och byggas förebildligt och utifrån ett hållbart perspektiv med genomtänkta val av arkitekter och landskapsarkitekter. Lokal, nationell och internationell kunskap i arkitekturfrågor och en bred omvärldsbevakning är viktigt för att kunna nå dit.

Göteborgs Stad ska driva på utvecklingen genom att arbeta med exempelvis tillfällig arkitektur, arkitekturtävlingar, innovationer och testbäddar. Staden ska aktivt bidra till kunskapsutbyte och utvecklat samarbete tillsammans med stadens förvaltningar och bolag och med andra aktörer, så som akademi, näringsliv och verksamheter. I Göteborg genomförs idag många tävlingar, men det är även viktigt att höja kvaliteten på de vardagliga miljöerna och i det vardagliga arbetet.

Den historiska bebyggelsen och dess karaktär kommer att kompletteras med någonting nytt på norra sidan av älven. En tät och storskalig urban miljö med ett antal offentliga funktioner som konsthall, sjukhus och stadspark i omformulerade varvs- och industrimiljöer. Variation uppstår mellan exempelvis äldre och nyare bebyggelse, högre och lägre hus, breda och smala gator, olika arkitektoniska uttryck. Olika typer av parker och natur ger en attraktiv och intressant stad med rika upplevelser för invånare och besökare samtidigt som den främjar biologisk mångfald i parker och vattennära stråk. Förtätning av staden ska ske utan att kompromissa med stads-kvaliteter som närhet till parker och naturområden.

Frågor som behöver ställas i alla projekt oavsett skala är vad, var och hur samt av vem?

- Varje projekt ska bidra till människorna och till den omgivande staden.
 - Varje projekt ska samspela med och fysiskt kopplas ihop med sin omgivning.
 - Befintliga värden ska omhändertas och utvecklas. Nya värden ska skapas.
 - Varje projekt ska ha en arkitektonisk idé.
-



Kulturresevatet Klippan Foto Klas Eriksson

Stadsbyggnad

Stadsstruktur

Stadsstrukturen ska utformas med utgångspunkt i fysiska, innehållsmässiga och kulturella värden samt andra kvaliteter som är viktiga för stadens identitet. Hur stadsstrukturen är uppbyggd och vilka delar som kopplas till varandra skapar tillsammans med det övergripande trafiksystemet lägen med olika kvalitet och värde i hela staden.

I Göteborgs befintliga innerstad är det inte tätheten i sig, eller rutnätsformen som avgör vilka platser som är livligast befolkade, utan hur själva stadsstrukturen är kopplad med kontinuerliga radiella stråk och tvärstråk som sträcker sig långt ut i staden. Korsande stråk och attraktiva platser där människor vill uppehålla sig är viktiga faktorer.

En sammanhängande stadsstruktur är förutsättningen för en levande stadsmiljö, där offentliga rum är organiserade, placerade och utformade så att de skapar en dynamik mellan befolkade, livliga platser och lugnare platser för återhämtning. När vardagslivets dynamik förändras i och med förändrad livsstil, skapas nya behov av rörelser.

I de centrala stadsutvecklingsområdena, där glesheten idag är relativt hög, är även trycket på mark mycket högt vilket gör att här finns stor omvandlingspotential. Genom att förtäta i dessa områden och på så vis jämna ut tätheten i staden så att en större del av innerstaden når kontinuerlig urbanitet, främjas bättre användning av marken och tillgänglighet till kommunala resurser.

Stadens topografi och tunga infrastruktur gynnar förtätning i vissa strategiska stråk. Stadens spatiala analys visar att många centrala stråk har låg täthet men stor omvandlingspotential. Den traditionella förtätningen i årsringar bör kompletteras med en förtätning längs dessa.

Markanvändning

Stadsstrukturen skapar förutsättningarna för hur fördelningen kan se ut mellan exempelvis olika typer av bostäder, verksamheter, parker, offentliga platser, handel och kultur. Olika delar av staden kan dessutom variera i uttryck, skala och intensitet. En blandning mellan bostäder, arbetsplatser och service bidrar till en balans mellan dag- och nattbefolkning som möjliggör stadsliv under hela dygnet och veckan. En blandad stadsbebyggelse leder till närhet mellan målpunkter, motverkar segregation och bidrar till ett välkomnande stadsliv där det offentliga rummet spelar en viktig roll. Den nära storstaden möjliggör en hållbar livsstil och ett enklare vardagsliv, då fler kan få tillgång till ett större utbud inom kortare avstånd. Kvartersutformning och husgestaltning behöver också anpassas till möjligheten att skapa funktionsblandning och tillräcklig invånartäthet med bibehållen kvalitet.

Täthet

Begreppet täthet används för att definiera förhållandet mellan mark och exempelvis typ av användning eller antal användare. Det är ett sätt att beskriva intensitet av användning och kan fångas i en mängd ekvationer: boende per hektar, offentliga platser per person, friyta per barn, byggnadsvolym per area (exploateringsstal), och så vidare. Var för sig ger dessa ekvationer bara ett enskilt svar; tillsammans kan de erbjuda en väl avvägd bild som kan ge en fingervisning om vilken fördelning mellan användningar som är lämplig.

Den största påverkan på tätheten får kombinationen av funktionsblandning, markanvändning och planerad bebyggd volym (BTA). Ju högre exploateringsstal desto svårare att klara behovet av friyta och dagsljus. Ju fler bostäder, desto större behov av friyta och parkmark per person och därmed lägre exploateringsstal. En hög byggnadshöjd ger inte alltid ett högt exploateringsstal. Det är markytans storlek som bestämmer hur många bostäder ett område tål, och därigenom kan fördelningen mellan bostäder och verksamheter bestämmas.

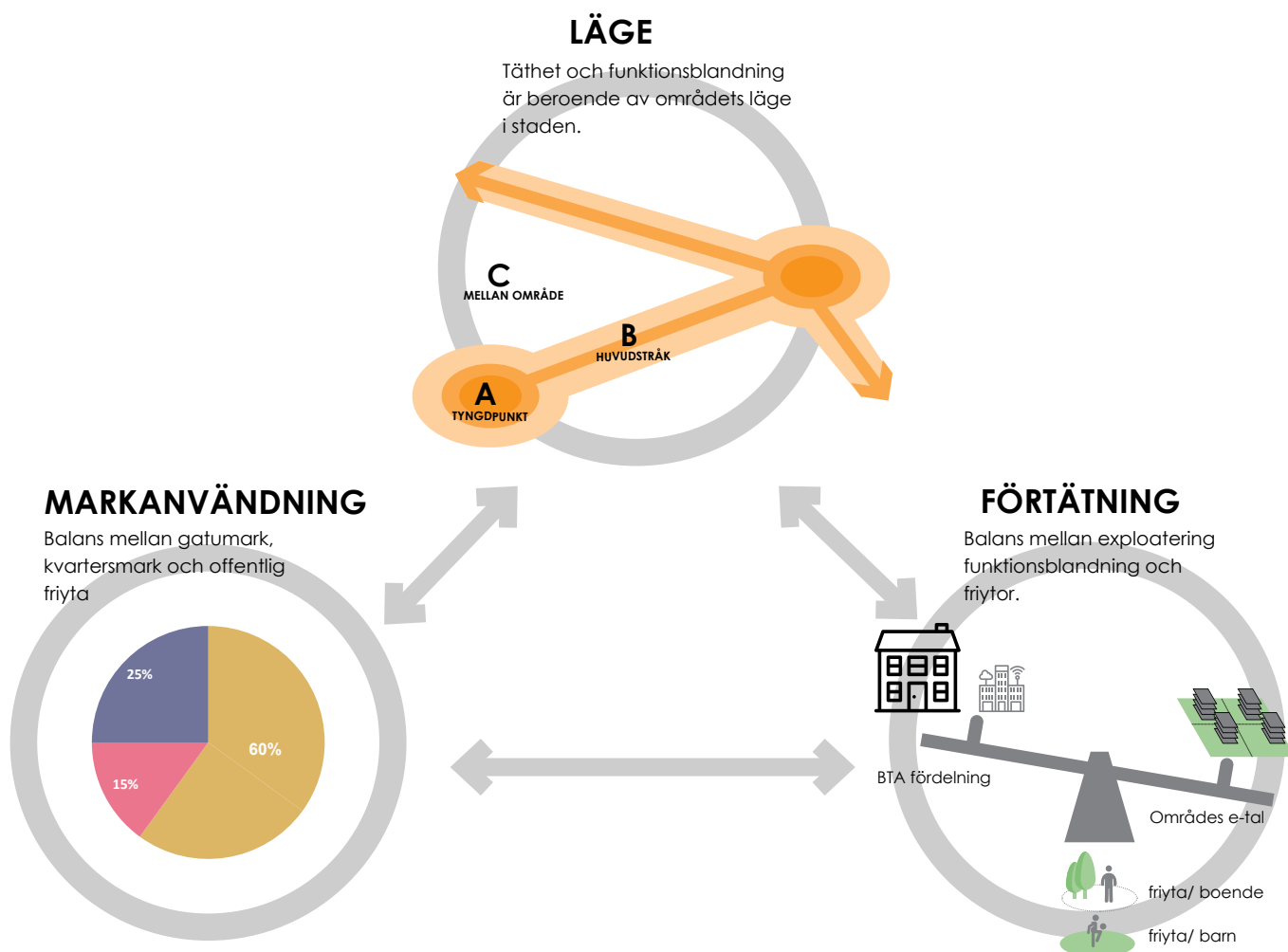
Tätheten handlar inte bara om bebyggelsen utan om antal människor som bor eller arbetar inom ett område. Täthet hänger också ihop med hur många människor som rör sig igenom ett område och det beror i sin tur på hur gatustrukturen är uppbyggd.

Minsta andelen offentliga platser och maximala andelen gata är två faktorer som behöver regleras långsiktigt i centrala Göteborg. Jämfört med den historiska innerstaden så har Älvstaden i den pågående planeringen ett underskott på offentliga platser och ett överskott på gatumark. Balans mellan kvartersbebyggelse, trafikala gator och friyta/park inom varje delområde eller stadsdel är viktig att definiera tidigt i planeringsprocessen. Denna balans kan innebära att den traditionella kvartersstaden som koncept måste överges när man når över en viss

exploateringsstäthet, till förmån för andra stadsmönster. Rumslig täthet är alltid i viss utsträckning en utformningsfråga, en välgestaltad stad tål ofta en högre täthet, vilket är en anledning till att det är vanskligt att fastställa absoluta riktvärden avseende exploatering och friytor.

Utbyggnadsordning

För att inte bygga bort kvaliteter och möjligheter i centrala staden kan marken, enligt äldre stadsplanering, sorteras efter genomförandeförutsättningar för en etappvis framtida utbyggnad av innerstaden. I Göteborgs äldre bebyggelsehistoria var praxis att börja bebygga den billigaste marken först och därigenom höja markvärdet tills en exploatering på även den dyrare marken gick att räkna hem. De äldre stadsplanerna styrde därför ofta grundstrukturen inklusive behoven av skolor, parker eller andra viktiga funktioner för väldigt stora sammanhängande områden vilket skapade en förutsägbar utbyggnation under flera decennier framåt.



Figur som visar sambandet mellan förtätning, markanvändning och läge. I Älvstadenarbetet har till exempel gatumarken kommit att bli hög på bekostnad av friytorna och parkmiljöerna. Illustration: stadsbyggnadskontoret

Läs mer

Social konsekvensanalys
- människor i fokus 1.2,
Göteborgs Stad 2016

STADENS OFFENTLIGA RUM

Blå och gröna stråk och områden, torgbildningar, kajer och gaturum ingår i stadens offentliga rum och är några av stadens allra viktigaste beståndsdelar. De offentliga rummen ska erbjuda såväl platser för vila, återhämtning och rekreation som gemensamma och inkluderande mötesplatser, kommers och rörelse. Mötesplatser är viktiga för den sociala sammanhållningen i en stad och för att människor ska känna sig delaktiga i samhället, därför är det viktigt att det är tydligt att de offentliga rummen är just offentliga. Kontakter med andra människor är ett grundläggande mänskligt behov och en förutsättning för en god hälsa och ett gott liv. Olika grupper ska kunna se varandra i det dagliga livet och därigenom kunna få en större förståelse för varandra. I staden behövs också en variation och mångfald med olika typer av mötesplatser. *(Läs mer i förslag till ny ÖP, kap. 4. Tematiska inriktningar, Levande stadsmiljö)*

I innerstaden finns förutsättningar för att skapa unika offentliga rum av hög kvalitet som kan fungera som invånarnas vardagsrum och kreativa plattformar. Utformning och lokalisering av det offentliga rummet samt dess kopplingar mot omgivningarna är avgörande för att skapa förutsättningar för urbanitet, det vill säga stadsliv. Utveckling av olika former av gemensamhetsanläggningar och delningsekonomi kan skapa samhörighet och gemenskap vilket i sin tur skapar ännu bättre förutsättningar för levande stad och för urbanitet.

Blå och grön struktur

I Göteborgs innerstad finns unika parkmiljöer som Kungsparken och Trädgårdsföreningen samt större parker som Slottsskogen och promenadstråk längs något av stadens många vattendrag. Inom cykelavstånd från innerstaden nås stora naturområden som Delsjöområdet, Hisingsparken och Änggårdsbergen. Berg, vatten och gröna kilar är starka karaktärs- och identitetsskapande element i Göteborg

Genom att lyfta den blå och gröna strukturen skapas bättre förutsättningar för att skapa en sammanhängande grön stad där blå och gröna stråk och platser binder samman stadsdelar och människor. Strukturen bidrar med otaliga sociala, ekologiska och ekonomiska värden och möjligheter och är dessutom nödvändig för klimatanpassningen av staden. Den blå och gröna strukturen ska användas som utgångspunkt i planeringen för att förädla varje stadsdel och bidra med ekosystemtjänster, klimatanpassningsåtgärder, hälsoeffekter, möjlighet till rekreation samt rena skönhetsupplevelser.

Det innebär att inga befintliga blågröna stråk, parker eller naturområden ska försvinna och att fler gröna och tillgängliga offentliga rum och platser ska skapas. Nya blå eller gröna miljöer ska vara tillräckligt stora för att möta många behov och önskemål samt tåla slitage. De ska också placeras optimalt för att göra störst nytta, det vill säga där de blir tillgängliga för flest och där de täcker en kapacitetsbrist samt där de gör flest nyttor ur ekosystemtjänstperspektiv. Ny bebyggelse ska planeras utifrån en täthet som tillåter att krav och riktlinjer på tillgång till parker och friytor uppfylls. Det ger även stadens invånare möjlighet att leva ett mer hållbart och enklare vardagsliv samtidigt som det främjar folkhälsan. En variation av upplevelserika parker, blågröna stråk och rekreationsområden ger staden identitet och attraktivitet. En jämlik tillgång till omhändertagna blågröna miljöer kan stärka sammanhållningen i staden. Detta förhållningssätt skulle stärka hela stadens dragningskraft och därigenom gynna alla de tre hållbarhetsaspekterna.

Innerstadens vattendrag är, eller har potential att bli, stora tillgångar för stadens invånare både som rekreativa stråk med möjlighet till vardagsmotion samt bärare av biologisk mångfald och ekosystemtjänster. Dessutom är de tydliga identitetsskapare och förhöjer upplevelsen av stadsmiljön vilket har betydelse även för turismen. I framtiden kan det bli möjligt att bada i älven och redan nu kan den användas inom friluftslivet för exempelvis kajakpaddling. I innerstaden är de vattennära lägena några av de mest attraktiva platserna att bygga på. Här gäller det att planera rätt, så att så många som möjligt får möjlighet att ta del av dessa lägen. Det finns även några anspråk på kajerna som kräver extra eftertanke och samordning för att skapa bra lösningar som fungerar ihop. Exempelvis finns behov av älvkantskydd, dagvattenlösningar och kajplatser, samtidigt som åtgärder för miljö kvalitetsnormer för vatten är nödvändiga. Dessutom finns en önskan om att göra alla vattendrag tillgängliga för allmänheten. *(Läs mer i förslag till ny ÖP, kap. 4. Tematiska inriktningar, Grönområden och vattenmiljöer)*

Torg och platsbildningar

Öppna allmänna platser, så som parkrum och torg är mycket betydelsefulla för upplevelsen av staden, då de bland annat är viktiga mötesplatser som inte kostar något. För att skapa en blandad stad så spelar torgens tillgänglighet i gatunätet en viktig roll för verksamheternas kundunderlag och överlevnad. Torg som ligger dolda bakom bebyggelse, otillgängliga på andra sidan en barriär, eller avskilt från huvudgatan utan kopplingar mot sin omgivning riskerar att bli folktomma. Tillgänglighet till torg och platsbildningar är särskilt viktig för gående och cyklister. Ju fler stråk som leder in mot torget desto bättre. Om hållplatslägen för kollektivtrafiken saknas bör det om möjligt planeras in för att stödja verksamheterna så mycket som det går. Däremot kan torg som genomskärs av bilvägar och kollektivtrafik mista flera av sina vistelsekvaliteter då exempelvis ljudmiljön försämras exempelvis Korsvägen och Redbergsplatsen.



Kville saluhall vid Vågmästareplatsen. Foto Marie Ullnert

Gaturummet

De befolkade gaturummen, stråken, ska utformas som stadsrum där gående, cyklister och kollektivtrafik prioriteras. Stråken, är mycket viktiga komponenter i stadsväven då de är förutsättningar för stadsliv. Med nya tvärkopplingar kan barriärer brytas mellan stadsdelar som idag ligger isolerade från varandra. På så sätt kan nya dynamiska relationer skapas och befintligt utbud av institutioner och handel kan samnyttjas. Fler människor skapar dessutom större underlag för nytt utbud av service.

Korsande stråk och attraktiva platser som skapas längs kontinuerliga stråk bidrar till att gående upplever avstånd som kortare och att människor vill uppehålla sig där. Trygga och fotgängarvänliga miljöer med en mänsklig skala, ett mänskligt tempo och en tilltalande utformning ska främjas.

I pågående arbete med Älvstaden beskrivs att stråk som är välintegrerade i ett överordnat gatunät har förutsättningar för högre flöden av gångtrafik. Befolkade gaturum skapar förutsättningar för handel och aktiva bottenvåningar i vissa lägen. Trottoarer i gaturum där många vistas, exempelvis där bottenvåningen innehåller handel av olika slag, behöver vara generöst tilltagna. Sittplatser vid gångstråk är viktigt för äldre och möjliggör vardagsmotion. Längs gator med höga gångtrafikflöden behöver också hastigheten hållas nere och täta korsningspunkter skapas.

Trafikkontoret har under hösten 2018 arbetat med nya gatutyper för ett växande Göteborg. Syftet har varit att hitta nya utformningsprinciper för trafik och vistelse i täta stadsmiljöer, samt att beskriva och illustrera exempel på hur sådana gaturum kan se ut som ger plats för stadslivet. Ett annat syfte är att försöka hitta ett gemensamt arbetssätt i planeringsprocessen mellan de inblandade förvaltningarna. Ambitionen är att gå mot att ersätta trafikplanering och bebyggelseplanering med en gemensam stadsplanering. Under 2019 ska arbetet fortsätta i samverkan med stadsbyggnadskontoret och park- och naturförvaltningen, med förhoppningen att få fram ett gemensamt dokument "Stadens gaturum".



Kaponjärgatan i Haga, Foto: Klas Eriksson

Viktiga gröna kopplingar

I innerstaden finns några särskilt viktiga kopplingar som antingen har eller har potential att få en viktig sammanbindande funktion mellan blå och gröna miljöer. Kopplingarna är viktiga för helheten i Göteborg och ur ett socialt perspektiv för att skapa promenadvänliga slingor och stråk, såväl som ur miljöhänsyn då de exempelvis har betydelse för möjligheter till att klara miljökvalitetsnormerna för ytvatten eller för den biologiska mångfalden.

Nya blå och gröna stråk ska planeras utifrån viljan att skapa en sammanhållen stad och en sammanhängande blågrön struktur för att gynna ekologiska så väl som sociala aspekter.

Omvandling till stadsmässiga stråk

Några befintliga gator i staden har potential att omvandlas från traditionella bilvägar som utgör barriärer till mer stadsmässiga gator eller stråk med ökade platskvaliteter och ökad multifunktionalitet. Med stadsmässiga stråk menas även att de är en del av ett finmaskigt nät och bidrar därför till att hålla samman staden vilket är en bit på vägen mot målet. Ett finmaskigt och sammanhängande gatunät som också är orienterbart och gent ska förbättra tillgängligheten för framförallt gående och cyklister där fysiska såväl som upplevda barriärer ska bryggas över.

” Se mer om viktiga blå och gröna kopplingar samt omvandlingsstråk under rubriken Innerstaden.



Cykelbanan i Allétråket, Foto: Marie Ullnert

BOSTÄDER OCH SAMHÄLLSSERVICE

Statistik

I dagsläget så finns ca 150 000 invånare i centrala Göteborg. Befolkningsutvecklingen i området under de senaste 20 åren (från 1997) har ökat med ca 21 %. Utvecklingstakten har varierat under åren men med ett genomsnitt på cirka 1% befolkningstillväxt.

Det finns cirka 87 000 bostäder i centrala Göteborg och cirka 88 % av befolkningen bor i flerbostadshus, cirka 4 % bor i småhus och cirka 6 % bor i specialbostäder såsom äldreboende eller studentbostäder. Ungefär 2 % bor i en kategori som kallas övriga hus. Över hälften av bostäderna i centrala Göteborg är upplåtna med hyresrätt, cirka 60 %.

Bostäder

Kommunen har det övergripande bostadsförsörjningsansvaret och ska se till att skapa förutsättningar för goda bostäder åt alla. Kommunen ansvarar även för att tillgodose tillgång till kvalitativ samhällsservice i stadens alla delar. Tillgång till bostad och samhällsservice är grundläggande behov centrala för en människas trygghet och för möjligheterna att leva och verka. *(Läs mer i förslag till ny ÖP, kap. 4. Tematiska inriktningar, Bostäder och samhällsservice)*

Gemensamt för allt bostadsbyggande i centrala staden är att det ska ha hög kvalitet och utgöra ett tillskott till stadsbilden och samtidigt vara anpassat till platsbristen som råder. En variation av upplåtelseformer och storlekar och priser på bostäder är också viktiga parametrar för att bidra till den blandade staden. Särskilda boenden för äldre eller med särskilt stöd, kan med fördel integreras med annan bostadsbebyggelse.



Äldre bostadsbebyggelse på Lindholmen, Foto: Klas Eriksson

” *Alla göteborgare ska ha möjlighet att bo i Älvstaden. Ett socialt blandat boende lägger grunden till ett varierat stadsliv och ett intressant utbud av service. Social blandning kan åstadkommas bland annat genom varierade upplåtelseformer, hyresnivåer och kategori-boenden. En variation av innehållsrika, interkulturella och generationsöverskridande mötesplatser, där många kan känna tillhörighet, kan skapas genom att många aktörer är med och bidrar till utformning och aktiviteter. Möjligheten att erbjuda billiga hyresrätter som en del av bostadsbeståndet i respektive delområde ska studeras och utvärderas som en del av testarenan Älvstaden.”* *(Pågående Älvstadenarbetet)*

Service

Bostäder och samhällsservice hänger ihop. Service behöver vara knuten till bostäder då det skapar underlag, samtidigt som bostäder och även arbetsplatser, ställer krav på utbud av viss service, som skola/förskola och parker. Tillgång till samhällsservice är avgörande för ett fungerande vardagsliv. Dels ska det finnas ett utbud som möter behoven, och dels ska servicen vara fysiskt tillgängligt genom gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik. Plats ska även ges för kulturinstitutioner som bibliotek och kulturhus och de ska vara tillgängliga genom inkluderande stråk och stadsmiljöer.

I ett flertal av de nya stadsbyggnadsområdena finns goda möjligheter att uppnå balans mellan andel bostäder och tillgång till samhällsservice och fria enligt de riktlinjer som finns, och det bör vara en tydlig målsättning att arbeta efter i hela planeringen och genomförandet av områdena. Särskilt ytkrävande service, som till exempel skolor, förskolor och idrottsanläggningar behöver därför säkerställas tidigt i planeringen.

Att förtäta den redan byggda staden innebär dock stora utmaningar, då befintliga eller potentiella parker och idrottsytor inte får tas i anspråk. Förtätning, men också ändrad användning, i den redan byggda staden innebär även att fler människor tillkommer som också behöver tillgång till service vilket innebär att brister kan uppstå utan att service och parker tas bort. Detta gäller särskilt i den historiska stadskärnan, kring Korsvägen och i Gårda som redan är mycket täta. Undantag från riktlinjerna för vissa krav på avstånd eller ytor för service kan därför ibland medges i den befintliga täta staden, utifrån begränsad yta. Exempelvis skulle utrymmeskrävande anläggningar, som större idrottsplatser, då kunna placeras i en närliggande del av staden.

I centrala staden föredras att utrymme för samhällsservice (och även teknisk försörjning) säkerställs genom fler och mindre lösningar med lokal placering. Förskola och grundskola är särskilt viktiga att lokalisera nära hemmet. För att säkra barns tillgång till goda utemiljöer är det viktigt att dessa frågor finns med i den fysiska planeringen på alla nivåer.



Nybyggd förskola i två våningar. Foto: Marie Ullnert

” Offentlig och kommersiell service ska placeras så att de bidrar till ett aktivt gatuliv. Redan etablerade knutpunkter har ett försprång för etablering av handel, men på platser och längs stråk där många rör sig i lugnt tempo finns också förutsättning att etablera lokal handel och service som kan skapa förutsättningar för aktiva bottenvåningar. En blandning av olika funktioner innebär att det finns förutsättningar för att människor rör sig i det offentliga rummet över hela dygnet. En blandad stadsmiljö är mer dynamisk och levande. Forskning har visat att en mångfald av funktioner också påverkar transportvalet. Ju större mångfald desto mer benägna är människor att gå, cykla och åka kollektivt.”

(Pågående Älvstadenarbetet)

Läs mer

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

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

Program för miljöanpassat byggande, Göteborgs Stad, 2017

”

För mer om transporter, se avsnitt Mobilitet, trafik och infrastruktur.”

Teknisk försörjning och energifrågor

I byggandet av den hållbara staden är avfallshantering, energiförsörjning och energianvändning, vatten och avloppshantering grundläggande infrastrukturer, för att staden ska fungera. I Göteborg, som är en relativt stor stad och därtill regionens nav, hanteras dessa tekniska försörjningsfrågor i många fall regionalt eller i samverkan men grannkommuner. (Läs mer i förslag till ny ÖP kap. 4. Tematiska inriktningar, Teknisk försörjning)

Ytkrävande funktioner samt funktioner som av olika anledningar är beroende av särskilda lokaliseringar bör identifieras i tidigt skede. Sammanvägning av olika perspektiv på placering bör föregå val av plats då det är viktigt att inte skapa barriärer eller störningar i parker eller i den övriga stadsmiljön.

Avfallshantering

I den täta stadsmiljön i centrala Göteborg är avfallshanteringen en viktig strategisk planeringsfråga. Idag är det stor brist på plats för avfallshantering i centrala staden. Med fler personer blir det ohållbart om inte ytor för avfallshantering säkras. Frågan handlar bland annat om gaturum, framkomlighet, tekniska vägval.

Många av de befintliga verksamheterna behöver få sitt avfall hämtat vid flera tillfällen varje vecka, vilket genererar många fordonsrörelser. I centrala staden finns också många restauranger som behöver ha hämtat fettavskiljarslam. Dessa fordon är tunga och tömningen luktar oftast illa varför placering av angöringsplats blir viktig.

Lokalisering av stora och/eller svårlokaliserade anläggningar är en stor utmaning för staden som helhet såväl som för centrala staden där brist råder på kretsloppspark eller återvinningscentral. Om begränsningar av tunga transporter sker i delar av innerstaden, kan omlastningsstationer behövas. Än har inte staden tagit ställning i denna fråga men beredskap krävs för förändrade behov.

Läs mer:

Avfallsstrategiskt program
- avfallsets plats i stadens planering,
Göteborgs Stad



Plogning vid Stampgatan, Foto: Klas Eriksson



Återvinningscentral, Foto: Klas Eriksson

Elektrifiering och elförsörjning

En utveckling där transporter i högre grad övergår till elektrifiering stödjer målet att minska beroendet av fossila bränslen. Det kommer dock att kräva beredskap för en hållbar elförsörjning och elanvändning, förbättrad laddinfrastruktur med mera.

Underjordisk infrastruktur

Underjordisk infrastruktur, en viktig faktor som inte får förbises. Ledningar för avlopp, vatten, fjärrvärme och fjärrkyla, elförsörjning och fiber och delvis dagvatten behöver samordnas både med tanke på ekonomi, logistik och framtida planeringsmöjligheter. Ledningar bör helst förläggas i gator som inte är så trafikintensiva. Laddning av olika fordon kan kräva ny underjordisk infrastruktur. Bergsanläggningar är viktiga för funktioner i avloppssystemet.

Ytterligare en viktig faktor är att det ska finnas plats för gatuträd och deras rötter. Utan tillräckligt med plats kommer träden inte kunna utvecklas optimalt. Det är även viktigt att tänka på att ledningar ska kunna repareras utan att förstöra trädens rötter.

Samnyttjande

I den täta staden är varje yta dyrbar och måste nyttjas på ett effektivt sätt. Det innebär en ökad inriktning mot samnyttjande, tredimensionella lösningar och en mer flexibel användning av mark (även undermark) och lokaler. Samnyttjande av friytor för barn ska dock aldrig vara en utgångspunkt utan en lösning som kan komma ifråga när det saknas andra lösningar. Hittills har inriktningen varit att kompensationsåtgärder likt detta i högre utsträckning är acceptabelt i tät innerstadsmiljö. Det är dock ytterst viktigt att se att det finns en gräns för hur långt man kan dra samnyttjandet. Slitaget på bostadsgårdar och parkytor ökar med antalet användare och med brist på tid för återhämtning.

I den historiska stadskärnan har slitaget på befintliga parker ökat när byggnader som inte är avsedda för skoländamål omvandlas till skolor utan egna friytor. Då samlas för många barn och ungdomar i de offentliga rummen som inte är dimensionerade för detta ändamål. Här finns mycket lärdomar att föra vidare i den fortsatta planeringen.

Friytor för förskolor och skolor på bostadsgårdar kan också skapa otydliga uppdelningar mellan privat och offentligt. Små gårdsförskolor för 15 barn kan vara lätta att integrera i en gårdsmiljö, men när förskolorna växer på grund av administrativa krav och barngrupperna på gården växer till uppemot 100 barn uppstår en helt annan situation, med slitage av gården och ljudmiljöer som inte erbjuder avkoppling för de boende. En mer robust lösning är att avsätta kvartermark för skoländamål, på egna tomter, utanför gårdarna. Om det innebär att exploateringskalkylerna inte går ihop, så kanske stadsstrukturen inte är rätt utformad. Det kan finnas innovativa lösningar som tillgodoser både boendes krav och skolbarnens behov av stimulerande miljöer.

Samnyttjande av parkeringsplatser, gator och i viss mån torg kan däremot innebära positiva synergier och möjliggöra flexibilitet i den täta staden.

Läs mer

Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program, 2018-2035

Göteborgs stads program för besöksnärings utveckling till 2035

Planering för handel i Göteborg, 2017

NÄRINGS LIV OCH KOMPETENS FÖRSÖRJNING

Ekonomisk tillväxt och hög sysselsättning har stor betydelse för en stad då det påverkar välfärden genom kommunens förmåga att finansiera skola, vård och omsorg. Ett starkt näringsliv med framgångsrika företag är därmed viktigt för både stadens och regionens utveckling. Ett diversifierat näringsliv säkrar arbetstillfällena över tid och genom konjunktursvängningar. Idag drivs landets tillväxt till stor del av storstadsregionerna som konkurrerar om kompetens och kapital på en global marknad. Det innebär att Göteborgsregionens kommuner, i synnerhet Göteborg, har ett nationellt ansvar att planera för näringslivets tillväxt. *Läs mer i förslag till ny ÖP kap. 4. Tematiska inriktningar, Handel och näringsliv)*

Göteborgsregionen har genomgått en ekonomisk strukturomvandling mot högre kunskapsinnehåll och ökad besöksnäring. Tjänsternas andel av sysselsättningen och det totala förädlingsvärdet har ökat kraftigt. Staden har gått från att vara en utpräglad industristad till att även ha karaktär av besöksstad och kunskapsstad med gott innovationsklimat. Dessa egenskaper är viktiga att ta tillvara. Kunskapsstäder gynnas av rumslig närhet mellan olika verksamheter, aktörer och funktioner då det är avgörande för interaktion och möten mellan människor som är kunskapsområdets drivmedel.

Göteborgs industriarv präglar dock fortfarande näringslivet och kopplingen mellan tjänstesektorn och tillverkningsindustrin är stark. I ett europeiskt perspektiv kategoriseras Göteborg som en modern industristad. Beroendet av internationella tillverkningsföretag innebär att det är viktigt att behålla attraktiviteten i den globala ekonomin. Logistik och hamnverksamhet är en stark konkurrensfördel för Göteborg.

Centrala Göteborg – en prioriterad handelsdestination

Centrala Göteborg har en särskilt viktig position som handelsdestination i regionen, denna egenskap är även viktig på det lokala planet för de boende i staden. Utbudet är brett och unikt och har en tydlig inriktning mot upplevelser och möten. Kvällsaktiviteten är hög med stort utbud av restauranger och caféer. Digitalisering och utveckling av nya handelsplatser i regionen innebär att villkoren för handeln i centrala Göteborg förändras och kampen om köpkraften är hård. För att behålla sin marknadsandel behöver centrala Göteborg stå sig i konkurrensen. Innerstaden behöver fortsätta att utvecklas med nya koncept och fler butiker. Det är viktigt att tillräckligt med nya handelsytor tillkommer i centrala Göteborg i relation till andra handelsplatser när regionen växer med nya invånare. Det kräver i sin tur god tillgänglighet för kunder och besökare, både med kollektivtrafik och med bil för långväga kunder. Handelsplatsernas attraktivitet beror också på öppettider och trivsel samt tillgängligheten till fots och med cykel, som behöver förbättras inom centrala Göteborg.

I en växande innerstad behöver nya platser med koncentrerad handel och service utvecklas. Stadsmässiga stråk kan med rätt förutsättningar skapas mellan dessa målpunkter vilket sprider stadsliv och skapar förutsättningar för mer handel på fler gator. På så sätt kan centrala Göteborgs attraktivitet som handelsplats öka eftersom det skapar nya intressanta lägen för handeln att utvecklas på. Idag är det en utmaning att hitta rationella lokaler för handel och restauranger i centrala Göteborg. Det finns framförallt goda kommersiella förutsättningar för nya etableringar av handel och service på den södra sidan av älven med anledning av de nya stationslägena (Västlänken) och redan etablerade handelsmiljöer.

Lämpliga lägen för ny handel är så nära Korsvägens stationsläge som möjligt och vid Järntorget. På norra sidan av älven kan Frihamnen och Lindholmen få goda förutsättningar för handel. Frihamnen som ett mindre centrum och Lindholmen som ett större tack vare sin regionala tillgänglighet och det stora utbudet av arbetsplatser som också stöds av nya bostäder som växer upp kring Karlavagnsplatsen.

Attraktiva företagsmiljöer av regional betydelse

Företagsmiljöer i centrala Göteborg

Många företag, särskilt inom den kunskapsintensiva tjänstesektorn, söker idag central lokalisering. Att etablera sig i det mest tillgängliga läget i regionen ökar möjligheten att rekrytera från regionens kompetensbas. Kompetensförsörjning är idag näringslivets största utmaning. Det är därför viktigt för regionens utveckling att Göteborg kan erbjuda plats för kontorsnäringarnas tillväxt i centrala lägen. Även utbildningslokaler för högskola/universitet prioriterar central lokalisering. Trenden går mot yteffektiva kontor i innovativa miljöer.

Några centrala delar av Göteborg lever idag upp till kunskapssektorns efterfrågan på rätt läge och stadsmiljö, till exempel Lindholmen, Centralenområdet, Avenyn och Gårda. I dessa områden är efterfrågan på lokaler högt och vakansgraderna extremt låga. Fler platser i Göteborgs centrala delar behöver därför utvecklas till attraktiva kontorsmiljöer. Eftersom det tar tid att uppnå samma attraktivitet och investeringsvilja som i de etablerade kontorsmiljöerna krävs tålamod samt att de nya kontorsmiljöerna utformas så att de står sig i den regionala, nationella och globala konkurrensen. Planeringen behöver därför prioritera att



Lindholmen. Foto: Marie Ullnert

skapa förutsättningar för kontor i rätt lägen. Den viktigaste lägesfaktorn är regional tillgänglighet, som också behöver kopplas ihop med lokal kollektivtrafik för effektiva arbetsresor utan bil. Därefter kommer serviceutbud och möjlighet till synergier inom kontorskluster. Eftersom det krävs att flera faktorer är uppfyllda för investeringsviljan innebär det att man i detaljplaner kan behöva spara byggrätter som inte markanvisas direkt, i väntan på att investeringsvilja ska uppstå.

Frågor som också är viktiga att arbeta med är förbättrad tillgänglighet och att skapa förutsättningar för etablering av serviceverksamheter, till exempel restauranger. För att det ska vara möjligt att utveckla verksamheterna behöver befintliga detaljplaner på längre sikt förändras till att vara mer tillåtande för att passa de verksammas behov och uppfylla de kvalitets- och säkerhetskrav på allmän plats som följer av en annan markanvändning. För att bevara områdets karaktär och en organisk utveckling ska dock inte bostäder tillföras området.

Kluster

Planområdet är av stor betydelse för näringslivet. Området har i sina delar hög täthet av arbetsplatser, till exempel Lindholmen, Ringön, Centralen, Gårda. Även handeln är koncentrerad i vissa punkter och några få stråk, i Nordstan och på gatorna innanför Vallgraven. I princip all ekonomisk aktivitet mår bra av närhet till kunder och arbetskraft samt närhet till företag i samma eller besläktade branscher. Kluster av verksamheter innebär skalfördelar och att flöden av kunder kan nås effektivt.

Att vissa delar av centrala Göteborg har en särskilt hög täthet av arbetsplatser anses vara något positivt ur de verksammas perspektiv. Innovativa företagsmiljöer leder till ökad produktivitet vilket i sin tur leder till tillväxt och fler jobb. För fortsatt sysselsättningstillväxt i Göteborg är det av vikt att tillgodose näringslivets behov i den fysiska miljön. Ett behov är ofta många arbetsplatser inom närbesläktade branscher på ett och samma ställe.

På platser med rätt förutsättningar, behöver näringslivet tillåtas att klustras. Detta behov måste dock alltid vägas mot behovet av mångfald och stadsliv, vilket också är en dokumenterad faktor som påverkar hyresnivåer och fastighetsvärden. Möjligheten att tillföra andra kvaliteter, till exempel bostäder som ger ökat underlag för serviceutbud, alltid ska utredas. Tillgång till park och rekreation inom räckhåll ska också eftersträvas samt upplevelsen av att området hänger samman med sin omgivning. Klustring ska inte ske så att området upplevs som otillgängligt. Ett företag som önskar stort antal parkeringar åt sina anställda, bör hänvisas till ett mer passande läge, med tanke på dels den yta det kräver och dels den trafik som alstras.

MOBILITET, TRAFIK OCH INFRASTRUKTUR

Trafiknätet i staden ska vara utformat så att människor med olika behov och förmågor på ett enkelt och hållbart sätt ska kunna förflytta sig mellan stadens olika delar. Det ska också vara utformat så att varor, gods och avfall ska kunna distribueras ändamålsenligt för att försörja stadens alla verksamheter. Trafikstrukturen måste dock ta hänsyn till andra viktiga mål och värden i staden, och ge plats åt den blågröna strukturen, de offentliga rummen och nya blandade stadsmiljöer. *(Läs mer i förslag till ny ÖP kap. 4. Tematiska inriktningar, Trafik och infrastruktur)*

Hållbart resande i den täta staden

När Göteborg och regionen växer, kommer nya och andra behov av resor/trafikering att uppstå till, från och inom centrala Göteborg. Målen om ett ökat hållbart resande innebär att resandets negativa miljöeffekter ska minska samtidigt som det ska vara möjligt för fler att ta sig fram i den allt tätare staden utan att trafiken får ta mer plats. Trafiksystemet behöver därför förändras och utvecklas. En del av lösningarna på denna utmaning ligger dock utanför den centrala staden och behöver hanteras på regional nivå tillsammans med våra grannkommuner.

För att nå målen om resandets fördelning måste vi både ändra beteenden och anpassa den fysiska strukturen. Närhet mellan bostad, arbete, skolor, service och nöjen, park och natur är en strategi för ett lättlevt vardagsliv. Genom att planera för en nära och blandad stad kan vi göra gång, cykel och kollektivtrafik mer attraktiva. Invanda resmönster tar både tid och kraft att förändra. I centrala staden finns stora förutsättningar att ändra människors resvanor från att åka bil till att gå, cykla eller åka kollektivt. Här finns bra alternativ och de nya områdena i Älvstaden saknar invanda resmönster.

Det kommer även i framtiden gå att köra bil i centrala staden, men ambitionen är att andra sätt att förflytta sig ska vara mer attraktiva.

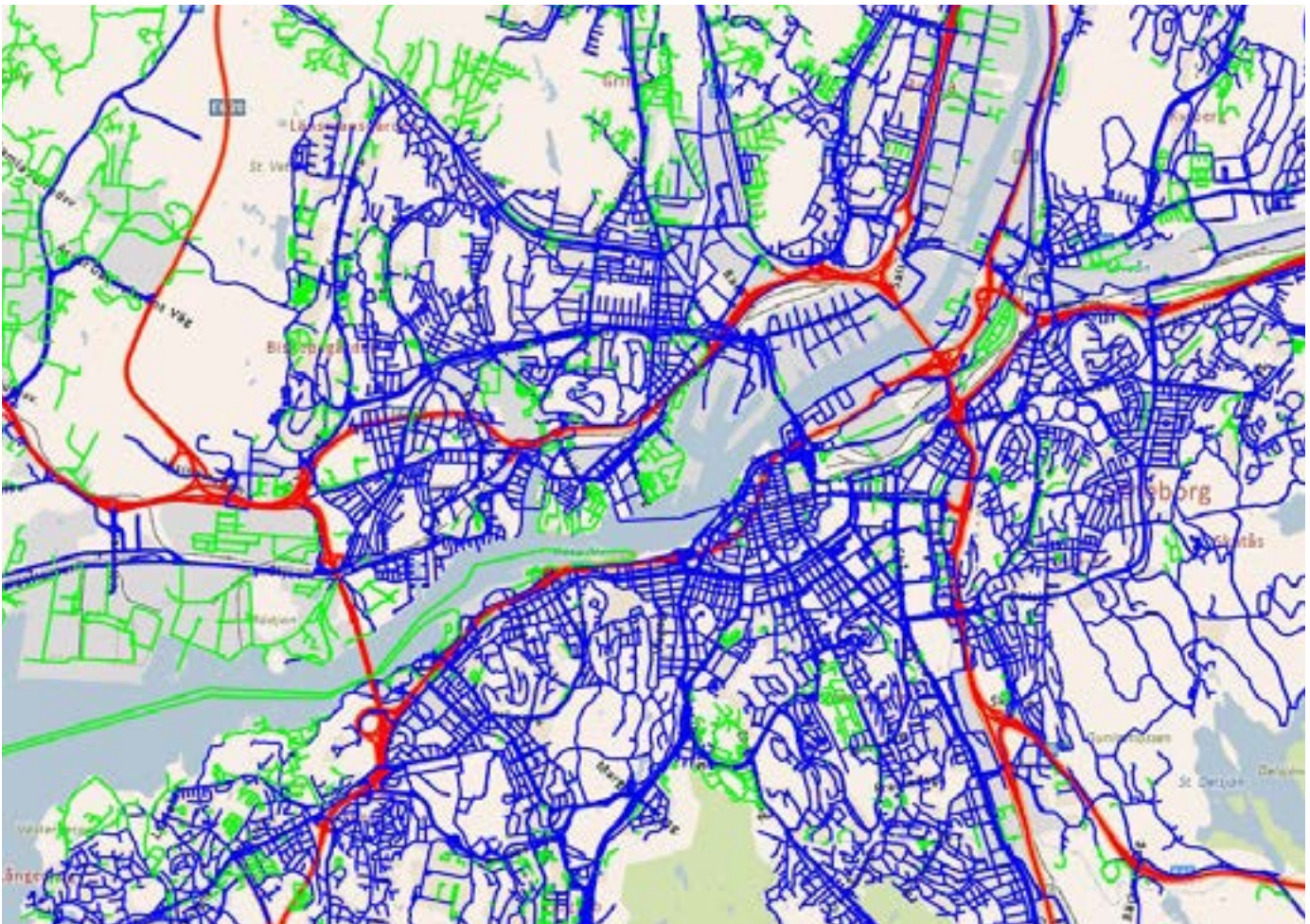


Cyklar och buss vid Järntorget. Foto: Mikael Svensson

Övergripande infrastruktur

Göteborgs utmaning på en övergripande infrastrukturnivå är att kunna försörja näringsliv och hamn med transporter, samt att klara kapaciteten för personresorna i en stad som växer samtidigt som trafikens utrymme i staden och dess barriäreffekter ska minskas. De stora verksamhetsområdena lokalisering i väster medför att de stora tunga godsflöden med järnväg och väg som passerar igenom centrala staden i många riktningar. Göteborg saknar möjligheter att låta de transporter som ska till och från öster om Göteborg trafikera utanför centrala staden. Staden har i uppdrag att genom FÖP centrala Göteborg se över den övergripande infrastrukturen. Inom det arbetet studeras flera alternativ för att fördela de lokala flödena på fler kopplingar som skulle avlasta de större lederna och minska dess barriärverkan, alternativt att separera trafik som är genomgående och egentligen inte har målpunkt i innerstaden. Kontinuerliga avstämningar sker med Trafikverket och länsstyrelsen. Detta kommer att arbetas vidare med till utställningen av fördjupning av Översiktsplanen för centrala Göteborg.

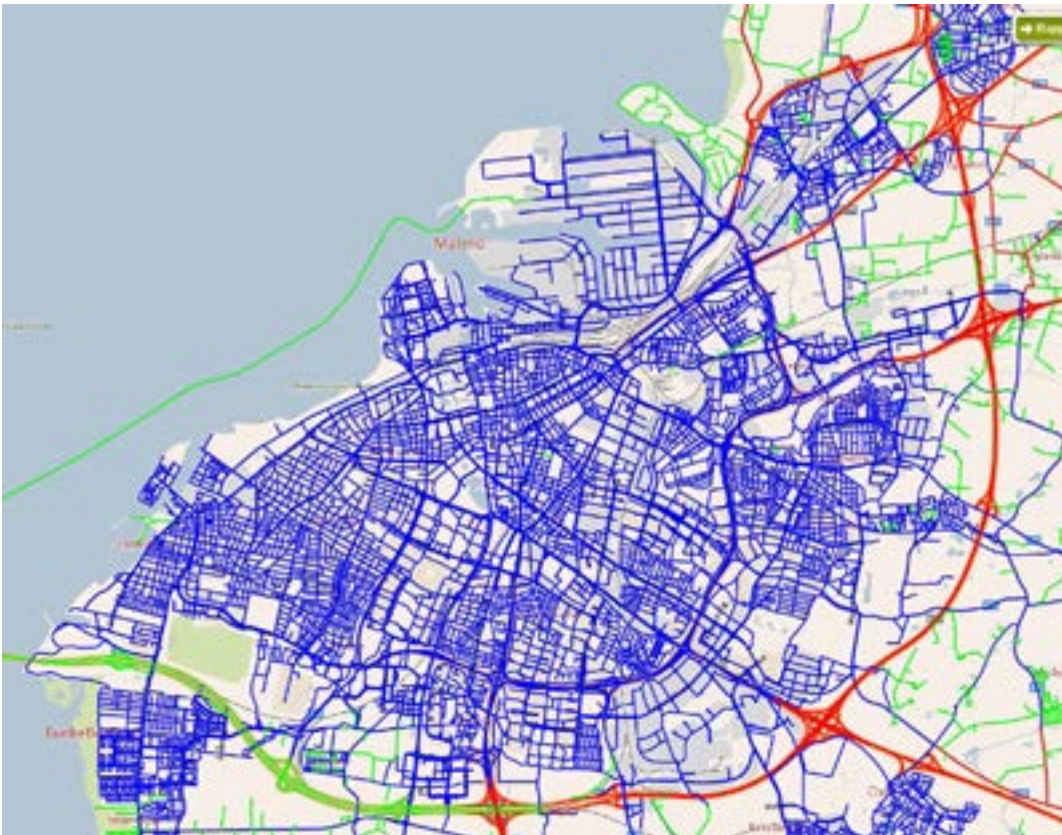
Nedan visas tre bilder som visar hur olika situationerna är i Stockholm, Göteborg och Malmö med avseende på vem som är väghållare, vilket har stor betydelse för hur stadsutvecklingen kan bedrivas.



Väghållare, Göteborg. Röda vägar är statliga, blå är kommunala och gröna är enskilda. (Källa Trafikverket/Nationella vägdatan)



Väghållare, Stockholm. Röda vägar är statliga, blå är kommunala och gröna är enskilda. (Källa Trafikverket/Nationella vägdatan))



Väghållare, Malmö. Röda vägar är statliga, blå är kommunala och gröna är enskilda. (Källa Trafikverket/Nationella vägdatan))

Dagens trafiksituation

Göteborgs uppbyggnad och geografiska placering gör att centrala staden hanterar både stora mängder trafik med målpunkt i centrum men också stora flöden av genomfartstrafik. Göteborg är idag en till ytan stor stad med utspridd bebyggelse som till stor del är att betrakta som funktionsseparerad. Göteborg kan också, till skillnad från andra storstäder, tyckas bestå av öar av bebyggelse med enorma barriärområden emellan. Detta innebär att huvudtrafiknätet är glest med förhållandevis långa resor som följd.

Några av de större vägar och leder som idag passerar genom centrala Göteborg kommer även fortsatt att behöva bära en ansenlig del av stadens trafikarbete. Andra kan och bör omgestaltas utifrån nya mål och förutsättningar, exempelvis för att minska barriäreffekterna till förmån för rörelser tvärs gatan/vägen.

Trafik i centrala staden

En stor del av stadens offentliga rum är gatu- och trafikområden. I innerstaden är många av trafikanterna gående och gaturummen i centrala staden ska i första hand vara utformade efter de gåendes olika behov och säkerhet. Gatorna ska rymma både plats för rörelse och plats för vistelse. Det är viktigt att trafikytans utformning och funktion samspelar med utformningen av gatans ytor för vistelse för att inte skapa en förvirrande upplevelse av gaturummet. Många leveranser till och från de blandade fastigheterna måste komma fram. Konkurrensen om ytorna är stor och om flera typer av aktörer ska vistas i gaturummet blir det en kompromiss med miljö och säkerhet. Ett sätt att analysera hur vistelsekvaliteter och trafikala funktioner prioriteras och fördelar sig i vägnätet är att klassa gatorna utifrån kategorierna i den så kallade livsrumsmodellen (se ruta sidan 72).



Delar av Marieholmsförbindelsen, E6, och E45. Foto Göteborgs Stad

Inriktningar per trafikslag

Gång

I den centrala staden är ambitionen att folk ska promenera mer, och ta sig till fots mellan olika målpunkter. Barriärer såsom älven, stora leder och industriområden behöver därför hanteras eftersom de skapar längre avstånd och ökar res tiden till fots. Sammanhängande nät och hög korsningstäthet skapar fler vägval för gående och förbättrar möjligheten att gå den rakaste vägen mot ett mål. Finmaskighet är även ett sätt att skapa mänskligare skala och bidra till en upplevelserik och givande promenad. I stråk där bilar kör påverkar finmaskigheten också tempot i gaturummet då hastigheten ofta sänks när det är korta sträckor mellan korsningar. Att kunna välja olika vägar är viktigt för tryggheten på mindre befolkade platser, parker och stråk som kan upplevas otrygga under mörka timmar. För att prioritera fotgängaren i gaturummen måste det finnas tillräckligt med plats för både rörelse till fots och vistelse. I den befintliga staden är det många gånger trångt på trottoarerna och rörelser och vistelse måste dela på samma ytor. I de framväxande stadsdelarna är det därför viktigt att trottoarerna får en självklar plats i gestaltningen.

Cykel

Stadens mål är att cyklingen ska öka. Täthet mellan målpunkter är en viktig del i arbetet med att göra det mer attraktivt att cykla, då avstånden kortas och restiderna krymper. En väl utformad cykelinfrastruktur är grunden för snabb, enkel och säker pendelcykling. För att fler ska välja cykel är det viktigt med framkomlighet och flyt, möjligt att cykla i olika hastigheter, komfort, orienterbarhet, genhet, trafiksäkerhet och trygghet. Cyklisterna ska prioriteras högt men i den centrala staden är det samspelet mellan gatans alla aktörer som är viktigast. I vissa stråk behöver cykelns framkomlighet tonas ned till förmån för dessa värden, exempelvis gångtrafikanterns möjlighet att korsa cykelbanor.

Det är viktigt att inte bara främja pendelcykling utan även de kortare resorna med cykel till exempelvis affären eller badplatsen. Barn ska också ha möjlighet att cykla till och från skola, aktiviteter och kompisar.

Kollektivtrafik

I centrala staden sammanstrålar flera av stadens tyngsta kollektivtrafiklinjer. Spårvägarna möts i Brunnsparken och Drottningtorget, medan centralstationen och Nils Ericson terminalen samlar tåg- och bussresenärer från stora delar av regionen. Kollektivtrafiken måste beakta både de resenärer som ska genom eller till centrala staden och de som bor, vistas och verkar där. Ju snabbare kollektivtrafik desto kortare restid mellan stadsdelar, medan de ökade barriäreffekter som då genereras skapar längre avstånd inom stadsdelarna. Det är viktigt att hitta rätt balans för att bäst hantera denna utmaning. Några strategier är att planskilja kollektivtrafiken från annan trafik och andra funktioner i staden, att anpassa hastigheter efter gaturummets utformning samt att finna stråk där snabb kollektivtrafik kan accepteras.

För att undvika buller och utsläpp från kollektivtrafiken arbetar staden bland annat med Västtrafik om att öka andelen eldrivna bussar i linjetrafik, vilket kräver en utbyggd infrastruktur av laddstationer vid både ändhållplatser och depåer.

Läs mer:

Fotgängaren – en del av staden, Fotgängarprogram för Göteborg, 2004

Läs mer:

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

Läs mer:

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

Livsrumsmodellen

Livsrumsmodellen uttrycker skillnader mellan vilken potential olika stadsrum har beroende av dess form, inramning, läge i stadsstrukturen med mera. I livsrumsmodellen delas staden in i frirum, integrerat frirum, mjuktrafikrum, integrerat transportrum och transportrum.

Frirum:

Rum för cyklister, fotgängare och lekande barn, kan också kallas gågata. I frirummet ska motorfordonstrafik i princip inte förekomma. Bilfria områden är exempelvis torg, parker, lek- och fritidsområden, avstängda gator samt separata gång- och cykelvägar. På dessa platser är mopedtrafik inte lämplig.

Integrerat frirum:

Rum där fotgängare och cyklister är prioriterade, också kallat gångfartsgata. Motorfordon har möjlighet till begränsad inkörning men alltid med stor hänsyn till de oskyddade trafikanterna. Exempel på integrerade frirum är torgbildningar, entréområden eller återvändsgator i lokalvägnätet.

Mjuktrafikrum

Omfattar de flesta av den centrala stadens kvartersgator och stadsgator. Väggarna i rummen uttrycker ett anspråk på kontakt och närvaro. Rummet bör tillmötesgå människors anspråk att röra sig i längd- och tvärriktning. Det ska alltså råda ett gott samspel mellan biltrafiken och de oskyddade trafikanterna, där låg hastighet är en förutsättning.

Integrerat transportrum

Det integrerade transportrummet kan också kallas genomfartsgata. Oskyddade trafikanter kan färdas i rummet men har ringa anspråk på att korsa det. Det finns också ringa anspråk på vistelse i rummet. Väggarna vänder sig mot rummet. Gaturummet har som regel en transportfunktion.

Transportrum

Transportrummet kan vara ett renodlat transportstråk, eller en motorväg, ett rum för enbart motorfordonstrafik, där gång- och cykelpassager på ett bekvämt och tryggt sätt är separerade. Väggarna vänder inte sina anspråk mot rummet. Transportrummet har en renodlad trafikuppgift.

Gods

Godstransporter i den centrala staden är indelade i olika system. De största flödena är godsflödena med till och från hamnen och andra stora logistikverksamheter. De påverkar den centrala staden då de ofta går via Lundbyleden, Oscarsleden, Götaleden, E6:an och hamnbanan. Citydistribution med transporter till butiker är inte lika storskalig men utgör likväl en stor del av transportarbetet som, tillsammans med gods till kommunala och andra offentliga verksamheter, påverkar stadsmiljön i hög grad. Staden behöver särskilja och arbeta vidare med respektive system för att stadsmiljön ska påverkas i så låg grad som möjligt.

Vidare behöver även kunskapen om behovet och lokaliseringen av stödjande system för de olika logistikkedjorna utvecklas, till exempel behovet av sam- och omlastningscentraler, kombiterminaler och liknande. Avvägningen bör göras i ett vidare sammanhang med hänsyn till övriga stadskvaliteter och barriäreffekter.

Ytterligare en kategori utgörs av transporter till bostadsområden som på grund av förändrade handelsmönster troligtvis kommer att öka. I nya områden, eller nya kvarter, kan nya sätt att lämna/hämta varor prövas. För att minska den tunga trafiken i innerstaden kan samlastning av varor samt omlastning till mindre fordon tillämpas. Platser för detta behöver i så fall tillgodoses.

Alla verksamheter, boende och besökare genererar stora avfallsmängder som behöver transporteras bort. Skulle man välja att begränsa fordonsstorlek genom till exempel förbud mot tung trafik eller liknande behöver logistiken för avfallet kompletteras med omlastningsstationer.

Staden har som mål att vara Nordens ledande logistikcentrum, samtidigt som de negativa effekterna av godstransporter ska minska. Här krävs vidare arbete med hantering av buller, barriäreffekter och utsläpp, likväl som att säkerställa en godtagbar framkomlighet för godstransporter även i den täta staden.

Båttrafik

I väntan på fler fasta förbindelser över älven diskuteras även fler färjeförbindelser. Stenafärjorna behandlas i avsnitt om Masthuggskajen och Majnabbe sid. XX

Det skulle även vara möjligt att transportera avfall upp till Sävenäs avfallsanläggning på vattnet från centrala staden. På detta sätt kan vägnätet avlastas. Då krävs platser utefter kajerna som är användbara för ankring med flera funktioner utan att inkräkta på miljön i och längs vattnet. Även vattentransporter skulle i framtiden kunna bli elektrifierade och/eller autonoma.

Möjlighet till fler småbåtar i åarna, kanalerna och Vallgraven kommer att undersökas i det fortsatta arbetet med FÖP centrala Göteborg.



Se mer om avfall under rubriken *Samhällsservice*



Älvsnabben. Foto Klas Eriksson

Personbilstrafik

Biltrafiken i centrala staden ska minska, till förmån för andra sätt att förflytta sig. Det kommer dock även i framtiden vara möjligt att ta sig fram med bil i staden, men andra trafikslag ska bli mer konkurrenskraftiga. Majoriteten av de 120 000 personer som dagligen pendlar in till Göteborg från omgivande kommuner gör detta med bil. Om denna siffra skulle öka i takt med att staden och regionen växer kommer det att bli mycket svårt att erbjuda god framkomlighet för alla trafikslag i den centrala staden. Därför behöver en överflyttning ske till mer yt-effektiva sätt att resa i hela Göteborg, men framförallt i den centrala staden, där vi också har bättre förutsättningar att erbjuda en större täthet mellan målpunkter vilket gynnar resor till fots och med cykel.

Parkering

Målsättningen med stadens arbete med parkering är att medverka till att staden ska vara tillgänglig för alla. Stadens parkeringspolicy ska uppmuntra till att fler väljer kollektivtrafiken eller cykeln framför bilen. Nedanstående åtgärder ska ge möjlighet att bättre svara upp mot efterfrågan på korttids- och halvdagsparkering- samt att ge plats för ny kollektivtrafik och nya stråk för gående och cyklister.

I centrala staden ska boendeparkeringar på gatumark flyttas över till parkeringsanläggningar på kvartersmark. Bilparkering vid arbetsplatser ska minskas och ersättas med utbyggda infarts- och pendelparkeringar samt anpassad kollektivtrafik. I det vidare arbetet behöver strategiska lägen pekats ut för pendelparkering, gärna i närheten av större utbud på gångavstånd. Några sådana lägen i centrala Göteborg kan vara Fokus vid Lisebergs station, Marklandsgatan och Brunnsbo. Anläggningar i och angöring till dessa lägen kommer att behöva utformas för att stödja stadslivet runtomkring, med preciserade krav på exempelvis storlek och placering. Pendelparkeringar behövs även utanför centrala Göteborg och lokaliseringen av dem kan komma att påverka FÖP-området. Därför bör placeringen av dessa göras efter sammanvägning av lokala, kommunala och regionala intressen. Kanske kan placeringen vara i anslutning till trängselskattpassager eller i anslutning till buss- eller spårvagnsdepåer.

Genom att koncentrera besöksparkeringen till några större/ett fåtal större strategiska p-anläggningar, med goda kopplingar vidare i det lokala kollektivtrafiknätet och nära trafiklederna, kan parkeringen bli lättare att hitta och upplevas som mer tillgänglig samtidigt som det ger möjligheter att samnyttja och effektivisera användningen. Arbetsgruppen för parkeringsplanen föreslår att besöks-parkering för innerstaden ska samlas i tre strategiskt placerade anläggningar: Heden NV (ny/ombyggd), Nordstan (befintlig) och Järntorget (ny).

Antalet ordnade cykelparkeringar bör utökas i centrala Göteborg inom bekvämt avstånd till målpunkter. Cykelparkering ska också ordnas vid infarts- och pendelparkeringar samt alla större kollektivtrafikhallplatser. Cykelparkering vid bostäder och arbetsplatser ska ordnas på kvartersmark.

När omvandling av staden sker är det viktigt att skapa plats för angöring för turistbussar på rimliga avstånd från målpunkter. Staden behöver även tillgodose behovet av uppställningsplatser för dessa. Idag är de spridda på olika platser i centrala staden, framförallt på fastlandssidan. Även depåer och uppställningsplatser för linjebussar är ur ett logistikperspektiv önskvärt att placera i närheten av centrala staden. Samnyttjande av ytor för bussuppställning bör undersökas vidare, med stadsmässig anpassning och som mindre lösningar.

Läs mer:

Parkeringspolicy,
Göteborgs Stad, 2009

Autonoma fordon

Som en del av FÖP centrala Göteborg pågår även ett projekt kring automatiserade fordon i syftet att lyfta möjligheter, hinder och problem som den fysiska planeringen innebär med avseende på självkörande fordon.

Utvecklingen av självkörande fordon går mycket snabbt och system som under vissa förutsättningar stödjer autonom körning kommer snart att vara redo för en marknadsintroduktion. Hittills har utvecklingen främst handlat om själva tekniken bakom samt om juridik och lagstiftning. Fortfarande är det ganska oklart hur självkörande fordon kommer att påverka stadens fysiska strukturer såsom gaturum, offentliga miljöer, markanvändning och parkeringsytor.

Självkörande fordon kommer inte bara att motsvara traditionella bilar. Andra typer av fordon som kommer att bli självkörande är exempelvis underhålls- och renhållningsfordon, distributions- och bagagepoddar liksom fordon som spåragnar och tunnelbanor. Teknologin förväntas förändra förutsättningarna för användning av transportsystemet och dess infrastruktur i fråga om kapacitet, trafiksäkerhet och tillgänglighet för olika trafikslag samt möjlighet att använda gaturummet och stadens funktioner.

Ur ett bredare perspektiv och på längre sikt förväntas denna nya teknologi påverka samhälls- och stadsplaneringen, genom förändrade bebyggelsestrukturer, bosättningsmönster, resvanor, former för biläggande med mera. Teknikutvecklingen måste därför samspela med stadens infrastruktur och fysiska planering. Det är idag inte möjligt att säga hur tekniken kommer att se ut år 2050 eller 2070 som FÖP centrala Göteborg tar sikte på, eller vilka effekter den kommer att generera. Utvecklingen beror på hur samhället väljer att använda tekniken.

Inom projektet har utgångspunkten varit att självkörande fordon också är uppkopplade i system, delade och elektrifierade. Det är en förutsättning för att kunna nå positiva effekter i form av smartare trafiksystem, förändringar i trafikflöden samt positiva miljöeffekter.



Parkering vid Hagabion. Foto Matilda Karlsson

Läs mer:

Hantering av barriäreffekter, luft och buller på grund av trafik-leder och järnväg i Göteborg, Ramböll 2016-12-20

Scenarioanalys för trafikstruktur i Centrala Göteborg, Tyréns, 2018-06-28

Barriärer skapade av vägar och järnvägar

De stora trafiklederna och järnvägarna som går genom Göteborg alstrar buller och utsläpp, samt skapar en stor barriärverkan mellan områden. Staden har som ambition att förtäta och stadsutveckla centrala områden samt att arbeta med att överbygga barriärer för att koppla samman staden både fysiskt och mentalt. Hanteringen av dessa frågor är beroende av hur vi långsiktigt kan hantera befintliga transportkorridorer.

Många gånger har trafikleder och järnvägar samlokaliseras med andra barriärer till exempel längs Göta älv eller i en dalgång. Lokaliseringen har ofta varit topografiskt lämplig och man har inte skurit av starka tvärgående befintliga rörelsemönster. På det sättet förstärks dock stråkens barriärverkan ytterligare, vilket blir tydligt när staden planeras i riktning att överbygga dessa barriärer. I vissa fall kan även långa avstånd ses som en barriär i stadsutvecklingen.

Hantering av barriäreffekter

Barriäreffekter kan hanteras på olika sätt och i olika skalor, där kostnader och nyttor behöver vägas mot varandra vid val av åtgärd. Djupare analyser av infrastrukturella barriärer har gjorts i centrala staden, med fokus på E6, Lundbyleden och Oscarsleden, med syfte att se var åtgärder kan göra mest nytta samt att ge förslag på åtgärder som skulle kunna bidra till att hantera barriäreffekterna. Åtgärder bör prioriteras där barriärer är som kraftigast och där nyttan och mervärdet är som störst.

Barriärens egenskaper

Statiska/fysiska aspekter

- Vertikalläge i förhållande till omgivande mark
- Fysiska hinder (räcke, staket, etc.)
- Korsningspunkters separeringsgrad (ljusreglerad, oreglerad, planskild)
- Tidsättning och möjligheter till manuell styrning av trafikljus
- Utformning och geometri (trappor, ramper, broar, tunnlar)
- Vägbredd, refuger

Dynamiska aspekter

- Trafikmängd
 - Hastighet
 - Fordonstypsfordelning
 - Flödesfordelning över dygnet
 - Riktning- och körfältsfordelning
 - Enkel-, dubbelriktad trafik
 - Parkerade fordon
-

Åtgärd	Påverkan på barriäreffekten	Påverkan på infrastrukturens/barriärens funktion	Kostnad
Enklare gång- och cykelbro eller tunnel	Möjliggör för passage	Ingen	
Sociodukt (bredare gång-/cykelpassage samt med gröna inslag)	Möjliggör för och inbjuder till passage	Ingen	
Partiell överdäckning	Effekten försvinner på del av sträckan och kan bidra till stadsutveckling och höjda markvärden i närområdet	Ringa	
Dela upp trafikflödet på flera stråk, det vill säga silning	Barriäreffekten minskar när flödet minskar, dock oklart i vilken grad beroende på hur stort det kvarvarande fordonsflödet är. Omgivande områden kan påverkas negativt om trafiken ökar på vad som i dagsläget är lugnare gator	Liten - stor beroende på stråkens utformning	Liten - stor beroende på stråkens utformning
Boulevardisering/ omgestaltning av leden	Effekten minskar, i vilken grad är dock beroende av boulevardens utformning och trafikflöde. Kan bidra till stadsutveckling och höjda markvärden i närområdet	Liten - stor beroende på boulevardens utformning	Kostnad även beroende av om åtgärder behöver vidtas på annan plats i vägnätet
Överdäckning med miljölock	Effekten försvinner i hög grad, men beroende på utformning så skapas eventuellt en onaturlig höjd som blir en barriär. Kan bidra till stadsutveckling och höjda markvärden i närområdet.	Ringa	Ev en enklare konstruktion om inga byggnader placeras på överdäckningen utan vid sidan, speciellt om farligt gods fraktas på vägen/järnvägen
Överdäckning med byggnation	Effekten försvinner i hög grad, men beroende på utformning så skapas eventuellt en onaturlig höjd som blir en barriär. Kan bidra till stadsutveckling och höjda markvärden i närområdet.	Av- och påfarter kan behöva tas bort beroende på hur lång sträcka som överdäckas. Vissa begränsningar av trafiken kan förekomma utifrån riskhänseende	
Nedsänkning	Effekten försvinner helt, dock även beroende av vad frigjord markyta används till. Kan bidra till stadsutveckling och höjda markvärden i närområdet.	Av- och påfarter kan behöva tas bort beroende på hur lång sträcka som överdäckas. Vissa begränsningar av trafiken kan förekomma utifrån riskhänseende. Byggskedet kan bli mycket komplicerat i täta miljöer.	
Omledning av infrastrukturen till annan plats	Effekten försvinner helt, dock även beroende av vad frigjord markyta används till. Kan bidra till stadsutveckling och höjda markvärden i närområdet.	Liten-stor beroende på omledningens karaktär	Beroende av i vilken grad funktionen ska ersättas i en ny lokalisering

”

Läs mer om pågående projekt som Lindholmsförbindelsen och stadslinbanan under rubriken Innerstaden”

Nya fasta förbindelser över älven

Mer än 300 000 resenärer korsar Göta älv varje dygn inom Göteborgs stad. Drygt 90 % av dessa resor sker via Älvsborgsbron, Göta älvbron och Tingstadstunneln varav hälften av dessa resor sker via Göta älvbron. I takt med att staden har växt har trycket på dessa förbindelser stadigt ökat de senaste 15 – 20 åren. Det finns därför ett stort behov av att avlasta befintliga förbindelser, genom att etablera fler kopplingar över älven. Nya älvförbindelser bidrar även till att ”hela” staden vilket var en av målsättningarna som fastslogs i arbetet med vision Älvstaden. Pågående projekt är bland annat Lindholmsförbindelsen och stadslinbanan.

Avståndstabell

4,7 km fågelvägen mellan Älvsborgsbron och Göta älvbron.

2,8 km mellan färjeläget på Lindholmen och Älvsborgsbron.

1,9 km mellan färjeläget på Lindholmen och Göta älvbron.

Gång- och cykelbroar

Att staden knyts ihop av gena stråk för gående och cyklister är ett måste för att öka det hållbara resandet och ge förutsättningar för en socialt sammanhållen stad. Ur ett gång- och cykelperspektiv är avståndet mellan de befintliga fasta älvförbindelserna långt. Detta skapar ett motstånd för resande med cykel eller till fots mellan Hisingen och fastlandssidan.

2016 gjordes en inventering av möjliga eller önskvärda nya gång- och cykelbroar mellan Älvsborgsbron i väster och Marieholmsbron i öster, där 15 länkar identifierades. Sju av dessa arbetades sedan vidare med i en nyttoanalys och där-efter kostnadsbedömdes fem av dessa sju länkar.

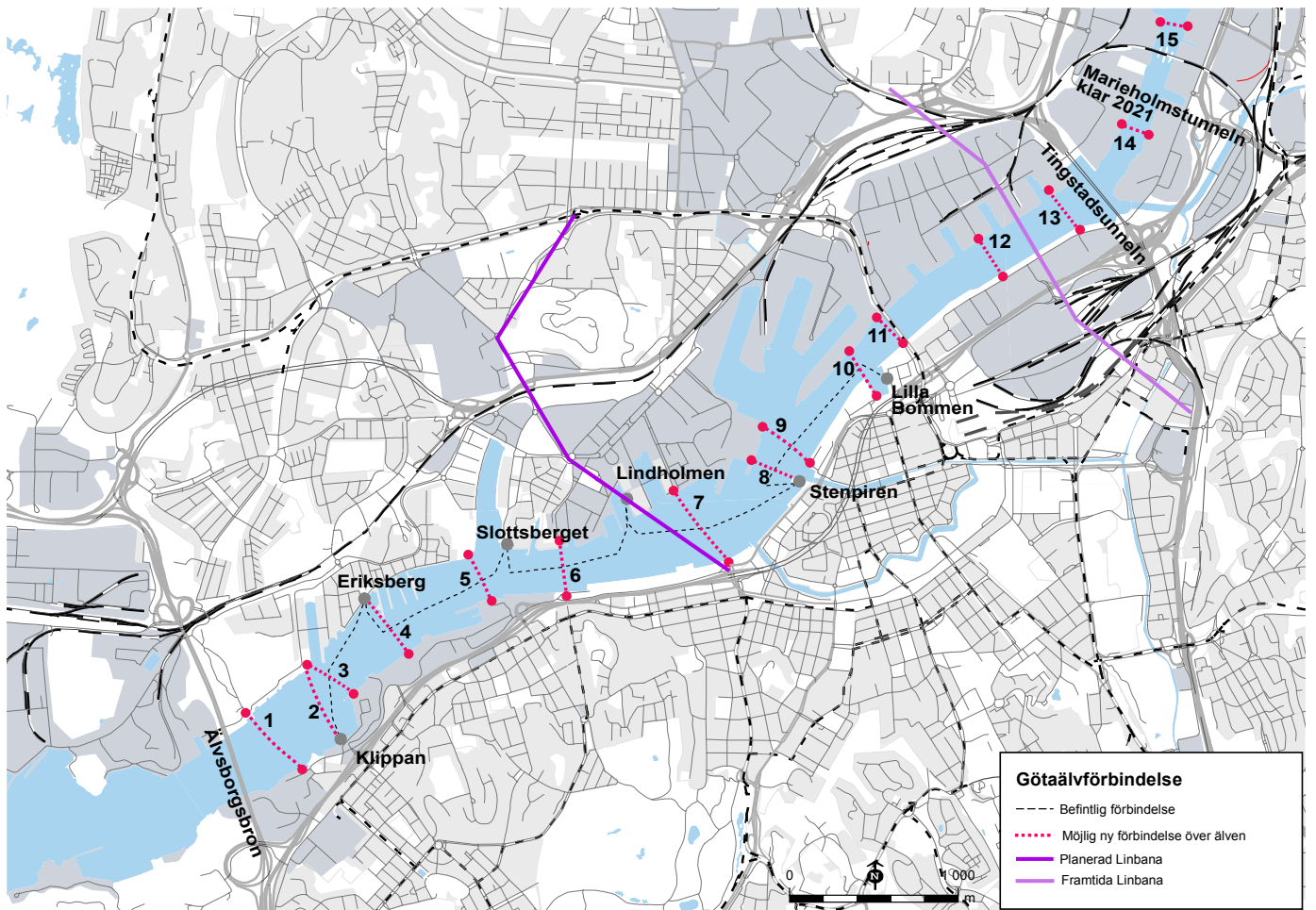
Sammanfattningsvis finns det flera goda lägen i staden för placering av en ny gång- och cykelbro. Dock behöver vidare utredningar göras för att säkerställa ett antal genomförbarhetsaspekter, där sjöfart och kajverksamhet tillsammans med markåtkomst är bland de största frågorna. Ju mer staden växer så växer även behovet av ytterligare förbindelser särskilt då en stor del av Göteborgs pågående stadsutveckling sker centralt utmed Göta älv.

Utformningen av en eventuell bro är ännu inte beslutad och kommer att utredas vidare, men för närvarande är avsikten att bron ska vara en klaffbro och därmed ha obegränsad segelfri höjd i öppet läge. I nedfällt läge är bron tänkt att ha en segelfri höjd som tillåter att en stor andel fritidsbåtar ska kunna passera. Fartygstrafiken i älven förutsätts vara prioriterad jämfört med gång- och cykeltrafiken vilket medför att bron/broarna kommer att öppnas då fartygstrafiken så kräver. Den segelfria bredden i öppet läge är i nuvarande skisser 34 meter.

Läs mer:

Kopplingar över Göta älv – sammanställning av behov och förutsättningar,

Ramböll, 2017-02-01



Idebild som visar möjliga förbindelser över älven. Bild: Ramböll på uppdrag av Göteborgs Stad

Samlade effekter av nya fasta förbindelser över älven

Ovan redovisas stadens arbete med att på flera sätt ta sig över älven. Dessa tillsammans med Hisingsbron och Marieholmstunneln kan möjligheten att ta sig över älven förändras avsevärt. De nya förbindelserna är alla planerade att gå över älven, men har därutöver olika syften och vidare nyttor. Linbanan kopplar ihop flera tyngdpunkter som håller på att utvecklas, medan en ny spårvägsförbindelse över älven ger en avlastning av Brunsparken och öppnar för möjligheten med mer spårväg på Hisingen och ett mer robust spårvägsnät. Nya gång- och cykelbroar kommer att behöva relateras till dessa satsningar, men för en fotgängare eller cyklist som vill ta sig från ena älvstranden till den andra så bedöms en bro bli det mest naturliga valet. I det fortsatta arbetet kommer de olika förbindelsernas placering och nyttor vägas samman för att så goda synergieffekter som möjligt ska kunna uppstå.

Planskild kollektivtrafik genom innerstaden

I tidigare kollektivtrafikprogram K2020 studerades möjligheten att planskilja spårvägen i några korsningspunkter längs Avenyn, liksom att förlägga spårväg i en tunnel under Stora Hamnkanalen mellan Polhemsplatsen och Järntorget. I arbetet med Målbild Koll2035 – Kollektivtrafikprogram för stornätet i Göteborg, Mölndal och Partille har en studie genomförts kring möjliga sträckningar

för planskild spårväg mellan Polhemsplatsen och Linnéplatsen för att möjliggöra trafikering med 60 meter långa vagnar. Dessa bedöms inte kunna trafikera i markplan i innerstaden. Ett 20-tal möjliga korridorer för spårtunnel eller pellarbana har studerats utifrån teknisk och fysisk genomförbarhet. Utredningen identifierar ett antal korridorer som är tekniskt möjliga, men pekar också på flera svårigheter. Utredningen har inte analyserat påverkan på gaturum och stadsmiljö, vilket staden avser att arbeta vidare med inom denna fördjupning av översiktsplanen fram till utställning.

Lindholmsförbindelsen kan ses som stadens första konkreta steg till planskild kollektivtrafik. Västlänken är planskild och möjligheten att använda den för lokala behov det diskuteras. Ett alternativ är om Angeredsbanan på lång sikt görs om till järnväg och att järnvägen från Västlänken byggs ut till Frölunda/Järnbrott/Kungsbacka via väg 158. Frölunda/Järnbrott ligger cirka 8 km från centralstationen och Angered drygt 11 km från centralstationen, att jämföra med pendeltågstationerna i Partille (9 km) och Mölndal (8 km).

Redan när Chalmerstunneln planerades diskuterades möjligheten att förlänga spårtunneln från Chalmers vidare mot Sahlgrenska – Linnéplatsen. Med hänsyn till den planerade förtätningen längs stråket kommer målkonflikten mellan stadsmiljövården och kollektivtrafikens framkomlighet att öka. En spårtunnel mellan hållplats Chalmers och Linnéplatsen via Wavrinskys plats, Sahlgrenska och Medicinareberget skulle kunna öka kapaciteten och korta restiderna betydligt, samtidigt som konflikten med stadsmiljön elimineras. (Målbild Koll2035). Dock ger en sådan förbindelse ingen planskild koppling till centralstationen vilket innebär att en viktig mål- och bytespunkt inte nås.



Regn i Göteborg. Foto: Peter Svenson

KLIMATFRÅGOR

Klimatförändringarna innebär att samhället behöver rusta sig för att klara extrema väderhändelser, såväl mer vatten som extrem torka och värme, stigande grundvattennivåer samt ökad erosion. Vi måste därför arbeta förebyggande så att klimatet påverkas i en lägre grad än tidigare.

Begränsad klimatpåverkan

En viktig fråga för den hållbara staden är att minska stadens påverkan på växthuseffekten. Mycket fokus har legat på att minska de utsläpp som sker inom stadens gränser, men en viktig och relativt stor del av göteborgarnas klimatpåverkan kommer från konsumtion. Genom att använda stadsplaneringen som verktyg för att skapa en mer klimatsmart stad med goda möjligheter att sköta vardagslivet i sitt närområde gynnas en mer hållbar livsstil. Även resande och förflyttningar ska ske på ett klimatsmart sätt. *(Läs mer i förslag till ny ÖP kap. 4. Tematiska inriktningar, Hälsosam livsmiljö)*

Stadens övergripande planeringsinriktning i översiktsplanen om en sammanhållen, nära och robust stad ska stödja och möjliggöra ett hållbart vardagsliv. Stadsutvecklingen behöver då ske på ett sätt som skapar attraktiva boendemiljöer och gynnar lokal konsumtion, säkerställer möjligheter till rekreation och kulturella upplevelser och möjliggör att välja hållbara och hälsosamma transportsätt i vardagen. Genom att förtäta inom staden sparas även områden utanför den sammanbyggda staden. Avgörande för att vi når ända fram är sedan hur vi gör.

Klimatanpassning och dagvattenhantering

Göteborg står inför ett flertal utmaningar kopplade till ett framtida klimat, däribland stigande havsnivåer, ökade flöden och en högre frekvens av kraftiga skyfall. I staden drivs ett långsiktigt arbete för att minska stadens sårbarhet mot översvämningar orsakade av extrema väderhändelser. I arbetet med att skapa en hållbar stad är planområdet särskilt betydelsefullt då det omfattar de allra mest centrala delarna av staden där stadsutvecklingsmöjligheterna är som störst.



Dagvatten: Foto Anna Jolfors



Översvämning i Frihamnen. Foto: Anna Karlsson

Läs mer

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

Klimatstrategiskt program, Göteborgs Stad, 2014

Översiktsplan för Göteborg, tematiskt tillägg för översvänningsrisker, utställningshandling 2018

www.goteborg.se/extremtvader

www.vattenigoteborg.se

Staden har i en hydromodell kartlagt områden med risk för översvämningar i form av skyfall höga flöden i vattendrag och högvattenhändelser i hav. I ett tematiskt tillägg till översiktsplanen gällande översvämningrisker anges planeringsnivåer för lägsta golv- och marknivåer för samhällsviktiga anläggningar, byggnader/byggnadsfunktioner och prioriterade stråk/utrymningsvägar. I centrala Göteborg behöver älvkanterna höjas till +2,3 meter på medellång sikt (senast till år 2040).

Stora delar av Göteborgs centrala transportsystem riskerar att översvämmas, både av stigande havsvattennivåer, förväntade kraftiga skyfall och ökade flöden i vattendrag. Vissa gator kommer i framtiden att behöva användas som skyfallsleder för avledning av vatten, vilket innebär att dessa inte kommer att kunna användas/trafikeras vid extrema väderhändelser, om inte sektionerna förändras. Andra gator kan komma att behöva utformas som säkra stråk med tanke på framkomlighet vid översvämningstillfällena.

Som ett led i klimatsäkringsarbetet har Göteborgs Stad tagit fram ett geografiskt planeringsunderlag, även kallade strukturplaner för översvämningar. Strukturplanerna utgår från vattnets naturliga strömningsvägar, inom och genom staden. De visar möjliga skyfallsytor och skyfallsleder för att ta hand om vatten vid översvämningar samt var öppningar i en förhöjd älvkant bör vara för att få ut skyfallslederna till recipient. Ca 10 % av Göteborg kommer ha ett vattendjup större än 20 cm vid skyfall. Strävan skall vara att dessa ytor är på platser där översvämningar tolereras. En framgångsfaktor är att dessa åtgärder utformas multifunktionellt för att bättre bidra till stadsmiljön. Åtgärderna har inte avvägts mot andra intressen, utan är i detta skede ett planeringsunderlag. Det pågår en utveckling av metodik för att kunna göra en sådan avvägning inom ett avrinningsområde.

Till extremt väder hör även långvariga värmeperioder. Hårt exploaterade städer behöver träd i gatumiljöer och parker för att ge skugga till befolkningen, och minska värmestressen. Grönska ska därför prioriteras genom att bevara och nyskapa/utveckla parker och gröna gatumiljöer och stråk. Staden ska även jobba mer med gröna tak och gröna fasader.

Dagvattenhantering och blå struktur kräver helt nya system och nya sätt att jobba. Det fungerar inte i längden att bara öka kapaciteten i det dolda lednings-systemet under jord. Istället bör en variation av lösningar användas. Synligt regnvatten bör exempelvis ses som en resurs då det ger ett mer robust system som med omsorgsfull utformning också kan utgöra ett estetiskt tillskott. Genom att omdana vanliga gator kan istället en multifunktionell sundhetsproducerande infrastruktur skapas.



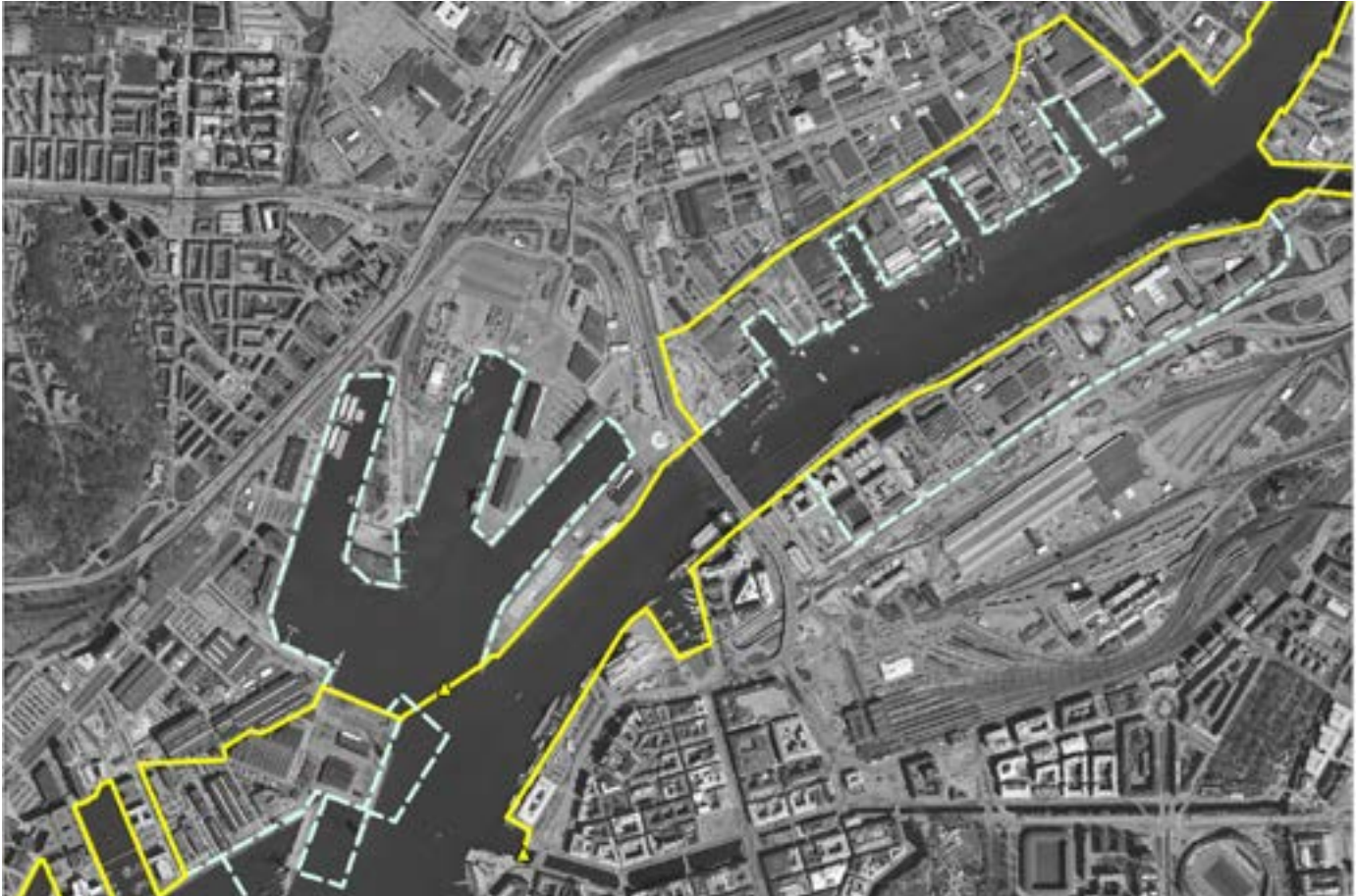
Skydd av underjordiskt P-garage, Hamburg/Hafen City. Foto Ulf Moback.



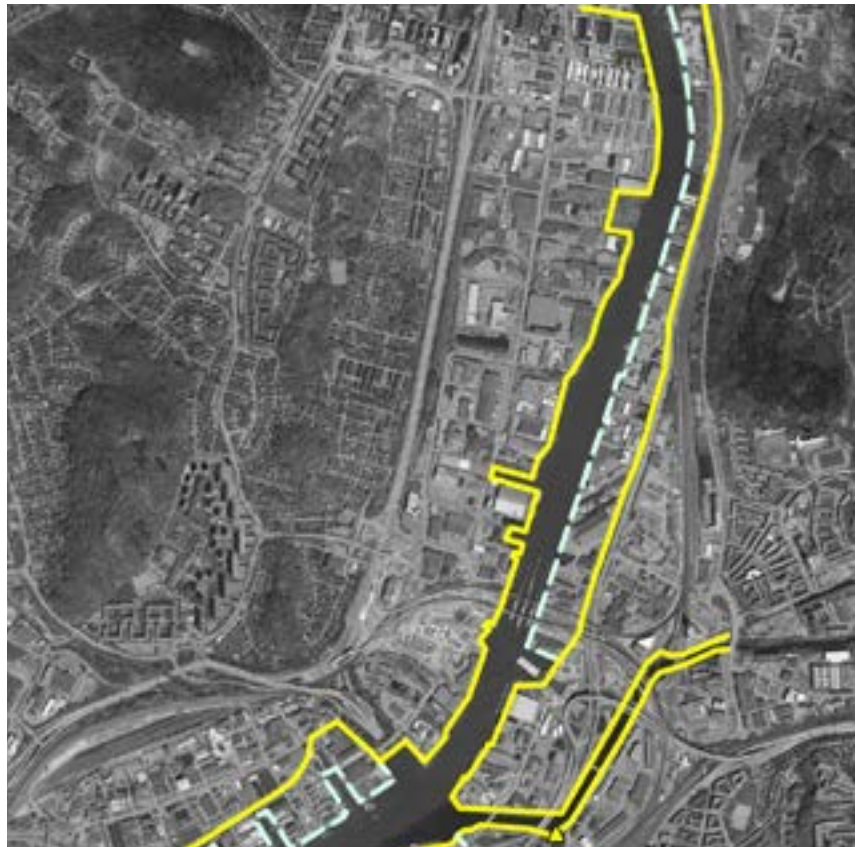
Skydd av restaurang med luckor som kan stängas vid högvattenvarning, Hamburg/Hafen City. Foto Ulf Moback.



Evakueringsgångväg en våning upp, Hamburg/Hafen City. Foto Ulf Moback.



Alternativ för sträckning Frihamnen där skyddet antingen kan följa älvkanten/kajkanten eller läggas som ett skydd vid inloppet till hamnbassängerna. Vid Ringön kan skyddet antingen följa älvkanten/kajkanten eller dras längs Järnmalmgatan och vid Gullbergsvass går den alternativa sträckningen ungefär i höjd med Götaleden.



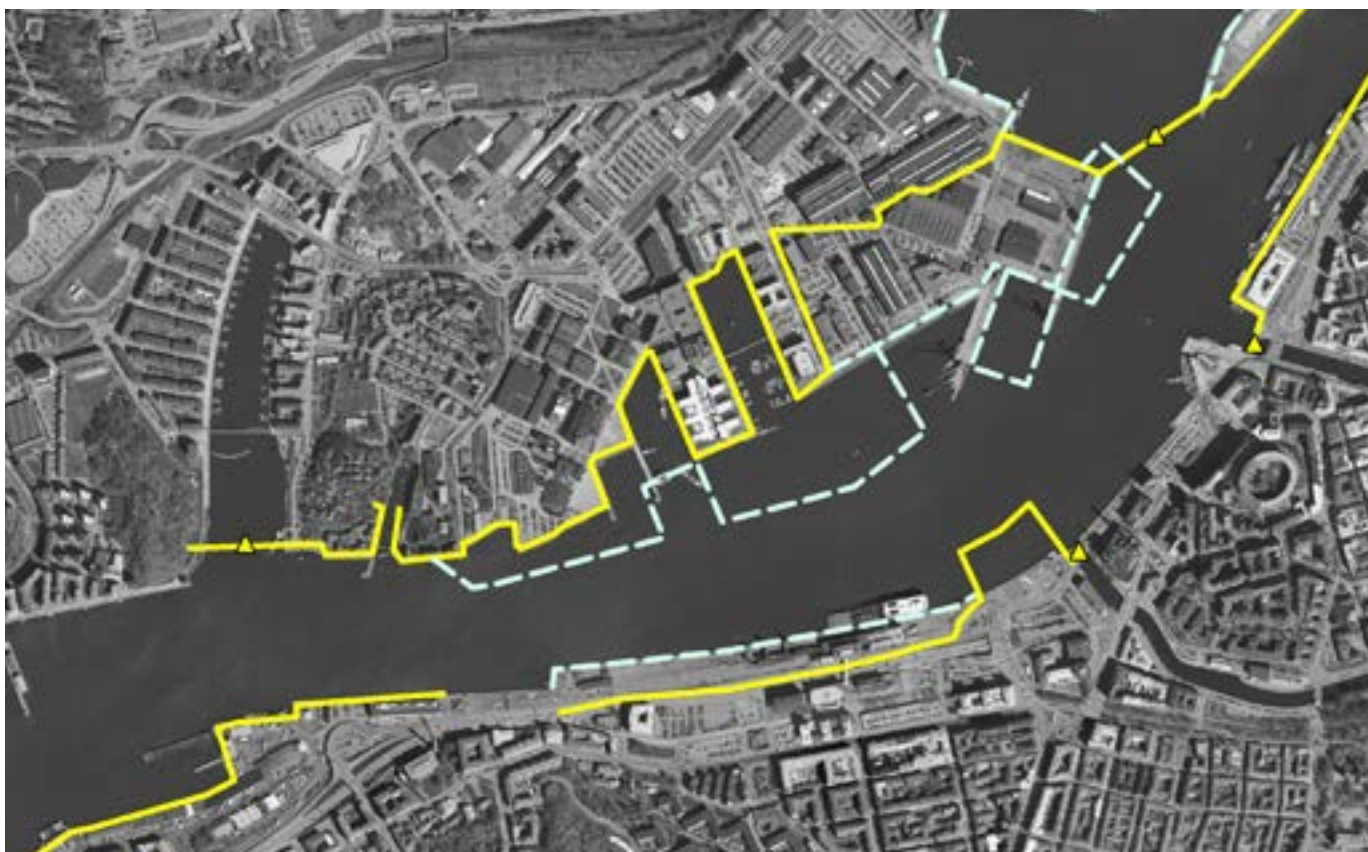
Alternativ sträckning i Marieholm följer älvkanten, medan det primära förslaget är att skyddet går en bit in.

Älvkantskydd:

Längs älven reserveras ett 15 meter brett markområde med höjd marknivå i anslutning till älven för att möjliggöra skydd för stigande vatten i Göta älv. På delar av sträckan kan skyddet alternativt placeras längre in för att bättre passa in i stadsmiljön, minimera påverkan av vinduppstuvning och vågeffekter, av geotekniska skäl eller om det av andra skäl är mer lämpligt, och omfatta en bredd om 10 meter där den vita streckade linjen på kartorna nedan utgör centrum. De områden där alternativ i samrådet finns gäller Lindholmen med utbyggnad/utfyllnad i älven, Lindholmen/Götaverken, Frihamnen, Norra Masthugget, Ringön, Gullbergsvass och Marieholm.

Inom den reserverade ytan ska inga byggnader/anläggningar placeras som förhindrar syftet med ett älvkantskydd. För att garantera skyddets funktion över tid är det viktigt att de placeras på allmän mark så att de kan tas om hand av en långsiktig förvaltare. Utformning av skydd längs älven ingår i fortsatt arbete kring älvkantskydd. Eventuellt kan skyddet samordnas med till exempel broar, gång- och cykelstråk och parker. Det är av största vikt att reservatet för älvkantskyddet möjliggör utvecklingen av ett sammanhängande stråk längs älven med offentliga rum som kan välkomna folkliv och medverka till attraktiva områden där inte bara de boende utan hela staden ges goda möjligheter att möta vattnet. Skydden ska även säkerställa att skyfallsutloppen är möjliga. Hamnkanalen, Rosenlundskanalen, där Gullbergsån går in i Olskrokskulverten samt Gullbergsåns utlopp i Sävån behöver skyddas med "slussportar". Områdena längs dessa vattendrag som mynnar ut i Göta älv har känsliga natur- och kulturmiljöer att ta hänsyn till. Där skydd placeras längre in i stadsmiljö, behöver byggnader som då finns i zonen mellan älven och älvkantskyddet utföras med enskilda objektsskydd exempelvis som Hafen City i Tyskland

Vid Lindholmen/Götaverken kan skyddet antingen följa kajkanten eller dras längre in i området. Vid Norra Masthugget kan skyddet följa kajkanten eller dras längs Andréegatan. Vid Lindholmen är även ett alternativ att göra utfyllnad i älven och möjliggöra ytterligare exploatering för att åstadkomma ett ökat bostadsinnehåll och andra funktioner som parkyta och kommunal service i Lindholmen. Det pågår ett programarbete för Lindholmen som hanterar detta.





Vattenmiljöerna i centrala staden är viktiga ur många aspekter. Foto Marie Ullnert

NATURMILJÖ OCH EKOLOGI

Den gröna infrastrukturen är ett nätverk av blå och gröna stråk som är viktig för biologisk mångfald och mänskligt välmående. Djur och växter kan sprida sig längs stråken, vilket är avgörande för att vissa arter ska kunna klara av förändringar i klimatet. Vattendrag med gröna kantzoner ger ekosystemtjänster som flödesutjämning vid översvämning, vattenrening, sänker värmen i den omgivande miljön och är livsmiljö för många växter och djur. Bevarandet och utvecklingen av gröna stråk, i den täta staden längs vatten, kan minska översvämningsrisker. *(Läs mer i förslag till ny ÖP kap. 4. Tematiska inriktningar, Grönområden och vattenmiljöer)*

Vatten

Vattendrag som har en god ekologisk status och bidrar med viktiga ekosystemtjänster är en viktig del i arbetet med en mer hållbar stad. De vattendrag som ingår i FÖP-området är idag starkt påverkade av stadens utbredning och ytanspråk. Detta har exempelvis fått till följd att kantzoner och svämplan ofta saknas helt eller är begränsade, delar av vattendragen har kulverterats samt att vattnets väg genom stadsmiljön har rätats ut.

Vattendragens ekosystem är viktiga för såväl ekosystemtjänster som rekreation, avkylning eller fiske men också för att säkerställa att våra kustvatten har en god kvalitet. Vissa vattendrag omfattas av så kallade miljökvalitetsnormer som är krav på en viss statusnivå som ska uppnås. Inom FÖP-området finns flera sådana vattendrag, där normen innebär att vattendragets ekologiska och kemiska status ska vara god senast 2021 eller 2027 beroende på vattendrag. Göta älv som klassas som ett mycket påverkat vattendrag gäller istället något som kallas god ekologisk potential som norm. För att miljökvalitetsnormerna ska kunna uppfyllas måste föroreningarna till vattendragen minska. Det kan bland annat göras genom att avsätta tillräcklig plats för dagvattenanläggningar även inom den täta staden.

Att hantera vattendragen i den pågående stadsutvecklingen och i den redan byggda täta stadsmiljön är svårt och ofta ytkrävande. Den påverkan vi idag ser är följden av en utveckling som skett under lång tid och är svår att reversera. Att i kommande stadsutvecklingsområden ta stor hänsyn till vattendragen och dess framtida funktion är därför extra viktigt. Staden håller på att ta fram ett planeringsunderlag med syfte att klargöra förutsättningar och önskvärda planeringsinriktningar för vattendrag som omfattas av miljökvalitetsnormerna för ytvatten. Även en riktlinje för hur frågan om miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten ska tas om hand i planeringen är under framtagande och beräknas vara klart under våren 2019. När detta är klart kommer planeringsinriktningar för de olika vattendragen i området kunna pekats ut. Framtagna planeringsinriktningar för respektive vattendrag ska följas så långt det är möjligt.

Ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster är de funktioner hos ekosystemet som på något sätt gynnar människan, det vill säga upprätthåller eller förbättrar människans välmående. De kan delas in i fyra grupper; stödjande, reglerande, kulturella och försörjande. På nästa sida visas exempel på ekosystemtjänster i stadsmiljö.

Läs mer

Tematiskt tillägg till översiktsplanen Vatten såklart, Göteborgs Stad, 2003

Arter och naturtyper i Göteborg - ansvarsarter och ansvarsbiotoper, 2016

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



Lista på vattenförekomster inom centrala Göteborg med status är under framtagande

Exempel på ekosystemtjänster

Stödjande:

Biologisk mångfald, olika livsmiljöer för olika arter och ekologiskt samspel

Reglerande

Pollinering, träd i gatumiljöer och parker som ger skugga till befolkningen och minskar värmestressen, vattendrag med gröna kantzoner som motverkar översvämningar och erosion

Kulturella

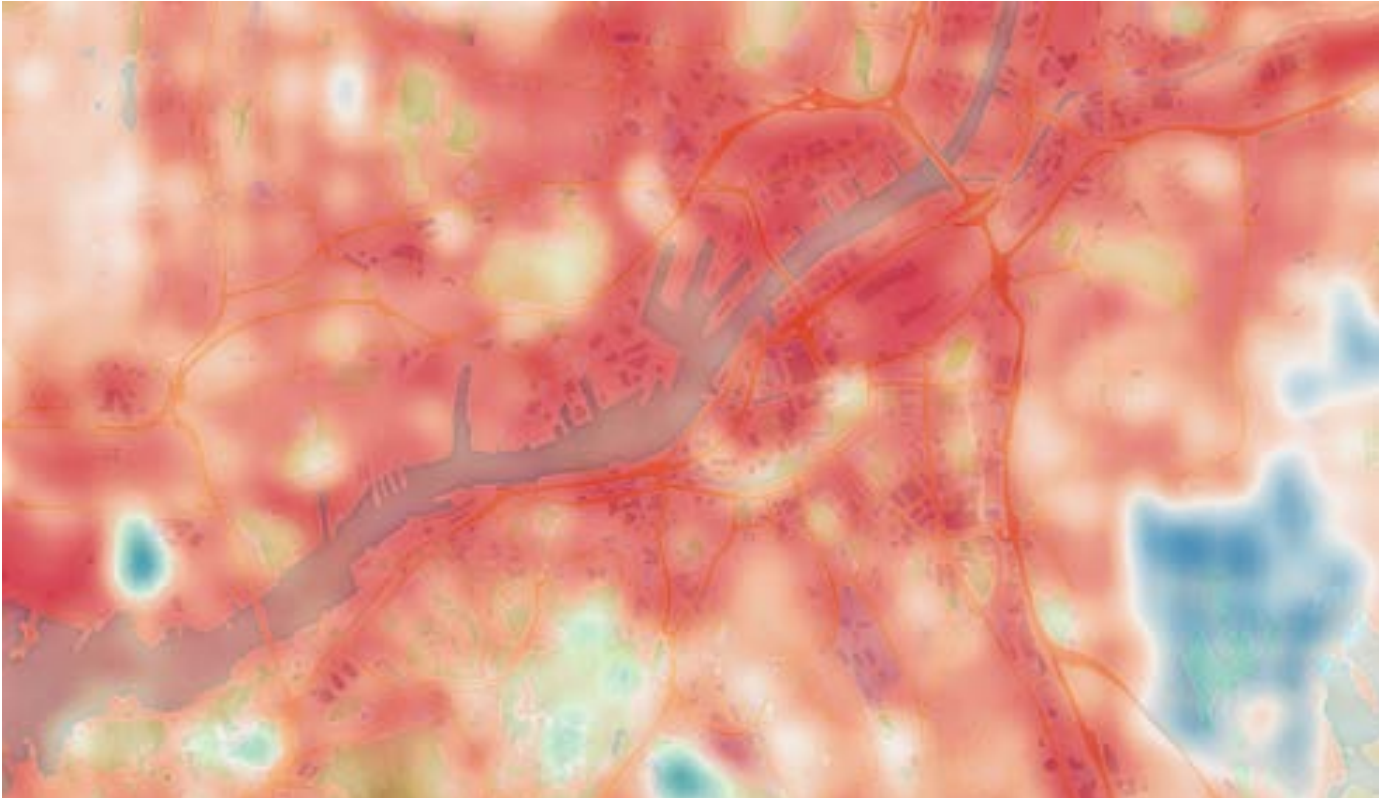
Förbättrad fysisk och mental hälsa genom vistelse i naturen, blomdoft och fågelsång.

Försörjande

Odling av frukt och grönsaker, Skapandet av dricksvatten



Paddlare i Fattighusån. Foto Peter Svensson



Bristanalys för värde av ekosystemtjänster. Rött= mkt låga eller inga värden, blått= höga värden

I enlighet med ÖP är det viktigt att ekosystemtjänster så långt som möjligt bevaras och utvecklas. En bristanalys rörande ekosystemtjänster som gjorts för området visar att det i centrala lägen runt älven i mångt och mycket saknas ekosystemtjänster eller hyser mycket låga värden. Detta beror på dels den tidigare användningen av stora delar av området för industriellt bruk men också på den mycket täta stadsbebyggelsen innanför Vallgraven och längs Fattighusån som till stor del saknar gröna funktionella ytor. I området närmast älven ska reglerande ekosystemtjänster i form av omhändertagande av vatten och luftrening samt kulturella tjänster i form av rekreation prioriteras. I en kommande omställning av stora delar av framförallt de äldre industriområdena behöver gröna ytor som levererar ekosystemtjänster att behöva skapas om stadens utveckling ska kunna bli hållbar.

Vid kommande detaljplanering av nya områden ska frågan om skapandet av nya ekosystemtjänster vara en central del i bedömningen av den slutliga markanvändningen. Analyser bör utreda vilka anspråk på ekosystemtjänster som finns. En bristanalys kan ge svar på vilka ekosystemtjänster som behövs i varje område behövs var baserat på vilka problem som finns, exempelvis översvämningsrisk och dålig luft. Störst potential för ekosystemtjänsterna är i de nya områdena som Gullbergsvass. Prioriteringar mellan ekosystemtjänster kan behöva göras då konflikter kan uppstå mellan exempelvis reglerande tjänster och kulturella.

Många av de ekosystemtjänster som finns centralt idag är på olika sätt knutna till vattenmiljöerna. Extra värdefulla befintliga områden ur ekosystemtjänstsynpunkt är därför samtliga vattendrag och dess närmiljöer, men även Ramberget, Kungsparken och Slottsskogen.

MILJÖ & HÄLSA

(Läs mer i förslag till ny ÖP kap. 4. Tematiska inriktningar, Hälsosam livsmiljö)

Läs mer

Bullerkartläggning, Göteborg
Vägledning för trafikbuller i
planeringen, Göteborg 2015

Förordning (2015:2016) om trafikbuller
vid bostadsbyggnader

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

Buller

Buller är en viktig fråga i området både sett till invånarnas hälsa och stadsmiljöns framtida kvalitet. Trafiken är den enskilt största bullerkällan, varför problemen är som störst nära de stora trafiklederna, hårt trafikerade gator och järnvägar.

I de mer centrala delarna är tillgången på så kallade goda ljudmiljöer mer begränsad än på många andra platser i staden. Staden arbetar därför med att kartlägga befintliga goda ljudmiljöer för att kunna bevara och om möjligt utveckla de goda ljudmiljöer som redan finns i området, men också att skapa nya goda och varierande ljudmiljöer vid och nära bostaden, samt vid förskolor och skolor.

I detaljplaneringen finns en vägledning för hur staden ska arbeta med bullerfrågan och planera för att säkerställa hälsosamma och attraktiva boendemiljöer ur ljudsynpunkt. Om vägledningen följs bedöms även målsättningen med stadens miljömål och miljö kvalitetsnormen kunna följas på sikt.

Kort sikt (0-10 år)

På kort sikt bedöms dagsläget i stort sett kvarstå. Ljudnivåerna kommer fortsatt att vara höga från hårt trafikerade gator och trafikleder. Behovet av att bevara och utveckla ljudmiljöer som är relativt sett fria från trafikbuller bör vara en prioriterad inriktning i området och framförallt i de mest centrala delarna av området. En omställning av infrastrukturen mot mer stadsmässighet och bebyggelse närmare lederna kommer att innebära bullerproblem närmast leden men det möjliggör också säkerställandet av bättre ljudmiljöer inne i områdena.

Lång sikt (10-30 år)

På lång sikt bedöms en tätare stadsmiljö kunna innebära lägre hastigheter vilket innebär att ökat inslag av eldrift kommer att få genomslag på ljudnivåerna och ljudbilden. Men då i första hand på gator med hastigheter under 40 km/h. Nivåerna kommer där sannolikt att minska betydligt. Elbilarna kommer att låta, men det är ännu oklart hur ljudbilden i våra stadsrum kommer att förändras och hur det i sin tur kommer påverka stadsmiljön upplevelsemässigt. Utifrån dagens kunskap om teknikutveckling kan antas att bullernivåerna vid högre hastigheter, där så kallat däckbuller dominerar, fortsatt kommer att vara höga.

Sett till den oklara framtida ljudbilden vid mer elbilar och att leder och andra gator med högre hastighet fortsatt kommer vara ett problem kommer säkerställandet av ljudmiljöer relativt sett fria från trafikljud att vara nödvändigt även ur ett längre perspektiv. Möjligheterna att skapa goda ljudmiljöer i staden kommer dock sannolikt att öka över tid.

Luftkvalitet

Staden har idag problem med dålig luftkvalitet och i de centrala delarna är situationen generellt värst. Samtidigt är det i de centrala delarna som stora delar av stadsutvecklingen kommer att behöva ske om utvecklingen ska vara så hållbar som möjligt totalt sett. Luftfrågan ska uppmärksammas och fångas upp i tidigt skede vid planering av trånga gaturum med mycket trafik.

Stadsutveckling i centrala lägen och nära kollektivtrafik kan dock antas leda till bättre luftkvalitet på sikt genom mindre mängder transporter än om utveck-

lingen sker nån annanstans mer perifert. Det föreligger alltså här en målkonflikt mellan att klara uppsatta miljömål i ett enskilt fall i det kortsiktiga perspektivet och att klara målen för hela staden ur ett längre perspektiv. Samtidigt blir luftkvaliteten i staden bättre och bättre i och med bättre fordon och en omställning av fordonsparken mot mer eldrift. Exploatering med bostäder närmast störreleder, framförallt Söder/Västerleden och E6, samt tunnelmynningar bör dock ske först när halterna i staden sjunkit till acceptabla nivåer.

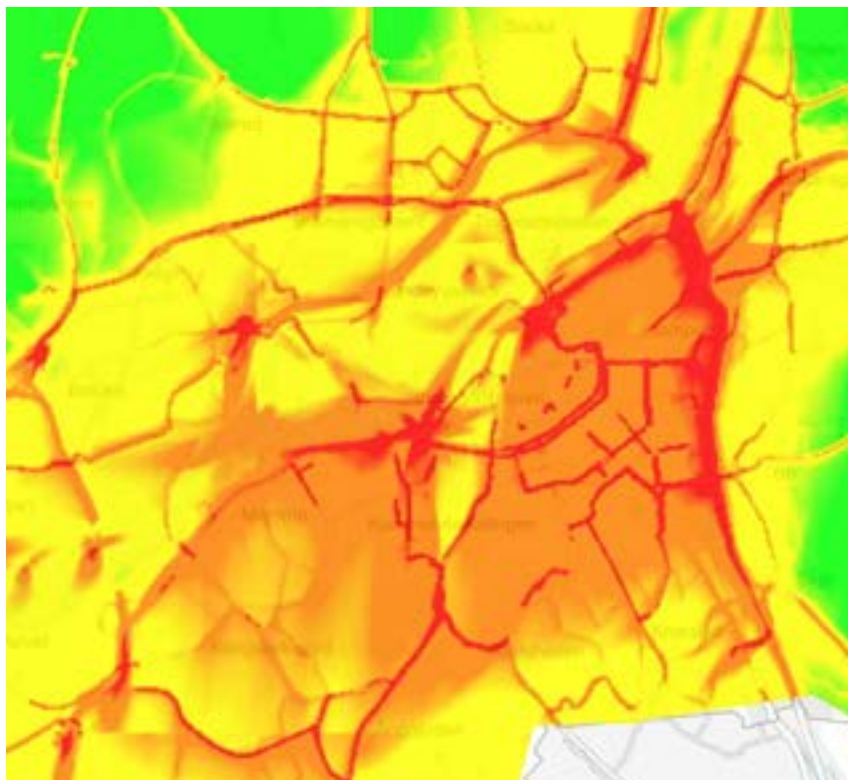
Stadens bedömning är därför att det långsiktiga och större perspektivet ska gälla så länge en acceptabel situation kan säkerställas i det enskilda fallet. För att säkerställa en acceptabel situation vid detaljplanering har en riktlinje för hanteringen av luftkvalitet tagits fram som ska användas vid kommande planering. Bästa möjliga boendemiljö ur luftsynpunkt ska alltid eftersträvas.

Kort sikt (0-10 år)

På kort sikt kommer mycket av de problem som idag finns att kvarstå även om det successivt kommer att bli bättre. Fordonsparken kommer delvis bli renare, trafikbelastning kommer delvis minska som en följd av stadens utveckling i centrala lägen samt arbetet med trafikstrategins mål om minskad biltrafik.

En stor del av utsläppen av luftföroreningar står den tunga trafiken för. Detta gör att det arbete som nu pågår med att elektrifiera stadsbussar kan få relativt stort genomslag i de centrala delarna och behöver därför fortsatt prioriteras.

Situationen inom FÖP-området varierar. Bilden visar övergripande beräkningar på stadsnivå där röd färg antyder att normnivån riskerar att överskridas. Det kan konstateras att situationen är bättre på Hisingssidan och riskerar att vara som värst i området väster om E6 söder om älven. De största problemen



Beräknad nivå för kvävedioxid, dygnsmedelvärde 2015

med dålig luft finns generellt runt de stora trafiklederna och tunnelmynningar. Här kan i vissa fall haltnivåerna vara så pass höga att de påverkar när en framtida exploatering av marken kan ske. Även i vissa trånga gaturum med hög trafikbelastning kan för höga halter uppstå.

Staden bedömer att haltnivåerna inne i den bebyggda staden en bit ifrån de stora trafiklederna normalt sett har halter som är betydligt under normnivån. Detta baseras på erfarenheter från mer detaljerade studier på detaljplanenivå.

På kort sikt bör alltså de värst drabbade platserna i staden, invid stora trafikleder och vid tunnelmynningar, i största möjliga utsträckning undvikas. I övrigt kommer luftsituationen att påverka den möjliga stadsutvecklingen på många platser.

Lång sikt (10–30 år)

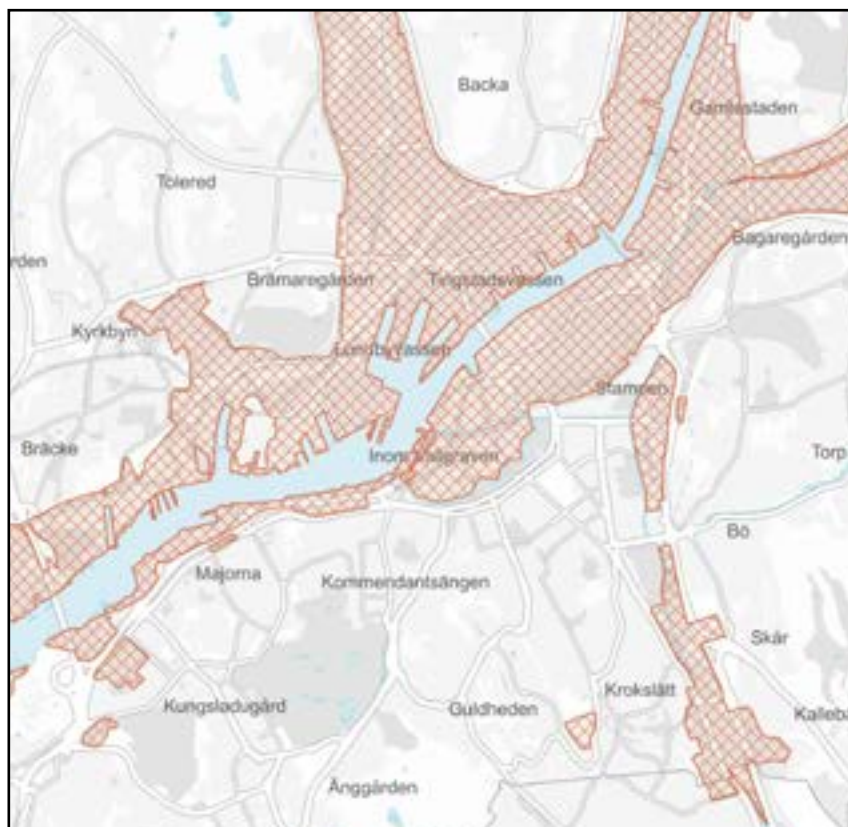
På längre sikt kan antas att stora delar av fordonsparken är elektrifierad eller av andra skäl mindre förorenande, vad gäller åtminstone kollektivtrafik och privatbilmiljö, vilket kommer att leda till att föroreningsnivåerna i luften kan antas minska betydligt. Miljö kvalitetsnormerna kommer att klaras på de flesta platser i staden vilket gör att luftkvaliteten som begränsande faktor för markanvändningen kommer att minska och nästan helt försvinna. Begränsningarna som kan finnas på kort sikt kring markanvändningen närmast leder och tunnelmynningar kommer alltså att till stor del upphöra. Det bör dock poängteras att det fortsatt kan komma att vara svårt att klara uppsatt miljö kvalitetsmål vilket gör att bästa möjliga boendemiljö ändå måste eftersträvas även ur luftsynpunkt.

Läs mer

Folkhälsoprogram, 2013

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

Kartläggning luftkvalitet, Göteborg, öppna data Luftkvalitetsförordningen (2010:477)



Riskområden från Tematiskt tillägg om förorenade områden

Förorenade områden

Stora delar av den tillkommande stadsutvecklingen i FÖP-området kommer att ske där det är stor risk att det finns föroreningar i mark och grundvatten. Detta då de lediga ytorna ofta består av gammal industrimark och/eller utfyllnadsmassor. Staden har sedan länge väl fungerade rutiner för hanteringen av dessa frågor i form av ett tematiskt tillägg till ÖP. Denna fråga utgör därför sällan ett praktiskt hinder i stadsutvecklingsarbetet. Däremot är det en viktig förutsättning, exempelvis vad gäller kostnaderna för och genomförandet av en exploatering.

Folkhälsa

Stadsrummet ska användas effektivt utifrån hälso- och rättviseskäl. De offentliga rummen ska bidra till ett rikt och hälsosamt stadsliv för alla vuxna och barn. Det ska vara enkelt att få motion, fysisk aktivitet och avkoppling i vardagen, vilket bygger på att attraktiva offentliga rum som lämpar sig för aktiviteter finns nära bostad, arbetsplats, skola och förskola. Det hänger även ihop med möjligheten att uppleva en god ljudmiljö, det vill säga utan störningar av buller.

Läs mer:

Tematiskt tillägg till översiktsplanen om förorenade områden, Göteborgs Stad, 2006



Det ska vara enkelt för barn och vuxna med fysisk aktivitet. Foto Lo Birgersson

PLANOMRÅDET I KOMMUNAL OCH REGIONAL KONTEXT

Göteborg, regionens kärna, spelar stor roll för hela regionens utveckling. Regionkärnan har bäst tillgänglighet i regionen. Hit pendlar dagligen 120 000 personer till företag som är beroende av regionens kompetens för att kunna utvecklas och växa. Näringslivets kompetensförsörjning är avgörande för en fortsatt hög sysselsättning i regionen.

I en regionkärna kan utbudet av kultur, shopping och evenemang vara större än på andra orter. Det beror på att inflödet av besökare, arbetstagare och studenter, tillsammans med den lokala befolkningen, skapar ett tillräckligt stort marknadsunderlag för ett varierat och rikt utbud av verksamheter och stadsmiljöer. Till exempel är verksamheterna på handelsgatorna innanför Vallgraven och på de befolkade stråken Linnégatan, Magasinsgatan och Vasagatan beroende av ett inflöde av kunder. Likaså Operan, Stadsbiblioteket och det breda restaurangutbudet med kök från jordens alla delar. Utbudet nyttjas och uppskattas av såväl Göteborgs invånare som besökare och bidrar till stadens identitet som storstad.

I regionkärnan lever många människor sitt vardagsliv. Då finns behov av kommunal service och trygga miljöer för livets olika skeden. Ibland uppstår målkonflikter mellan Göteborgs roll som regionkärna och som livsmiljö på det lokala planet. Konkurrensen om mark är särskilt hög i centrala Göteborg. Behovet av utrymme för kommunala behov som exempelvis förskola/skola, lokala gång- och cykelkopplingar kan ibland stå i konflikt med regionkärnans behov av större investeringar i infrastruktur och evenemang. Centrala Göteborgs dubbla roller, som både livs- och besöksmiljö, behöver hanteras genom att prioritera rätt i såväl strategiska övergripande frågor som i enskilda platsers markanvändning. FÖP centrala Göteborg avser skapa förutsättningarna för det.

Besöksnäring

Besöksnäringen är viktig för Göteborg. Ett rikt utbud av shopping, evenemang och attraktioner bidrar till arbetstillfällena och till stadens attraktivitet för besökare, invånare och företag. Ett centralt evenemangsstråk och möjlighet att upplåta ytor runt om i staden för evenemang är en konkurrensfördel. Det kräver god tillgänglighet med bil och kollektivtrafik för långväga besökare samt möjligheten att använda stadens rum flexibelt. Detta kan ligga i konflikt med möjligheten att leva ett enkelt och nära vardagsliv för boende och arbetande, prioritering behövs.

Utbildning

Utbildningsväsendet efterfrågar central lokalisering för många verksamheter. En del gymnasieskolor med särskild profil etableras centralt eftersom de har ett stort upptagningsområde.

Näringsliv och arbetsplatser

Kompetensförsörjning är idag näringslivets största utmaning för att generera tillväxt. En central lokalisering är det mest tillgängliga läget för regionens samlade kompetens varför koncentrationen av arbetsplatser är hög i centrala Göteborg. Vissa delar av centrala Göteborg har en hög koncentration av arbetsplatser. Kluster anses i stort vara något positivt ur de verksammars perspektiv. I de kontorstäta områdena skapas förutsättningar för interaktion och möten vilket leder till innovation som i sin tur leder till tillväxt och fler jobb. Samtidigt kan hög koncentration av arbetsplatser vara i konflikt med andra värden. Ensidiga områden kan upplevas slutna och otillgängliga vilket inte ligger i linje med målsättningen för innerstadens stadskvaliteter. För en fortsatt hög sysselsättnings-tillväxt är det av vikt att fler delar av centrala Göteborg utvecklas till attraktiva kontorsmiljöer. Viktiga kvaliteter är stadskvalitet och god framkomlighet för varor, gods och arbetskraft. Något som ibland står i konflikt med varandra. Hög framkomlighet kan skapa barriärer och att önskad stadsutveckling med andra kvaliteter försvåras.

Kultur

Den mest tillgängliga platsen i regionen blir den naturliga platsen för kulturliv och upplevelser som ska nås av så många som möjligt i regionen. Stadsbibliotek, teater, opera, muséer, gallerier finns i städer med många invånare. Ju större stad desto större möjlighet till ett rikt kulturliv.



Göteborgs Stadsmuseum, före detta Ostindiska Companiet. Foto Peter Svensson

Läs mer

om i vilken omfattning Riksintressena berörs eller påverkas av alternativen som föreslås i denna fördjupning, på sid. 100

Läs mer

om motiveringar och beskrivningar av riksintressena på exempelvis:

www.lansstyrelsen.se/VastraGotaland

RIKSINTRESSEN

Enligt Plan- och bygglagen föreskrivs att översiktsplanen ska hantera allmänna intressen och riksintresse enligt miljöbalken kap 3 och 4. Ett allmänt intresse av nationell betydelse kallas riksintresse. De är särskilt värdefulla och betydelsefulla för hela landet och ska enligt miljöbalken skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada deras värden eller möjligheterna att använda dem för avsett ändamål. Översiktsplanen ska redovisa hur kommunen avser att tillgodose riksintressena eller om kommunen har en annan uppfattning än anspråket. *(Läs mer i förslag till ny ÖP kap. 5. Riksintressen)*

Området som FÖP centrala Göteborg hanterar omfattar inte, men gränsar till riksintressen för yrkesfiske och friluftsliv. Dessa beskrivs tydligare och stadens ställningstaganden i förslag till ny Översiktsplan. Nedan följer de riksintressen som finns inom fördjupningens områdesavgränsning. I vilken omfattning de berörs eller påverkas av alternativen som föreslås i denna fördjupning, redogörs vidare i avsnittet Påverkan på Riksintresse i aktuella projekt sid 100.

Natura 2000-områden, 4 kap miljöbalken

Natura 2000 är ett nätverk av EU:s mest skyddsvärda naturområden. Syftet är att bidra till bevarandet av den biologiska mångfalden inom EU. En åtgärd vare sig den ligger innanför eller utanför Natura 2000-gränsen inte får påverka områdets utpekade värden negativt. Åtgärden kan då endast få genomföras om den är av stort allmänt intresse och om kompensationsåtgärder utförs. Bevarandeplaner för varje Natura 2000-område finns upprättade av länsstyrelsen.

Säveån

Naturvård, 3 kap miljöbalken

Säveån



Säveån och byggnationen av Gamlestadens resecentrum. Foto Marie Ullnert

Kulturmiljövård, 3 kap miljöbalken

Göteborgs Stad arbetar tillsammans med länsstyrelsen för bättre beskrivningar av riksintressena för kulturmiljövårderna i innerstaden. Syftet är att beskrivningarna ska kunna utgöra ett bra stöd i kommande planering. Arbeta kommer eventuellt att pågå under samrådet och fram till utställning.

Riksintresset för kulturmiljövård kommer att påverkas när ny bebyggelse infogas inom eller i anslutning till områden av kulturhistoriskt värde. Det är kommunens målsättning att ingen påtaglig skada ska uppkomma.

*1600-talsstaden, Stenstaden, Haga, och Övre Johanneberg
Gårda*

Landala Egnahem

Norra Guldheden

Älvsborg

Lindholmen

Kommunikationer, 3 kap miljöbalken

Väg

Befintliga och planerade vägar av riksintresse

- E20 (Alingsåsleden) Göteborg - Stockholm
- E6 (Kungälv- och Kungsbackalederna) Trelleborg - Svinesund
- E6.20 (Söder-, Väster-, Hisings- och Norrleden)
- E6.21 (Lundbyleden)
- E45 (Göta- och Trollhätteleden) Göteborg - Karesuando
- Rv 40 (Boråsleden) Göteborg - Jönköping
- Emigrantvägen

Järnväg

Befintliga och planerade järnvägar av riksintresse

- Västlänken genom Göteborg, ny planerad sträckning
- Hamnbanan i Göteborg, befintlig bana och utökad korridor berörs och genom att lägga in utredningsområde för kommunikation i ny översiktsplan, öppnas möjligheten att flytta hamnbanans funktion och den utökade korridoren upp.
- Kust till kustbanan, Göteborg - Borås, befintlig bana och utökad korridor
- Norge /Vänerbanan med Nordlänken, befintlig bana och utökad korridor inklusive triangelspår vid Marieholm
- Västra stambanan, befintlig sträckning
- Västkustbanan, befintlig sträckning
- Bohusbanan

Sjöfart (farleder inklusive buffertzoner)

Sjöfarten på Göta älv kan komma att påverkas i samband med fler kopplingar i form av broar eller färjor över älven. Broar behöver kopplas ihop med de tekniska system som Hisingsbron ska använda så att älvtrafiken inte påverkas mer än idag, det innebär att broar inte öppningsbara under vissa tider.

Läs mer:

Sammanfattning riksintresse för kommunikationer

Lagtolken, Peggy Lerman oktober 2016

Göteborgs hamn, innerhamnar

I översiktsplanen redovisas kajområdena Stigbergskajen, Masthuggskajen och Majnabbekajen som framtida utvecklingsområden för staden. Kommunen ifrågasätter därigenom områdenas status att i framtiden utgöra riksintresse för sjöfarten. Det är av stort regionalt intresse att färjetrafiken kan fortsätta. Problem finns dock med luftkvalitet och buller samt hantering av farligt gods. På sikt bör en annan lösning sökas för färjeterminalerna.

Påverkan på riksintresse i aktuella projekt

Övergripande inriktning är att behålla riksintresset kommunikation i stora drag över hela strukturen. Hamnen och de stora verksamhetsområdena ska kunna försörjas med transporter. Staden arbetar för att biltrafiken ska minska och att arbeta med mobilitetsåtgärder och flera trafikeringssätt. Det finns målkonflikter mellan stadens utveckling och strävan att kunna tillgodose riksintresset fullt ut. Staden har som ambition att kunna visa på en helhetsbild av hur kommunikationssystemet kan utvecklas utan att påtagligt skada riksintresset.

Lindholmsförbindelsen,

påverkan på riksintresse för kulturmiljövård och sjöfart

Utifrån att spårvägen från Lindholmen angör Linnéplatsen i markplan krävs en förändring av dagens spårvagnshållplats samt ytterligare spår som ansluter till Lindholmsförbindelsen. En tunnelmynning tillkommer i berget under Naturhistoriska museet. Den ligger precis på gränsen till riksintresse för friluftsliv och inom riksintresse för kulturmiljövård. Då krävs en förändring av dagens spårvagnshållplats och ytterligare spår som ansluter till Lindholmsförbindelsen. Staden vill genom god utformning undvika påtagligt skada.

På andra sidan älven påverkas riksintresse för kulturmiljövård för Lindholmen (Slottsberget) genom att en bro skulle synas från Slottsberget, och andra riksintressen för kulturmiljövården i stan.

Gällande riksintresse för sjöfart så hänger det ihop med riksintresse för kommunikation E45 till Danmark. Om Stena flyttar så kan en bro byggas och förhålla sig till öppningsfrekvens på samma sätt som Hisingsbron, som är bedömd inte påtagligt skadar riksintresse utifrån ett antal åtaganden från stadens sida. Om förbindelsen istället ska gå i tunnel så kommer riksintresset påverkas tillfälligt under byggskedet, (jämför med anläggandet av Marieholmstunneln).

Geografisk avgränsning av riksintresse

för kommunikation, järnväg, station för resandeutbyte

Vid centralstationen planeras en mängd olika åtgärder exempelvis ska antalet spår reduceras i säckstationen till förmån för bredare och längre plattformar. Angöring från norr, och inte från söder. Plattformar breddas och förlängs och stationshuset kompletteras med en plattformsförbindelse (som också utgör Bangårdsviadukten). Koppling till Västlänken i norra änden. Spårens ändbockar förskjuts något österut för att öka flexibiliteten mot pelarna inne i stationshuset vilket ska ge möjlighet till passerande gångtrafik och för att frigöra plattformarna från pelarna så att de kan breddas.

Framtida möjlighet att bygga över bangården behöver utredas vidare och tas ställning till i detaljplanen för bangårdsviadukten, men överbyggnaden får inte påtagligt skada riksintresset.

*Nya broar över Fattighusån,
påverkan på riksintresse för kulturmiljövård*

Upp till fyra nya broar över Fattighusån (två med körfält, en gång- och cykelbro samt en tillfällig för spårväg).

*Nya gång- och cykelbroar över älven,
påverkan på riksintresse för kommunikation – Sjöfart*

Det finns önskemål om flera gång- och cykelbroar mellan Marieholm och Lindholmen, i takt med att staden växer. Detta för att gynna cyklister och fotgängare i stadens pågående arbete om minskad bilburenhet, samt för att koppla ihop staden och minska älvens barriäreffekt. Staden avser att inte påtagligt skada riksintresset, utan att klafföppning innebär fri höjd uppåt. I detta tidiga skede redovisas alla alternativ men som tänkbara möjligheter. Staden har än inte tagit ställning till vilken/vilka dragningar som förordas.

*Utveckling av Masthuggskajen, påverkan på
riksintresse för kommunikation – Oscarsleden/E45*

E45 som riksintresse kommer främst att påverkas utifrån hur frågan om färjetrafiken till Danmark utvecklas eller flyttar. Frågan har beroenden med Lindholmsförbindelsen som bro eller tunnel över Göta älv.

*Den centrala stadens tillväxt och befolkningsökning, påverkan
på riksintresse för kommunikation – E6, Lundbyleden och E45*

Göteborgs kärna måste få växa. Staden arbetar på flera sätt för ett mer hållbart resande. Förutsättningarna för ett minskat bilåkande är som störst för de som bor och verkar i den täta blandade staden där regionens kollektivtrafik finns enkelt tillgänglig.

*Kaponjärbron vid Feskekörka,
påverkan på riksintresse för kulturmiljövård*

Uppdrag i byggnadsnämnden "Lätta broar över Vallgraven". Antikvariskt underlag är framtaget för att klargöra om vilka lägen som skulle vara möjliga.

*Bro vid Mölndalsån i Gårda
påverkan på riksintresse för kulturmiljövård - Gårda*

Bron ska ha koppling genom Arenaområdet och ut till Skånegatan, för gång och cykel och syfte att minska evenemangsområdets barriär.

*Bro vid dämnet (Östra Fattighusån)
Påverkan på riksintresse för kulturmiljövård - 1600-talsstaden*

Bron ska skapa sammanhängande stråk, på den västra sidan, längs ån fortsatt norrut. Detta är på lång sikt när Ullevigatan har minskad trafik och annan utformning.

Påverkan på riksintresse alternativ ”Stadskärnan växer norrut”

Alternativ att utvidga stadskärnan norrut, så att den omfattar båda sidor av älven samt kopplas ihop med stadsmässiga stråk i en sammanhängande stad kan möjliggöras om Hamnbanan kan flyttas eller göras planskild till Marieholm. Alternativet innebär inte att riksintresset för järnvägen till hamnen tas bort utan att det omleds i annan sträckning eller planskiljs så att stadens utveckling i det centrala området inte begränsas av farligt gods och tunga transporter. Även Kville bangård behöver flyttas för att Backaplan och Ringön ska kunna bli sammanhängande. Tänkbara lägen för omlokalisering av bangård är Göteborgs hamn eller Sävenäs bangård. Platser utanför Göteborgs kommun bör också utredas. Alternativet innebär även att minska Lundbyledens barriärverkan och omvandla leden till en gata med regelbundna plankorsningar. Det stora flödet av fordon behöver minskas och eventuellt ledas om på alternativa vägar eller gator. Beroende av om flödet kan minskas eller fördelas så kan även Lundbyleden separeras det vill säga förlägga den genomgående trafiken i tunnel. Beroende på lösning kan riksintresset för väg komma att påverkas.

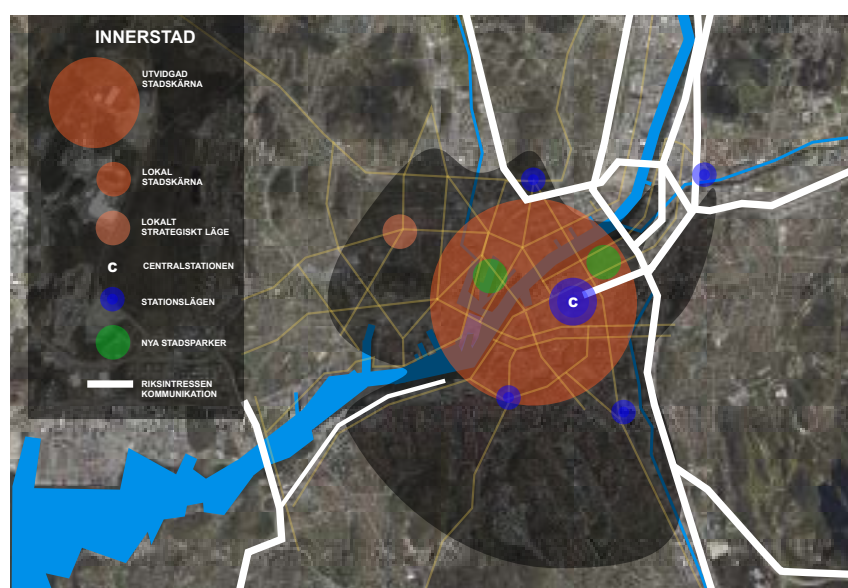
E6 berörs i den mån att alternativet är angeläget om att minska effekten av barriären, utan att i detta tidiga skede ta ställning till åtgärder eller lösningar.

E45 som riksintresse kommer främst att påverkas utifrån hur frågan om färjetrafiken till Danmark utvecklas och hänger ihop med Lindholmsförbindelsen som bro eller tunnel över Göta älv.

Riksintresse för sjöfart berörs utifrån att alternativet innebär fler kopplingar över älven. Kopplingarna kan vara både färjeförbindelser eller nya öppningsbara broar, främst för gång och cykel och kollektivtrafik.

Riksintresse för kulturmiljövård kommer att påverkas när ny bebyggelse infogas inom eller i anslutning till områden av kulturhistoriskt värde. Den övergripande graden som fördjupningen av översiktsplanen i samrådskedet befinner sig på är det oklart hur stor påverkan blir eller vilka risker det finns för skador på riksintresset. Det är kommunens målsättning att ingen påtaglig skada ska uppkomma.

Stadens bedömning är att riksintressena för kommunikation: väg, järnväg, sjöfart och kulturmiljövården inte står i konflikt med varandra i detta alternativ.



Illustrationen visar alternativet
Stadskärnan växer norrut.

Påverkan på riksintresse alternativ ”Stadskärnan stannar söder om älven”

De åtgärder som i detta alternativ avser att minska barriärverkan av Hamnbanan, Lundbyleden och Kville bangård påverkar inte riksintresse för kommunikation - väg och järnväg.

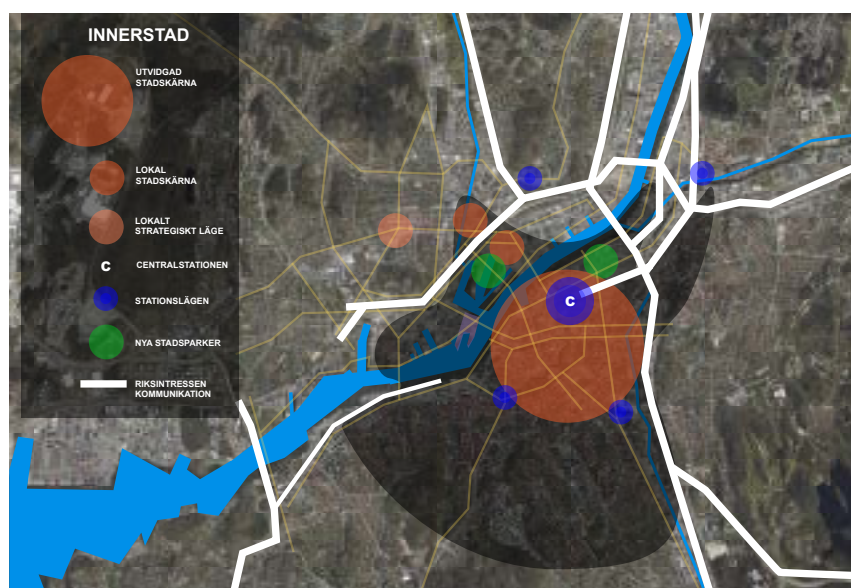
E6 berörs i den mån att alternativet är angeläget om att minska effekten av barriären, utan att i detta tidiga skede ta ställning till åtgärder eller lösningar.

E45 som riksintresse kommer främst att påverkas utifrån hur frågan om färjetrafiken till Danmark utvecklas och hänger ihop med Lindholmsförbindelsen som bro eller tunnel över Göta älv.

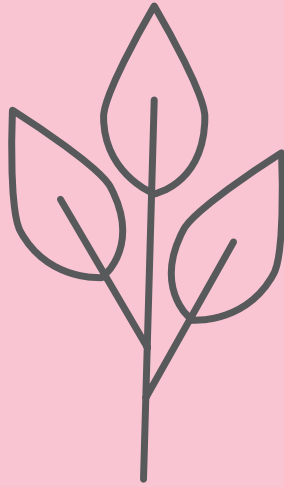
Riksintresse för sjöfart berörs utifrån att alternativet innebär fler kopplingar över älven. Kopplingarna kan vara både färjeförbindelser eller nya öppningsbara broar, främst för gång och cykel och kollektivtrafik.

Riksintresse för kulturmiljövård kommer att påverkas när ny bebyggelse infogas inom eller i anslutning till områdena. Den övergripande graden som FÖP centrala Göteborg i samrådsskedet befinner sig på är det oklart hur stor påverkan blir eller vilka risker det finns för skador på riksintresset. Det är kommunens målsättning att ingen påtaglig skada ska uppkomma

Stadens bedömning är att riksintressena för kommunikation: väg, järnväg, sjöfart och kulturmiljövården inte står i konflikt med varandra i detta alternativ.



Illustrationen visar alternativet
Stadskärnan stannar söder om älven.



GENOMFÖRANDE

Genomförandefrågorna kommer att kräva samverkan mellan såväl fysisk planering, en aktiv markpolitik och stadens styrsystem som samarbete med regionen och staten.

FÖP CENTRALA GÖTEBORGS ROLL I STADENS STYRSYSTEM

I de centrala delarna av Göteborg är komplexiteten i stadsbyggandet stor och kostnaderna för infrastruktur och klimatanpassning höga. FÖP:en utgår från ett långsiktigt hållbart perspektiv och bör utgöra underlag för prioriteringarna i stadens årliga budget med eventuell kommande investeringsstrategi. Förslagsvis kommer framtida budgetar och investeringsstrategier styra och samordna stadens investeringar, nämnder, och bolag. Detta tillsammans med en möjlig utbyggnadsordning kan möjliggöra synergieffekter och kostnadseffektiviseringar.

ETT UNDERLAG TILL FRAMTIDA PLANERING

FÖP centrala Göteborg har som ambition att presentera en utbyggnadsstrategi med genomförandekonsekvenser som sedan kan omsättas i framtagandet av nya planprogram och detaljplaner. Staden kan då lättare arbeta proaktivt för att tillvarata den lokala utvecklingspotentialen. Med den helhetssyn som är baserad på den lokala utvecklingspotentialen kan staden säkerställa behov av bostäder, arbetsplatser, förskolor, skolor, idrottsplatser, parker, kultur, service och andra funktioner.

Aktivt markägande

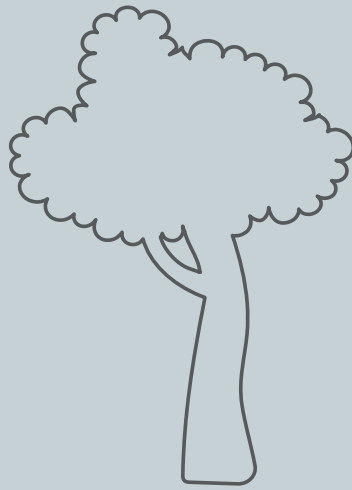
Med grund i nya ÖP kan ett aktivt markägande tydligt användas för att tillskapa grundläggande stadsqualiteter i de områden som är i behov av det, öka den sociala blandningen på platser med likartat utbud och i all planering verka för en mer sammanhängande stad. Staden via fastighetsnämnden (och Älvstranden Utveckling AB) kan inom sitt verksamhetsområde ta de initiativ som erfordras avseende mark till bostäder, näringslivetableringar och kommunal service mm. Genom markanvisning kan staden stärka intentionerna i den fördjupade översiktsplanen. Ett exempel inom centrala Göteborg är att i markanvisningsskedet säkerställa ett inslag av bostäder med låg hyra i centrala lägen.

Teknisk försörjning och svårplacerade verksamheter

För att säkerställa nödvändiga lednings- och produktionssystem krävs god samordning mellan ansvariga aktörer. Långsiktiga strategier behövs kring detta för att säkra stadens omställning till olika kretsloppssystem, innovativa och effektiva tekniska lösningar samt en klimatsmart stad. Detta är viktigt inte minst för att de tekniska systemen kan komma att konkurrera med andra markanspråk men behöver prioriteras för att säkerställa stadens försörjning.

Svårplacerade verksamheter används här som ett samlingsbegrepp för verksamheter som på ett eller annat sätt inverkar störande på omgivningen. Trots detta behöver vissa svårplacerade verksamheter, exempelvis bussdepåer och samlingsplatser, ändå finnas i angränsande till centrala områden.

Hantering av massor och samordning av bygglogistik från byggarprojekt är en fråga som påverkar resurs-, ekonomi- och klimatperspektiv. Initiativ för återanvändning och samordning av såväl övergripande massbalansering som materialfraktioner kan stärka ovan nämnda perspektiv.



HÅLLBARHETS- BEDÖMNING

Denna hållbarhetsbedömning är en fortsättning av den nya kommunövergripande översiktsplanens hållbarhetsbedömning och tar upp de frågor som gäller specifikt för centrala staden. Konsekvenserna av de båda alternativen i FÖP centrala Göteborg behandlas översiktligt.

SAMMANFATTNING

Konsekvenserna av de två utvecklingsalternativen är beskrivna på en översiktlig nivå som motsvarar nivån i samrådshandlingen för FÖP för centrala Göteborg. Hållbarhetsbedömningen kommer inte att behandla storskaliga och strukturella konsekvenser inom staden som helhet, då dessa bättre studeras i den miljöbedömningsprocess som görs i och med framtagandet av den kommunövergripande översiktsplanen.

Båda alternativen tillskapar fler bostäder och verksamheter inom det utökade innerstadsområdet. Båda alternativen bedöms också få större eller mindre konsekvenser för hållbarheten ur såväl socialt som ekonomiskt och miljömässigt hänseende, beroende på vilken riktning stadskärnan ska växa i respektive alternativ.

Vikten av en stark regionkärna är tydlig i handlingen och det alternativ som skapar de bästa förutsättningarna för att stärka regionkärnan är *Stadskärnan växer norrut*. I alternativet kopplas staden samman i högre grad, och drar nytta av de regionala kommunikationerna samtidigt som alternativet möjliggör för fler utvecklingsområden att ingå i innerstaden.

Alternativet *Stadskärnan växer norrut* svarar upp mot stadens strategier att utvecklas till en sammanhållen, nära och robust stad.

Alternativet *Stadskärnan stannar söder om älven* når inte målen utan innebär istället att staden behöver omformulera sina mål om sammanhållen stad och att kärnan koncentreras söder om Hamnbanan.

FÖP för centrala Göteborg bedöms i stort ligga i linje med nationella och lokala miljömål.

Avgränsningar

Länsstyrelsen och staden har i ett samråd, 2018-04-26, kommit överens om vilka relevanta sakfrågor som ska behandlas i hållbarhetsbedömningen samt vilken nivå som är lämplig för bedömningen. De frågor och miljöaspekter som bedöms kunna påverkas till följd av planens genomförande, eller som med hänsyn till allmänhetens intressen bedöms vara relevanta för denna konsekvensbeskrivning är:

- Förtätning
- Luft och buller
- Minskad klimatpåverkan
- Vattenfrågor
- Grönstruktur

Den fördjupade översiktsplanen tar sikte på år 2050 med utblick mot 2070. Bedömningen är att det är vid denna tidpunkt som målen i planen kan vara realiserade.

Bidrar FÖP centrala Göteborg till hållbar utveckling?

En översiktsplan bedöms att alltid medföra betydande miljöpåverkan varför en hållbarhetsbedömning alltid ska göras. FÖP centrala Göteborg är en del av den nya kommunomfattande ÖP:n i vilken den övergripande hållbarhetsbedömningen kan läsas. Denna bedömning kompletterar nämnda handling med de aspekter som är specifika för FÖP centrala Göteborg. *(Läs mer i förslag till ny ÖP, Hållbarhetsbedömning)*

I FÖP centrala Göteborg föreslås ett utvidgat innerstadsområde. Genom att förtäta i det redan byggda eller omvandla redan ianspråktagna områden bidrar planen till att hushålla med naturresurser samt att stödja och möjliggöra ett hållbart vardagsliv. I arbetet som ska leda fram till en hållbar stad har FÖP centrala Göteborgs planområde en extra viktig funktion då det omfattar de allra mest centrala delarna av staden där möjligheterna att skapa hållbar stad och hållbart resande kanske är som störst. Vid förtätning och stadsutveckling är det viktigt att det görs på rätt sätt för att nå ända fram. Vidare finns det i dessa centrala områden idag en problematik gällande buller och luftmiljö, där åtgärder för att hantera dessa miljöeffekter behöver genomföras parallellt med planerad förtätning. En risk kan även vara att det i båda alternativen kan bli negativa konsekvenser av förtätning generellt med avseende på dagsljusförhållanden, utemiljö och ekosystemtjänster. Utveckling av kollektivtrafiken i de centrala delarna av Göteborg möjliggörs att för att fler ska kunna bo och arbeta där och använda sig av transportsätt som minskar klimatpåverkan.

Barriärer som delar av och separerar områden från varandra gör att vardagslivet försvåras, då människor måste ta omvägar för att nå sina målpunkter. Trafiklederna som utgör barriärer medför en strategisk fråga kring buller och fördelning av trafik. Vid silning av trafiken sprids även bullret, vilket visserligen medför lägre bullernivåer, men antalet människor som påverkas riskerar att bli fler. Om trafiken istället samlas, blir bullernivåerna högre inom ett mer avgränsat område, vilket innebär att färre människor riskerar bli påverkade av de högre nivåerna. Staden bör därför omhänderta denna risk och strukturera om flöden och trafikfördelning i en större struktur, för att minska bullerpåverkan i det stora hela. Även mängden trafik bör minska.

FÖP centrala Göteborg bedöms oavsett alternativ att främja en utveckling för både näringsliv och boende i centrala Göteborg. Näringslivets kluster i strategiska lägen är viktiga för regionen och för staden förutsatt att de kan utvecklas på ett sätt som även gynnar stadslivet. Närheten till goda kollektivtrafikförbindelser bidrar till hållbara transporter.

Handeln spelar en viktig roll i regionkärnan men är utsatt för hård konkurrens. För ett fortsatt rikt handelsutbud i centrala Göteborg är strategin i FÖP centrala Göteborg att främja handel i lägen med god tillgänglighet och hög täthet av boende och arbetande. Att lokalisera handel i dessa lägen leder till hållbara transporter och ett handel- och serviceutbud i människors närmiljöer. De olika alternativen i FÖP centrala Göteborg ger olika konsekvenser för hur mycket näringsliv och handel som kan tillkomma på olika platser inom planområdet. Större sammanhängande områden eller effektiva resor mellan olika målpunkter stödjer olika utbyggnadsmöjligheter för näringslivet. Effektiva resor främjar å ena sidan potentialen för näringsliv men det kan också innebära att barriäreffekter uppstår. Barriärer hindrar lokala flöden och skapar sämre tillgänglighet och attraktivitet för konsumenter vilket innebär minskad potential för verksamheter av olika slag.

Att kollektivtrafiken på sikt kan behöva planskiljas leder till att kollektivtrafiken stärks och kan bli mer konkurrenskraftig utan att barriärerna ökar. Själva genomförandet av en planskild kollektivtrafik kan få påverkan på bland annat naturvärden och grundvatten och alternativa sträckningar behöver studeras vidare för att sträckningarna med minst negativ påverkan ska kunna väljas.

Läget för centrala Göteborg är problematiskt med stigande vatten och skyfall i och med framtidens förändrade klimat. Förslaget på älvkantskydd samt vilka stråk som behöver ta omhand stora regnmängder handlar främst om att på ett robust sätt hantera framtida hot och osäkerheter kopplade till klimatförändringar. Förtätning i dessa delar innebär även att stadens försörjning måste hanteras på ett nytt sätt. För att staden ska utvecklas på ett robust sätt behövs framförhållning som både måste ges ramar och förutsättningar men även en stor portion av flexibilitet inför den snabba tekniska utvecklingen.

De centrala områdena i Göteborg har stora hårdgjorda ytor nära älven vars framtida omvandling bidrar till positiva effekter för ekosystemtjänster. Det finns stora möjligheter att tillföra nya ekosystemtjänster och att utveckla de befintliga. Med minskade barriärer kan gröna och blå strukturer som gynnar ekosystemtjänster hänga samman ännu bättre.

Båda alternativen har svagheter genom att det i detta tidiga skede inte finns en utbyggnadsordning vilket gör att de ekonomiska konsekvenserna inte är fullt utklara.

Älvstadens arbete går i linje med alternativet *Stadskärnan stannar söder om älven*, medan Älvstadens vision om att stärka kärnan och hela staden snarare är i linje med *Stadskärnan växer norrut*. Visionen och själva älvstadsarbetet står således i konflikt med varandra. Älvstadsarbetet har heller inte haft förutsättningar att lyfta riksintressefrågan kring Hamnbanan och Lundbyleden. Enligt visionen så stämmer en utvecklad stadskärna norrut bättre överens.

Alternativ Stadskärnan växer norrut

Styrkor och möjligheter

Detta alternativ ökar tillgängligheten och möjligheten att röra sig med cykel och gång i ett finmaskigare nät/gatustruktur i ett större område när barriärer har flyttats eller omvandlats. Att ta sig över älven kan ske med nya kopplingar.

Alternativet uppfyller målsättningarna om en sammanhållen och tät stad. För Hisingens utveckling är det positivt att barriärer som Hamnbanan och Lundbyleden flyttas eller omvandlas.

Alternativet innebär möjligheter till ökade markvärden, och även möjligheter till ökade exploateringsintäkter. Det är positivt att tillskapa en tätare stad och skapa fler bostäder inom området.

Om barriärerna Hamnbanan och Lundbyleden kan flyttas och omvandlas skulle det ge stora nyttor och kvaliteter för stadsmiljön. Det skulle stärka möjligheterna för Hisingssidan att bli en del av stadskärnan på riktigt. Om Hamnbanan kan flyttas eller planskiljas i området så elimineras/minskas riskerna med farligt gods igenom centrala Göteborg längs norra älvsidan, vilket även skulle ge större ytor med utvecklingsbar mark.

Näringslivet ges fler möjligheter till central placering och utvecklingsmöjligheter med goda kommunikationer och möjliggör hållbart resande. Kollektivtrafiken ges i högre grad möjlighet att utvecklas enligt Målbild koll 2035 med ”ringar” och kan på det viset bredda upptagningsområdet för fler nya linjer/trafikslag.

Alternativet möjliggör att blågröna stråk kan utvecklas som viktiga beståndsdelar i en sammanhängande stadsväv vilket bidrar till robusthet ur miljö- och folkhälsoperspektiv. Detta ger nya möjligheter att tillskapa ekosystemtjänster.

Ur ett ekonomiskt perspektiv så kommer markvärdena att öka och större ut-

byggnadsområden får goda kopplingar till omgivande stadsdelar, både över älven och över trafikbarriärer. Flytt av infrastruktur innebär stora investeringskostnader varför en ingående genomförandeanalys behöver utföras innan ett beslut kan tas. Alternativet innebär fler människor som bor och arbetar i stadskärnan skapar bättre underlag för kollektivtrafiken, handel och service och medverkar till en starkare regionkärna.

Svagheter och hot

Den kvarvarande biltrafiken kommer att silas i större grad och hastigheterna sänks, vilket kan leda till att fler personer kommer närmare buller. Bullernivåerna kommer dock samtidigt att sjunka. Detta innebär både positiva och negativa konsekvenser för folkhälsan.

Frågan om att barriärerna Hamnbanan och Lundbyleden har en inneboende risk med att staden inte ensam äger frågeställningen. Det är många parter och långa processer som behöver samordnas om det ska lyckas och därmed ge vinster i långa loppet. Att hantera de andra barriärerna punktvis för att minska effekten innebär också en risk och kräver antingen finansiering av staten eller att kommunen själv får bekosta åtgärderna

Alternativet kan innebära en risk att riksintresse för kommunikation påverkas, men staden arbetar på att kunna redovisa en övergripande bild av trafikstrukturen på sikt. Staden har för avsikt att inte påtagligt skada riksintresse för kommunikation.

Att skapa en utökad innerstad med en levande stadskärna, även på kvällar och helger, handlar om vilken blandning av som innehåll kärnan får, samt hur kopplingar till omgivningarna planeras och genomförs. Alltför ensidiga ändamål riskerar att motverka att det känns tryggt och finns anledningar att vistas där under många tider på dygnet.

Alternativ ”stadskärnan blir kvar söder om älven”

Styrkor och möjligheter

Detta alternativ möjliggör att färre blir direkt påverkade av höga nivåer av buller och dålig luftmiljö när transporterna på lederna prioriteras även fortsättningsvis. Att nyttja befintlig infrastruktur är fördelaktigt ur ett ekonomiskt perspektiv, då alternativet innebär mindre omfattande åtgärder för att mildra effekterna av barriärerna. Möjligheterna att röra sig med gång och cykel blir goda inom respektive avgränsade delområden. Att ta sig över älven kan ske med nya kopplingar. En flerkärnighet kan ge en starkare lokal identitet. Även inom detta alternativ finns möjligheter att stärka stadens robusthet genom utvecklade ekosystemtjänster, dock med vissa begränsningar i möjligheten att skapa en sammanhängande blågrön struktur.

Svagheter och hot

Alternativet innebär att stadskärnan begränsas till att huvudsakligen ligga söder om älven vilket främst påverkar Hisingen, som då fortsätter att utvecklas runt flera mindre tyngdpunkter. Det är osäkert om det finns underlag för att ha två centrum så nära varandra. Att hantera barriärer punktvis för att minska effekten kräver antingen finansiering av staten eller att kommunen själv får bekosta åtgärderna. Utifrån att skapa en sammanhållen stad så innebär alternativet att Hisingen inte helt kan bli en del av centrala Göteborg, och det uppfyller inte

heller stadens målsättning.

Farligt gods kommer fortsatt trafikera nära tät stadsmiljö och stora ytor på centralt belägen mark förblir skyddsområden.

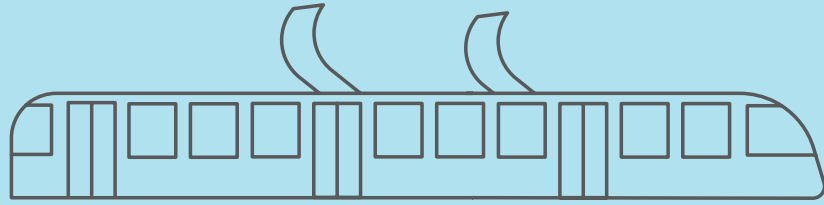
Barriärer som orsakas av det storskaliga trafiksystemet innebär även negativ påverkan på befintliga ekosystemtjänster samt sämre möjligheter att utveckla nya.

Sammanfattande bedömning

FÖP centrala Göteborgs huvudsakliga fråga handlar om att minska eller flytta kraftiga barriärer som möjliggör en sammanhängande, utvidgad innerstad. Alternativen har olika inriktningar med både styrkor och svagheter kring miljö, ekonomi och social hållbarhet som där staden genom rätt hantering har möjlighet att skapa så gynnsamma effekter som möjligt. Alternativet med en utökad stadskärna norrut kan ge mycket goda effekter och möjligheter både samhällsekonomiskt, socialt och miljömässigt, men riskerar att uppfattas negativt då det medför stora direkta kostnader. Alternativet att stadskärnan stannar kvar söder om älven kan möjliggöra delar av stadens mål och kan ses mer fördelaktigt utifrån ett kortsiktigt ekonomiskt perspektiv då de direkta kostnaderna blir mindre omfattande, men frågan om barriärer kommer kvarstå och inte hanteras ur ett långsiktigt helhetsperspektiv.

Fortsatt arbete /Uppföljning och övervakning

Till utställningen av FÖP centrala Göteborg kommer konsekvensbeskrivningen komma ner på mer detaljerade frågeställningar och där avvägningar som görs i högre grad kan uppfylla eller motverka målbilden av centrala Göteborg.



ORDLISTA

Begrepp	Förklaring
Barriär/Barriäreffekt	<p>En barriär är ett hinder som kan vara både fysiskt och mentalt, det vill säga att det finns ett inneboende motstånd mot att korsa ett område eller en väg, trots att den fysiska möjligheten finns. Det kan exempelvis handla om otrygghet.</p> <p>Begreppet barriäreffekter kan definieras som de samlade negativa effekterna som en barriär har på uppfattningar, beteende och välbefinnande hos människor som behöver förflytta sig längs eller korsa den. Vidden av barriäreffekterna definieras alltså både av barriärens egenskaper och av egenskaper, och behov hos de personer som vill korsa den.</p>
Blandstad	<p>Blandstad är en strategi för att uppnå målet om den "nära staden". Genom att blanda bostäder, service, arbetsplatser, skola/förskola, idrott, kultur och grönsstruktur ska vardagslivet underlättas då allt finns inom räckhåll utan att kräva resor med bil. På så sätt är den nära staden även hållbar.</p> <p>Blandstad innebär också motsatsen till funktionsseparering. Det kan innebära att trafiken kommer att vara närvarande i stadsmiljön på ett annat sätt än idag men på helt andra villkor. Hastigheten får anpassa sig till det omgivande rummet snarare än tvärt om.</p>
Centrala Göteborg Se även Innerstaden och Stadskärnan	I FÖP centrala Göteborg innebär detta begrepp samma geografiska område som planområdet.
Ekosystemtjänster	Ekosystemtjänster är alla produkter och tjänster som naturens ekosystem ger människan och som bidrar till vår välfärd och livskvalitet. Pollinering, naturlig vattenreglering och naturupplevelser är några exempel. (Naturvårdsverket)
Exploateringstal/E-tal	Mått på täthet i bebyggelse som beräknas genom att den bebyggda bruttoarean delas med storleken på en avgränsad markyta runt omkring.
Friyta	<p>Offentlig friyta är definierat som: Offentligt tillgänglig obebyggd markyta, fri från fordonstrafik och industriverksamhet. Här ingår parker, naturområden, torg, gågator, kajer men inte vattenytor, gångfartsgator, lokalgator, huvudgator eller vägar.</p> <p>Friyta på kvartersmark kan exempelvis avse utomhusyta per barn i skola/förskola eller gårdsmiljöer i ett bostadskvarter.</p>
Förtätning	Komplettering av den redan byggda staden med fler bostäder, arbetsplatser och service där huvudsaklig infrastruktur till stor del redan finns på plats.
Hållbar stad	En stad där sociala, ekologiska och ekonomiska perspektiv är långsiktigt balanserade.

Innerstaden Se även Centrala Göteborg och Stads kärnan	I FÖP centrala Göteborg avser begreppet Innerstaden ett geografiskt område, dock utan skarpa gränser, där särskilda stadsutvecklingspremissar gäller.
Miljö kvalitetsnormer (MKN)	Juridiskt styrmedel enligt Miljöbalken kap 5 som syftar till att reglera miljö påverkan på ett visst geografiskt område, till exempel en kommun eller en vattenförekomst. Normen ska avspegla lägsta godtagbara miljö kvalitet utan hänsyn till ekonomiska eller tekniska förhållanden.
Knutpunkt	En knutpunkt är mer än en bytespunkt. Det är också stor målpunkt med service, handel och andra arbetsplatser samt en betydande andel boende i nära anslutning till kollektivtrafiken. (ÖP 2009)
Nära stad	Nära stad är ett gemensamt mål i flera av stadens strategidokument. Begreppet nära avser till stora delar vår möjlighet till ett bra vardagsliv med alla former av service inom räckhåll. En sådan stad lägger också grunden till en hållbar livsstil – en god social miljö går hand i hand med våra ekologiska ramar.
Kommunikationssamband	Behov av framtida koppling. Exakt sträckning och/eller funktion behöver studeras vidare i ett senare skede.
Robust	Ett robust samhälle är tryggt och tål att det oförutsedda händer. Det har motståndskraft och anpassningsförmåga för att möta utmaningar som exempelvis klimatförändringar. Robusthet uppnås genom att planera för flexibilitet.
Samnyttjande	I FÖP centrala Göteborg behandlar framförallt samnyttjande av yta utomhus. I den allt tätare staden är det viktigt att hushålla med marken. Samnyttjande av exempelvis parkerings- och uppställningsplatser är därför något mycket positivt. Samnyttjande av friytor och parkytor är däremot något som endast ska ske som sista utväg, då det bland annat kan leda till att ytor belastas och slits mycket hårt och att gränser mellan privat och offentligt blir svåra att uppfatta.
Social hållbarhet	Det allmänna ska främja en utveckling som leder till en god social miljö för nuvarande och kommande generationer och sträva mot ett samhälle där grundläggande mänskliga rättigheter uppfylls.
Skala	Med skala avses exempelvis höjd och volym hos bebyggelsen eller gatornas bredder. Bebyggelsens skala är starkt förknippad med stadens karaktär och identitet. Inslag av höga hus kan skapa landmärken, orienteringspunkter, skalförskjutningar och på olika sätt manifesteras olika starka influenser i samhället.

<p>Stadskärnan Se även Centrala Göteborg och Innerstaden</p>	<p>Begreppet Stadskärna används i FÖP centrala Göteborg för att uttrycka ett avgränsat geografiskt område där särskilda stadsutvecklingspremissor råder. I samrådshandlingen finns två alternativ för hur stadskärnan kan utvidgas.</p> <p>I andra dokument talas det om att staden ska utvecklas flerkärnigt. Kärna i begreppet flerkärnigt avser i detta fall en särskild egenskap som innebär att en stadsdel ligger bättre till för de flöden som behövs för att skapa stadsliv än andra stadsdelar. Därmed finns större potential att utvecklas till stadsmiljöer med ett bredare utbud av funktioner som vänder sig till alla.</p> <p>Begreppet kärna ur ett regionalt perspektiv avser hela Göteborg. Kärnan erbjuder ett brett utbud för regionen som helhet.</p>
<p>Stadsmässighet</p>	<p>Stadsmässighet är ett svårdefinierat begrepp som innebär att ett område har urbana egenskaper. Stadsmässighet är något som anses vara positivt och som främjar folkliv. Det behöver finnas en variation av publikt utbud och byggnadernas utformning och placering bör vara gjord med omsorg.</p> <p>Stadsmässigheten i ett stråk har att göra med dess lägespotential. Det handlar om finmaskigheten i stadsväven, lokala platskvaliteter och tillgänglighet med avseende på rörelse och vistelse i stadsrummet. Det handlar också om hur andra stråk kopplar upp sig mot stadsväven och hur de binder samman områden. Ju större antal radiella stråk med sammanlänkande och fördelande egenskaper som leder in mot finmaskiga nätet desto bättre möjlighet till stadsmässighet.</p> <p>Brister i stadsväven bör åtgärdas så att områden får så goda kopplingar mot omgivningarna som möjligt. Det har inte bara betydelse för området i sig och dess potential till stadskvaliteter utan för hela staden.</p>
<p>Stadsstruktur</p>	<p>Stadsstruktur avser här det sätt på vilket byggnader och gator och offentliga rum kombineras i staden för att ge en bra helhetsmiljö. Historiskt har ett stort antal sådana mönster använts i staden och bildar tillsammans den helhet av historiska lager som bildar Göteborg. Exempel på sådana stadsstrukturer är traditionell kvartersstad med kringbyggda kvarter (Linnéstaden), lamellhus och skivhus i park (Västra Frölunda) och trädgårdsstad med radhus (Änggården). Olika stadsstrukturer har olika sociala kvaliteter men också olika potential för täthet</p>

Tillgänglighet	Tillgänglighet kan definieras som hur lätt medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud av service eller de aktiviteter som de har behov av. Graden av tillgänglighet beror på hur stor uppoffringen är i fråga om exempelvis restid, och kostnad, samt hinder, trygghet samt tillgång till färdmedel för att nå önskad destination.
Trafik	Här åsyftas förflyttning av människor och varor i ett gatusystem eller på vatten med eller utan fordon.
Trafikstruktur	Trafiken i förhållande till gata/väg/stråk
Täthet	<p>Täthet handlar som begrepp i första hand om täthet av människor som arbetar eller bor inom ett område, det som kan benämnas dag- och nattbefolkning. En tät stadsmiljö är en förutsättning, men inte en garanti, för en nära storstad.</p> <p>Täthet av bostäder skapar fler behov av service så som skola/förskola och parker med mera.</p> <p>Täthet av arbetsplatser skapar mindre behov av samhällsservice men ett område med uteslutande verksamheter kan istället skapa barriärer i form av miljöer som inte är välkommande för allmänheten.</p>
Urbanitet	Urbanitet handlar om människors interaktion i det offentliga rummet. Med urbanitet menar vi samma sak som stadsmässighet, att med funktionsblandning, täthet och folkliv skapa en attraktiv stadsmiljö. Stadsmässighet och urbanitet kan egentligen inte byggas, utan växer fram successivt i en stad. Däremot kan stadsplaneringen skapa olika förutsättningar för den att uppkomma.
Vattenförekomst	Kan delas in i ytvattenförekomst, till exempel en sjö eller en å, och grundvattenförekomst, som är "en avgränsad volym grundvatten i en eller flera akviferer". En vattenförekomst är också minsta storheten för beskrivning och bedömning av vatten. Begreppet vattenförekomst har tillkommit för att det ska vara möjligt att jämföra vattenkvalitet och miljöpåverkan mellan olika vattenförekomster av samma typ.
Älvstaden	Älvstaden innefattar älven samt de nya stora stadsutvecklingsområdena längs älven; Lindholmen, Frihamnen, Backaplan, Ringön, Gullbergsvass, Centralenområdet och Södra Älvstranden.

