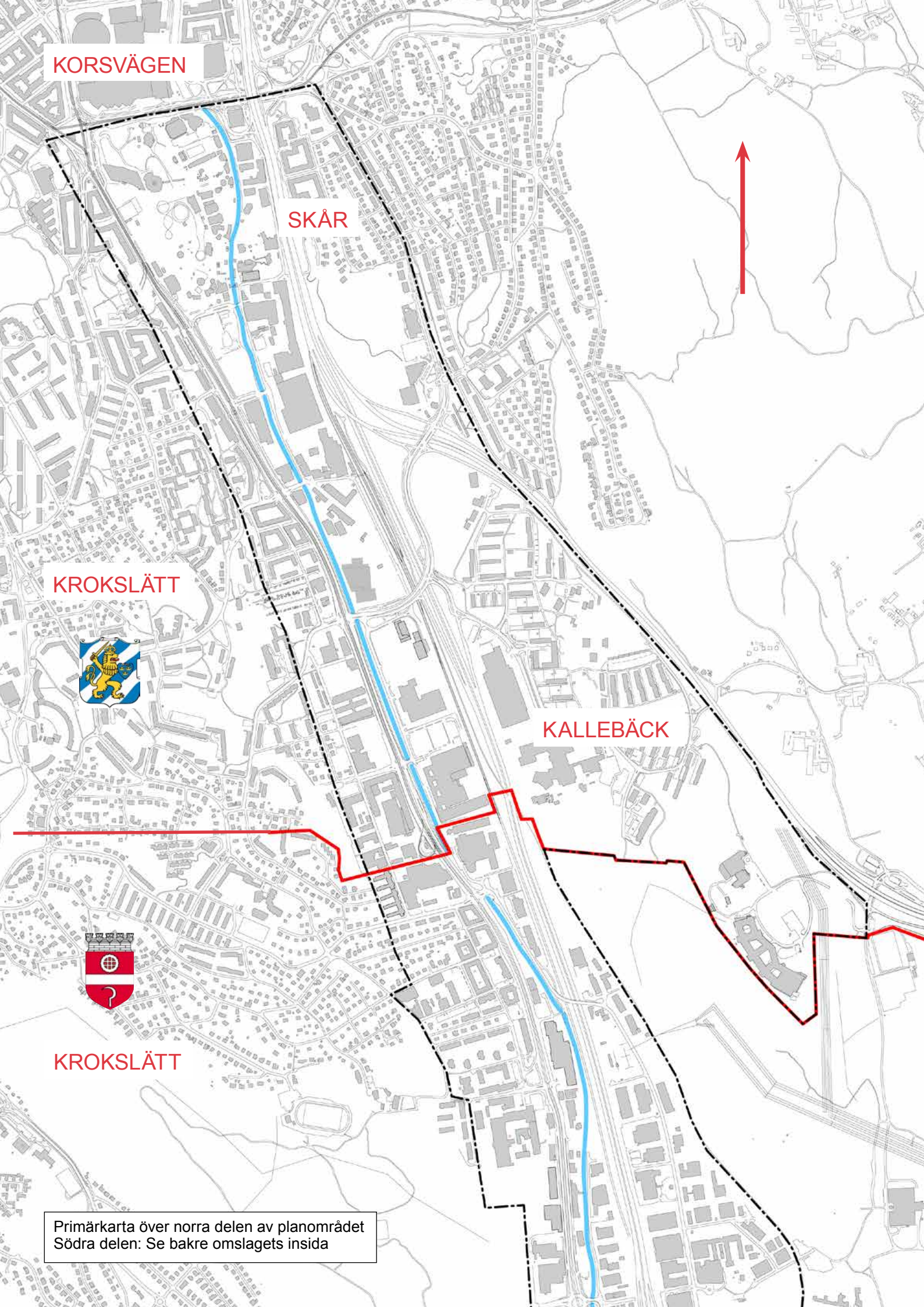
Översiktsplan för Göteborg och Mölndal fördjupad för

Mölndalsåns dalgång

Samrådshandling november 2013



Primärkarta över norra delen av planområdet
Södra delen: Se bakre omslagets insida

Uppdraget

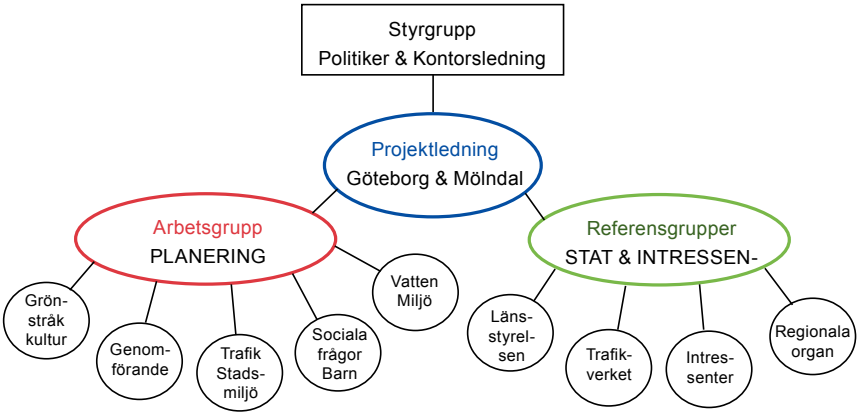
Byggnadsnämnden i Göteborg och kommunstyrelsen i Mölndal uppdrog 2008-11-22 åt städernas stadsbyggnadskontor/förvaltning att i samverkan ta fram gemensamma planeringsförutsättningar och strategier för den fysiska planeringen och för infrastrukturutvecklingen i Fässbergsdalen och Mölndalsåns dalgång. I uppdraget prioriteterades arbetet med Fässbergsdalen, och *Översiktsplan för Göteborg och Mölndal – fördjupad för Fässbergsdalen* antogs 2012 av båda städerna.

En samrådshandling, *Översiktsplan för Göteborg och Mölndal – fördjupad för Mölndalsåns dalgång*, har nu upprättats. Ett tidigare samråd genomfördes år 2000 men arbetet fick avbrytas på grund av ovisshet om den statliga trafikutvecklingen och därmed riksintressets geografiska utbredning. I och med Trafikverkets utredning 2012 av markåtgången för riksväg och bana genom dalen har klarhet vunnits i frågan och arbetet med den fördjupade översiktsplanen har kunnat återupptas.

Ett samordnat uppdrag syftar till att skapa goda förutsättningar för en långsiktigt hållbar regional struktur genom:

- att initiera utredningssamverkan
- att starta en kommunövergripande planering samt
- att utarbeta gemensamma strategier för genomförande och finansiering av infrastruktur

I arbetet med Mölndalsåns dalgång handlar det också om att skapa en sammanhängande stadsmiljö med gemensam karaktär.



Organisation

Arbetet har bedrivits under ledning av projektledare från de båda städernas stadsbyggnadskontor/förvaltning. I arbetet har ingått de båda städernas fastighetskontor/mark- och exploateringsavdelning och trafikkontor/tekniska förvaltning medan övriga förvaltningar deltagit vid behov. Extern expertkunskap och idéer har inhämtats vad gäller trafik och grönstruktur, medan interna experter behandlat vattenfrågor och geologi och hydrogeologi. Genomförandefrågorna har diskuterats i avsikt att finna realiserbara etapper, och förslaget är samfinansiering mellan intressenter och kommunen. Samarbetet med Trafikverket har varit kontinuerligt under arbetet och underhandssamtal har förts med Länsstyrelsen. De många intressenterna som bygger eller har förfrågningar om byggprojekt i dalgången har informerats i samband med diskussioner om deras projekt. Stadsdelsförvaltningen Centrum i Göteborg har vid ett nämndmöte informerats om pågående översiktsplanearbete. Information har även lämnats till planeringsutskottet i Mölndal. Föreliggande samrådshandling redovisar förslag och strategier som avser leda till en god och hållbar stadsutveckling i dalgången. Samrådet avses öka kunskapsunderlaget och skapa samverkan i strategiska mellankommunala frågor, samt resultera i en gemensam inriktning för kommande detaljplaner.

Göteborg och Mölndal, november 2013

Projektledare Göteborg

Inger Bergström

Projektledare Mölndal

Elisabet Börlin

Innehåll

Medverkande	1
Bakgrund	2
Arbetet	3
Sammanfattning	4
Föreslagen markanvändning	8
Föreslagna regler och rekommendationer	12
Riksintressen	18
Markanvändning / infrastruktur - kort sikt	20
Markanvändning / infrastruktur - medellång sikt	22
Markanvändning / infrastruktur - lång sikt	24
Gällande översiktsplan	26
Historia	30
Kulturhistorisk bebyggelse	34
Befolkning	40
Trafik	46
Grönstrukturutveckling	60
Markförhållanden	66
Vatten	70
Genomförande / finansiering	74
Konsekvenser	76
Bilagor	86

Medverkande

Projektledning

Inger Bergström	Stadsbyggnadskontoret, Göteborg
Birgitta Jeppsson	Stadsbyggnadsförvaltningen, Mölndal t.o.m. 2013
Elisabet Börlin	Stadsbyggnadsförvaltningen, Mölndal

Medverkande - Mölndal

Kristina Bodin	Stadsbyggnadsförvaltningen
Eva Engman	Konsult
Christina Sörman	Stadsbyggnadsförvaltningen
Leif-Henrik Andersson	Tekniska förvaltningen
Ulf Bredby	Tekniska förvaltningen
Susanne Hultgren	Tekniska förvaltningen
Agneta Thörnqvist	Tekniska förvaltningen
Lars-Erik Jevås	Miljöförvaltningen
Gun Kriström	Miljöförvaltningen
Mikael Hammerman	Kultur och Fritidsförvaltningen
Bodil Magnusson	Kultur och Fritidsförvaltningen
John Gustavsson	Praktikant 2012

Medverkande - Göteborg

Niklas Blomquist	Stadsbyggnadskontoret
Carolin Folkeson	Stadsbyggnadskontoret
Hanna C Kaplan	Stadsbyggnadskontoret
Ulf Moback	Stadsbyggnadskontoret
Sirpa Ruuskanen Johansson	Stadsbyggnadskontoret
Måns Werner	Stadsbyggnadskontoret
Louise Österlin	Stadsbyggnadskontoret
Malin Mikaelsson	SDF Centrum
Lars Johansson	Fastighetskontoret
Per-Anders Käll	Fastighetskontoret
Jonas Bergqvist	Trafikkontoret
Anna Boberg	Trafikkontoret
Max Falk	Trafikkontoret t.o.m. 2012
Johan Jerling	Trafikkontoret
Magnus Ståhl	Trafikkontoret
Marie Falk	Kretslopp och vatten t.o.m. 2012
Eva Hansson	Kretslopp och vatten
Helena Bjarnegård	Park och Natur
Elisabeth Lindgren	Park och Natur
Pernilla Rydeving	Miljöförvaltningen

Trafikverket

Josefin Axelsson
Christina Gustafsson t.o.m. 2012
Sören Gustafsson t.o.m. 2012
Sören Hall t.o.m. 2010
Lars Hansson, konsult SWECO
Lisa Söderström

Västtrafik

Malin Johansson
Christian Larsson

Länsstyrelsen

Christina Gustafsson fr.o.m. 2012
Torbjörn Sahl
Peter Nordström t.o.m. 2012

Foto och flygbilder:	Mölndal och Göteborg
Grafik och layout:	Louise Österlin, Stadsbyggnadskontoret, Göteborg
Kartor:	Christina Sörman, Stadsbyggnadsförvaltningen, Mölndal
Omslagsfotografi:	Flygare Palmnäs
Flygfotografier sid 55 o 83	Copyright Göteborgs stad

Bakgrund

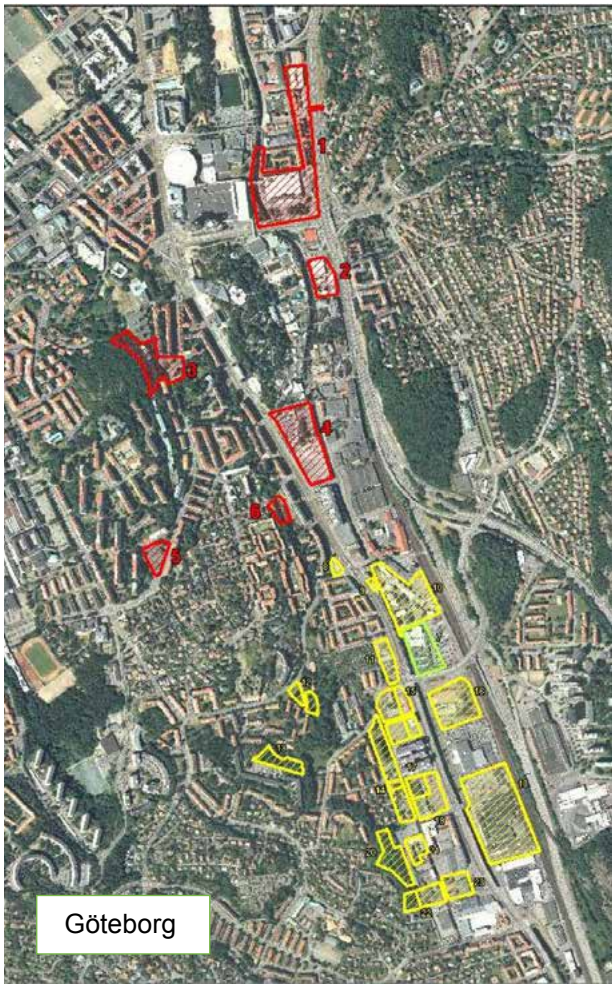
Under ett par decennier har en stadsförnyelse pågått i Mölndalsåns dalgång. Efterfrågan på industrimark har minskat och en tätare stadsbebyggelse med bostäder, handel och kontor efterfrågas. Trycket från marknaden är högt och med redan utbyggd kollektivtrafik och övrig infrastruktur är dalgången lämplig att omvandlas på kort till medellång sikt. Området är attraktivt och efterfrågat för bostäder men reser utmaningar för en god boendemiljö då trafikmiljön är dominerande och grönstrukturen eftersatt.

En omvandling från industrimiljö till stadsmiljö av centrumkaraktär kräver att stadsmiljön rustas upp och kompletteras med kommunal och kommersiell service samt tillgång till rekreation och naturmiljöer; en upprustning av naturmiljön kring Mölndalsån har länge efterfrågats.

Fastighetsägarna i dalgången har inkommit med ett stort antal förfrågningar om detaljplan för kontor och bostäder. Mölndals innerstad har stora utvecklingsområden.

Trafikstråket genom dalgången utgör en kraftig barriär för stadslivet. Kopplingen mellan bebyggelsen utefter dalgångens båda sidor är dålig. För en god utveckling bör barriärverkan överbryggas och stadsdelarna kopplas samman.

Trafikverket har parallellt med arbetet med den fördjupade översiktsplanen genomfört en markåtgångsutredning för väg och bana, avsedd att ligga till grund för städernas detaljplanering. Alla förutsättningar är därför på plats för att fortsätta det arbete med dalgångens utveckling som påbörjades på 1990-talet. Det gemensamma målet är att skapa en hållbar, central stadsbebyggelse med goda boendekvaliteter, hög servicenivå och ett intressant stadsliv. Utvecklingen är snabb och byggviljan hög inom området, flera nya bostäder och kontor har byggts på senare tid och i båda städerna pågår flera detaljplaner. Den fördjupade översiktplanen för Mölndalsåns dalgång blir i en snabb utveckling viktig som ett gemensam kvalitetsdokument för stadsmiljön i dalgången.



Pågående projekt 2011

Arbetet

Arbetet har behandlat frågor om hur planerad exploatering påverkar befintlig infrastuktur och vilka krav omvandlingen från äldre industriområden till blandad bebyggelse med ett stort inslag av bostäder ställer på kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik, service, grönstruktur och stadsmiljö. En stor del i arbetet har även varit att få klarhet angående framtida utbyggnad av järnväg och motorväg samt hur en ökad bebyggelse kan samordnas med planerad infrastrukturutbyggnad. Redan studerade och aktuella frågor om vatten, översvämningar och skredrisker i området har sammanställts och strategier och rekommendationer till detaljplaner och bygglov föreslagits för säker bebyggelse. Även säkerheten i förhållande till farligt gods på E6 och järnväg har behandlats liksom den barriärverkan som den tunga infrastukturen har. Möjligheterna att binda samman området väster om E6 med stadsdelar och attraktiva naturområden som Delsjöreservatet öster om E6 och järnväg har studerats. Detta är särskilt viktigt i Mölndals innerstad med omnejd. Även för bebyggelsen runt Mjölktorget i Kallebäck som ligger avskilt från övrig stadsbebyggelse.

För det stadsliv som uppstår när området blir bebott och får fler arbetsplater har gatumiljön studerats med särskild inriktning på att skapa attraktiva promenadmiljöer och möjlighet till effektiv cykelpendling.

Dalgången har en intressant industrihistoria och många bevaransvärda och karaktärsskapande industribyggnader. Kulturmiljön har därför studerats både med bevarandefrågor och stadsmiljöfrågor i åtanke. Dalgången kan utvecklas till ett stadsområde med en egen stark identitet om dessa värden tillvaratas och de vackra byggnaderna framhålls i stadsrummet.

Under arbetes gång har kollektivtrafiken förbättrats i och med K2020 och ytterligare förbättringar planeras. Trängselskatt har införts, och då området innehåller betalstationer har trafiken i området påverkats. Trafikverket planerar bygga om Kallebäcksmotet, vilket också påverkar området.

Foto: Miljöförvaltningen, Göteborg

Sammanfattning

Göteborgs och Mölndals städer har tagit fram gemensamma strategier för markanvändning och stadsmiljö, infrastruktur samt vatten- och grönstruktur för en hållbar stadsutveckling i Mölndalsåns dalgång. Utökad kollektivtrafik i enlighet med K2020 och beslutade regleringar av Mölndalsåns vattenflöden ingår som planeringsförutsättningar. Gemensamma konsekvensbeskrivningar behandlar miljö, sociala frågor och kommunal ekonomi.

Bebyggelsen utefter dalgången förtätas och bostäder och verksamheter blandas, samtidigt som infrastrukturen, särskilt kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken, utvecklas. Huvudgator, knutpunkter och mötesplatser får aktiva bottenvåningar. Reservat för utbyggnad av järnvägen samt trafikplatser på motorvägen preciseras. Kulturmiljöer tas till vara, natur- och rekreationsmiljöer utvecklas. Med blandade funktioner och förbättringar i den yttre stadsmiljön finns förutsättningar att utveckla en god livsmiljö i dalgången.

Sammanlagt ryms inom planområdet (Göteborg och Mölndal) minst 6-7000 nya bostäder och ca 275 000 kvm ny verksamhetsyta.

Markanvändning

Dagens markanvändning är blandad, dock med en stor del verksamheter ofta med stora markparkeringar. Äldre och nyare industribyggnader blandas och exploateringsgraden är i flera delar låg. Bilhandeln karaktäriserar på vissa sträckor stadsmiljön. Nära Korsvägen och Mölndals innerstad finns relativt tät bostadsbebyggelse.

I Mölndal finns stora utvecklingsområden i Forsåker (f.d. Papyrus) och vid Kvarnbyn (f.d. Soab). Även Mölndals innerstad är under omvandling och sjukhuset är under utbyggnad. I Göteborg planerar Liseberg för en utbyggnad söderut och flera detaljplaner för bostäder och verksamheter pågår.

Rekommendationer

- Planering för tät blandad stadsbebyggelse, särskilt i lägen med god kollektivtrafik och nära knutpunkter.
- Utmed huvudgator ska bottenvåningarna rymma handel, service, kultur eller andra verksamheter som ska vända sig mot gatan.
- Byggnader längs huvudgator ska stå i fastighetsgräns mot gatan. Alternativt ska kvartersmark mellan fastighetsgräns och byggnad vara tillgänglig för allmänheten.
- Barriärbebyggelse i form av parkeringshus/kontor föreslås mot E6 och järnväg.
- Bostäder ska utformas så att man klarar Boverkets rekommendationer för trafikbuller.
- All förändrad markanvändning, även inom befintlig bebyggelse, ska prövas i detaljplan.

Bebyggelseutveckling i dalgången på lång sikt:

	Nya bostäder	Nya arbetsplatser	Nya kvm verksamheter
Göteborg	2 000 - 3 000	1 500 - 2 000	60 000 - 80 000
Mölndal	4 000	4 000 - 6 000	160 000 - 240 000
Totalt	6 000 - 7 000	5 500 - 8 000	220 000 - 320 000

Riksintressen

Västkustbanan med station Mölndals nedre, Kust till kust-banan, väg E6/E20 och väg 40/väg 27 utgör riksintresse. Redovisade objekt ska skyddas mot åtgärder som kan skada riksintresset. Reservat för Västlänken med planerad tågtunnel från Korsvägen till Almedal ingår i planområdet. Trafikverket har gjort en studie som visar vilket markområde som kan behövas för utbyggnad av den statliga infrastrukturen. E6/E20 Söderleden utanför planområdet ansluter till E6/E20 i Åbromotet och utgör riksintresse. Industribyggnader på norra sidan av Götaforsen ingår i planområdet. Delar av industrimiljön utmed forsen och Mölndals Kvarnbyn utgör riksintresse.

Rekommendationer

- Områden av riksintresse bevaras och skyddas.
- Utökat markområde för statlig infrastruktur reserveras och säkerställs.
- Kulturmiljön i Mölndals Kvarnby bevaras och utvecklas. Spår från den industriella epoken bör kunna avläsas även i framtiden.

Historia

I slutet av 1700-talet och under 1800-talet utvecklades ett flertal industrier, företrädesvis textilindustrier, längs Mölndalsån, I Mölndal etablerades tidigt pappersbruk. Stora delar av marken i dalgången var dock fortfarande odlad långt in på 1900-talet. Mölndalsån har utnyttjats både som transportled och som processvatten till industrierna. Mölndalsvägen/Göteborgsvägen fungerade som huvudinfart till Göteborg ända fram till 1960-1980 då den ersattes av motorvägen.

Bostadsbebyggelsen utvecklades samtidigt med industribebyggelsen men merparten av bostäderna har tillkommit först efter 1950-talet.

Rekommendationer

- Äldre kulturmiljöer och kulturhistoriskt värdefulla miljöer ska tas tillvara och utvecklas som karaktärsskapande element i stadsbilden.

Kulturhistorisk bebyggelse

Utöver flera byggnader inom Liseberg, skänker Kanolds chokladfabrik, Lyckholms fabriker, Almedals fabriker, Wezäta Melins tegelfasad m fl vackra tegelbyggnader från 1800-tal och tidigt 1900-tal karaktär åt dagens bebyggelse i Göteborg. Krokslätts fabriker, Hagåkersgatans bostadsområde, Mölndals stadshus, Lackarebäcks gård med omgivning, Papyrus, Mölndals Kvarnbyns industrimiljö bidrar till bebyggelsekaraktären i Mölndal. Av dessa saknar Kanolds, Almedals och Wezäta skydd i Göteborgs bevarandeplan.

Rekommendationer

- Rekommendationer och riktlinjer i kommunernas bevarandeprogram ska beaktas.
- Övrig kulturhistoriskt värdefull bebyggelse som bör tas tillvara är f.d. Kanolds chokladfabrik, Almedals fabriker, Wezätas fasad mot Mölndalsvägen och grindstugorna till Mölndals sjukhus.

Trafik

Biltrafiken i dalgången uppgick 2012 till över 120 000 fordon per vardagsdygn. Till detta kom ca 40 000 resor med kollektiva färdmedel, vilket är knappt en fjärdedel av resorna. Dessa siffror påverkas av trängselskatten, vars effekter nu studeras kontinuerligt. Hittills har utfallet varit bättre än förväntat och när denna plan kommer till utställning vet vi mer om de bestående effekterna. Lokalt kan biltrafiken öka inom planområdet, men totalt bör biltrafiken inte öka under förutsättning att K2020 genomförs enligt planerna. Trafikverket har i en studie av markåtgången för riksintresset i dalgången redovisat markbehov för utbyggd infrastruktur, vilken bifogas samrådshandlingen. Reservat för utbyggd järnväg på Västkustbanan och järnväg mot Borås - Kust till kust-banan/Götalandsbanan redovisas. Detta kan innebära upp till sex spår i markplan och medföra restriktioner på dagens markanvändning. Studien är avsedd att ligga som underlag för kommunernas planering.

Rekommendationer

- Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras.
- Mölndalsvägen/Göteborgsvägen förbättras som stadsgata med planteringar och cykelbanor.
- Lokalvägnätet kompletteras. Sammanbindning av Lackarebäck och Kallebäck för att möjliggöra kollektivtrafikförbindelse.
- Lokalgators trottoarer och cykelbanor breddas och förbättras.
- Kantstensparkering tillåts för besökare till bostäder och verksamheter, men all övrig parkering ska ske på kvartersmark. Markparkering ska undvikas till förmån för bebyggelse och grönytor.
- Utbyggnad av järnväg med reservat för fler spår och utökat stationsområde i Mölndals C.
- För Götalandsbanan förordas sträckning M 1 ½ via Mölndal.

Grönstrukturutveckling

Idag finns få tillgängliga gröna ytor i dalgången. Mölndalsåns vatten och stränder tillhör omgivande fastigheter. Gränsen går mitt i ån, vilket gör stränderna svårtillgängliga för allmänheten, särskilt på åns östra sida. I Mölndal finns parkmark kopplad till ån, och ån har därmed en större andel tillgängliga stränder i Mölndal än i Göteborg. Idéskisser till hur grönstrukturen kan utvecklas och den gröna upplevelsen förstärkas samt vattenmiljön göras tillgänglig har tagits fram i parallella uppdrag med tre inbjudna landskapsarkitekter. Samtliga idéförslag uppmärksammar Mölndalsåns osynlighet i stadsbilden och bristen på tvärförbindelser till omgivande grönområden.

Rekommendationer

- Mölndalsåns stränder och närområde (i första hand östra sidan) ska vara tillgängliga för allmänheten och rymma promenadstråk och gångbroar över ån.
- Bostadsgårdar ska rymma grönska. Särskild hänsyn ska tas till barns boendemiljö.

Vatten

Mölndalsån, som rinner norrut genom dalgången, har under 1900-talet flera gånger orsakat kraftiga översvämningar. Ån är reglerad enligt en ursprunglig vattendom från 1955. Flera kompletterande vattendomar finns och nya domar kommer att sökas. En modell över åsystemet har skapats för att beräkna effekter vid olika nederbörd. De tre kommunerna Göteborg, Mölndal och Härryda har utvecklat ett styr- och övervakningssystem för Mölndalsåns fem stora dämmen i avsikt att förhindra översvämningar. Befintliga översvämningskarteringar håller på att uppdateras.

Rekommendationer

- Byggnader för viktiga funktioner ska skyddas från höga vattenflöden.
- Lägsta golvhöjd ska vara de plushöjder som anges i bild på sid 73. Avsteg från dessa nivåer ska föregås av utredning om behov och genomförande av särskilda skyddsåtgärder.
- Hantering av dagvatten ska följa städernas dagvattenpolicies.

Genomförande Finansiering

Fastigheterna utmed dalgången ägs i stor utsträckning av privata fastighetsägare med intresse av att utveckla sina fastigheter. Mölndals stad äger obebyggd mark som kan bidra till dalgångens utveckling. I Göteborg finns fastigheter upplåtna med tomträtt samt kommunal mark i grönområden. Föreslagen infrastrukturutveckling, förbättrad stadsmiljö och ökad grönstruktur samt tillgänglighet till Mölndalsåns stränder utgör kostnader för den föreslagna utvecklingen.

Rekommendationer

- Inom planeringsområdet ska städerna vara huvudman för allmänna platser. Trafikverket är huvudman för E6 och järnvägar.
- Förbättringar i ett utvecklingsområde berikar alla fastighetsägare som är verksamma

inom området. Utgångspunkten är därför att kostnader för investeringar på de kommunala anläggningarna och grönstrukturen ska samfinansieras med de olika utbyggnadsobjekt som tillkommer.

- De åtgärder på allmänna anläggningar som krävs för att genomföra en detaljplan ska samfinansieras med detaljplanens intressent.
- Utbyggnader på de statliga anläggningarna förutsätts ingå i statens infrastrukturplaner.

Konsekvenser

En konsekvensanalys är framtagen av de båda städerna gemensamt. Nivån på analysen är översiktlig och syftar till att redovisa planens översiktliga miljöeffekter samt redovisa sociala och ekonomiska konsekvenser. Analysen är indelad i tre avsnitt:

- Sociala konsekvenser
- Miljökonsekvenser
- Ekonomiska konsekvenser

Gemensamma målformuleringar för de båda städerna har upprättats och målkonflikter har identifierats.

Slutsatser av konsekvensanalysen

- En hållbar utveckling inom planområdet utefter Mölndalsåns dalgång är möjlig i och med genomförandet av denna plan och med fortsatt strategisk samverkan över kommungränsen.
- Förtätningar inom området och ökad bostadsbebyggelse kommer att innebära förändrat trafikarbete. Utbyggnad av kollektivtrafiken och effekterna av trängselskatterna beräknas, tillsammans med utbyggd gång- och cykeltrafik, bidra till att biltrafikresandet sammanlagt inte ökar.
- Utbyggnad av nya järnvägar och annan infrastruktur kommer att innebära en miljöpåverkan. Miljökvalitetsnormer för frisk luft bedöms inte överskridas. Buller bedöms vara ett hanterligt problem då trafiken inte bedöms öka och den föreslagna bebyggelsestrukturen är avsedd att skydda boende och rekreationsytor mot buller. Dock måste kollektivtrafikfordonens bulleralstring uppmärksammas.
- Vattenkvaliteten förutsätts förbättras med ökade möjligheter att ta om hand och rena dagvatten. Åtgärder mot effekter av översvämningar är förslagna.
- Socialt kommer området att förbättras då verksamheter och bostäder blandas. Dagens trafikmiljö kommer att förbättras och ge ökat stadsliv med säkrare, tryggare och vackrare gator, vilket kommer att skapa en bättre miljö för barn. För ungdomar blir närheten till kollektivtrafik särskilt värdefull.
- Ekonomiskt blir konsekvenserna något olika för de båda städerna. I Göteborg är huvudstrukturen i princip utbyggd, men kapaciteten och kopplingar mellan olika delar behöver byggas ut. Mölndal står inför stora infrastrukturutbyggnader som ska tas om hand ekonomiskt inom projekten och med allmänna medel. Det innebär att Göteborg initialt får en större positiv ekonomisk effekt än Mölndal.

Föreslagen markanvändning Göteborg

Befintlig infrastruktur har efter studier visat sig klara en betydligt tätare bebyggelse än dagens under förutsättning att K2020 genomförs enligt beslut. Trängselskatten har bidragit till minskad genomfartstrafik. Inom Göteborgs del av dalgången kan det därför tillkomma 2-3000 bostäder och 2000 arbetsplatser (80 000 m^2) utan att trafikmiljön överbelastas.

Området väster om E6 och järnväg föreslås omvandlas till blandad bebyggelse av central karaktär. Exploateringen föreslås bli jämförbar med den runt Korsvägen, Södra vägen och norra delen av Mölndalsvägen (6-8 våningar). En förutsättning är att biltrafiken i området inte ökar markant genom exploateringen. Detta innebär att antalet parkeringsplatser inte får öka nämnvärt, vilket kan uppnås genom t.ex. samutnyttjande av parkeringsplatser och arbete med gröna resplaner för både nytillkomna och befintliga arbetsplatser. Området lämpar sig väl för försök med bilfritt boende. Antalet parkeringsplatser för såväl arbetsplatser som bostäder ska hållas lågt med tanke på den goda tillgången till kollektivtrafik.

Längs E6 kan högre byggnader vara en tillgång förutsatt att de studeras i förhållande till den äldre industrimiljöns byggnader. I zonen mot E6 och järnväg måste bebyggelsen anpassas till transporter med farligt gods. Bebyggelsen längs E6 och järnväg föreslås utformas så att den tjänar som bullerskärm för bostäder inom området.

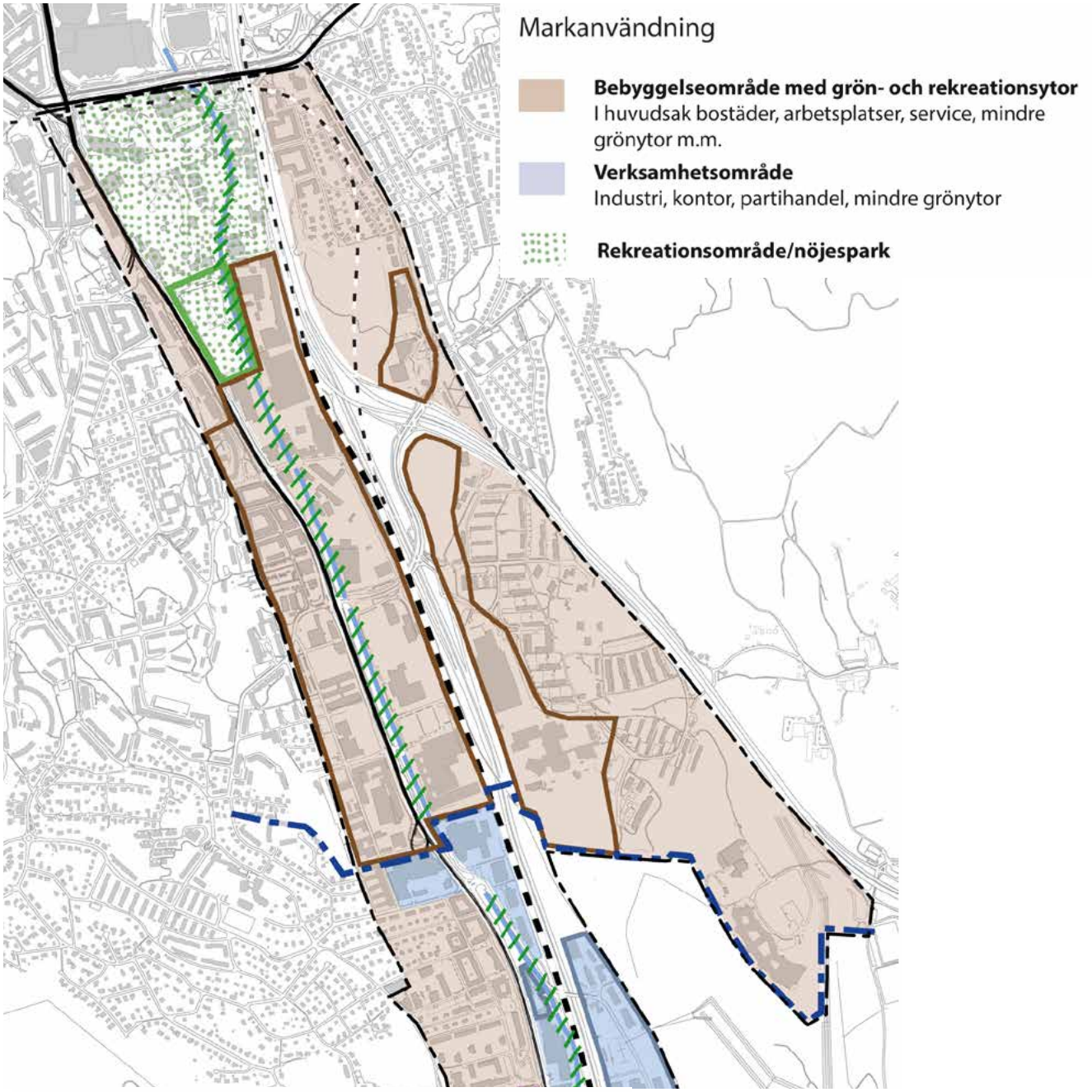
Liseberg planerar en utökning söderut. Den befintliga gångförbindelsen under E6 och järnvägen vid södra delen av Sofierogatan bör behållas och utvecklas utifrån fotgängares och cyklisters behov.

För att den täta staden som planeras i dalgången ska utgöra en god bostads- och promenadmiljö måste grönstrukturen utvecklas. Mölndalsåns stränder och närområde behöver förskönas och göras tillgängliga för allmänheten. Då fastigheterna längs ån är privatägda innebär det att detaljplaner som upprättas vid ån måste rymma allmän plats längs åns stränder. Stor möda bör läggas på att utveckla grönstrukturen så att den upplevs som en större del av stadsrummet än den gör idag. Ännu obebyggd kommunal mark längs ån förslås användas för att berika promenad- och bostadsmiljön och lämnas obebyggd eller bebyggas med parkbyggnader. Fler gångbroar över ån förslås liksom vackra sittplatser i åns närhet, lekplatser, upplevelserika promenadmiljöer, m.m.

Mölndalsvägen har sedan samrådet år 2000 utvecklats i enlighet med de överenskommelser som den gamla samrådshandlingen föreslog. Gatan är idag i stort sett färdigställd i enlighet med det konceptet. Promenadmiljön kan dock ytterligare förbättras genom att trädplanteringar kompletteras och trottoarer breddas där så är möjligt. Kantstensparkering för besök till handel föreslås i mån av plats, medan all parkering för bostäder och arbetsplatser föreslås i garage på kvartersmark. Längs Mölndalsvägen och övriga huvudgator i området föreslås handel och service i bebyggelsens bottenvåningar med entréerna vända mot gatan. Bostadsentréer föreslås också vändas mot gata, för en tryggare och livfullare promenadmiljö.

Öster om E6 och järnväg föreslås en utveckling av området i Kallebäck till blandad bebyggelse. Här finns i gällande översiktsplan ett industriområde runt Arlas anläggning och ett grönområde (Lackarebäcksfjället).

Kallebäck bör kopplas till sin omgivning genom att man överbryggar de barriärer som finns. En ny gata mellan Kallebäck och Lackarebäck föreslås för att koppla Kallebäck söderut till Mölndals innerstad. En ny gång-och cykelbro norr om Ica Maxi föreslås utredas mellan Kallebäck och Mölndalsvägen. Därigenom skapas även en förbindelse mellan Mölndalsåns dalgång och Delsjöns naturområde. Befintliga stråk såsom längs Sankt Sigfridsgatan och gångförbindelsen under väg 40 vid Gustafs Källa bör utvecklas utifrån fotgängare och cyklisters behov. I samband med ombyggnad av Kallebäcksmotet bör man studera möjligheten att bygga längs Sankt Sigfridsgatan och på så sätt ytterligare binda samman Krokslätt och Kallebäck.



Utveckling - markanvändning

Bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor
I huvudsak bostäder, arbetsplatser, service, mindre grönytor m.m.

Rekreationsområde/nöjespark

Stationsområde med stationsnära bebyggelse

Grönstråk utmed Mölndalsån

Järnväg

Järnväg i tunnel

Spårväg

Kommungräns

Gräns för planområde

Information:

Göteborg och Mölndal har olika sätt att redovisa markanvändning i sina respektive översiktsplaner.

Bruna ytor i Göteborg omfattar bebyggelseområden med en blandning av bostäder och verksamheter samt även verksamhetsområden, dock ej med störande verksamheter.

Blå ytor i Göteborg omfattar störande verksamheter.

Bruna ytor i Mölndal omfattar inte verksamhetsområden. Dessa är istället blå, även då de inte innehåller störande verksamheter.

Föreslagen markanvändning Mölndal

Huvudinriktningen för den framtida markanvändningen inom Mölndalsåns dalgång är att åstadkomma en tätare stadsbebyggelse, där bostäder och verksamheter blandas, samtidigt som det är nära till natur- kultur- och rekreationsmiljöer. Infrastrukturen utvecklas framför allt genom utbyggnad av järnvägen, med förbättrade trafikplatser på motorvägen och genom en utökad kollektivtrafik. Kulturmiljöer inom framförallt äldre industrimiljöer ska tas till vara och utvecklas. Med blandad bebyggelse och förbättringar i den yttre stadsmiljön blir området bra att leva och verka i.

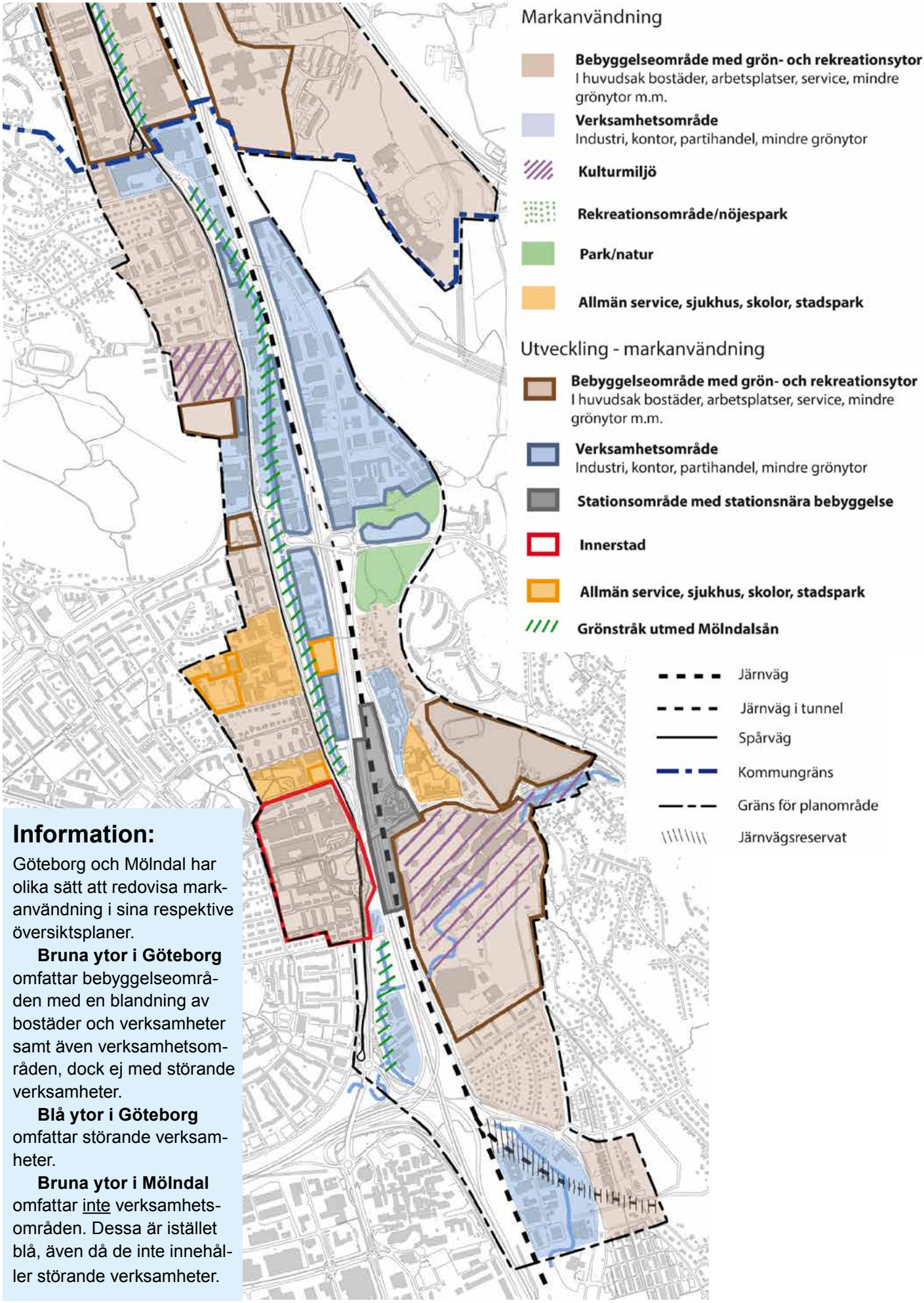
I planen föreslås nya bostäder inom flera delområden dels genom förtätning dels genom att tillåta bostäder på tidigare industrimark. I huvudsak föreslås kompletteringar av bostäder utmed Göteborgsvägen, i Mölndals innerstad samt inom industriområden utmed Kvarnbygatan och inom Forsåkerområdet (före detta Papyrus). Inom Forsåker föreslås en stadsförnyelse med blandad bebyggelse och service.

Inom alla industriområden föreslås att kontorsbebyggelse får byggas blandat med verksamheter som inte är störande för omgivningen. När ny detaljplan upprättas kan högre exploatering tillåtas under förutsättning att bebyggelsen utformas stadsmässigt utmed viktiga stråk och bytes/mötespunkter. Närmiljön ska innehålla tillgång till natur och rekreation. I vissa lägen kan handel med skrymmande varor tillåtas. Inom verksamhetsområden är det tillåtet att etablera servicefunktioner som restaurang, bank eller annan service.

Detaljhandel koncentreras till Mölndals innerstad med utökade ytor för handel och verksamheter samt mer bostäder. Mölndals Stationsområde utökas, och här ges möjlighet till stationsnära bebyggelse. Vid utbyggnad av nya spår på järnvägen Västkustbanan och Boråsbanan/Kust till kust-banan/Götalandsbanan utvecklas Mölndals Knutpunkt. Knutpunkten utformas i en sammanhållande struktur som ger god kvalitet och för att öka möjligheterna för alla att resa kollektivt. Närheten till den nya bebyggelsen är avgörande för att skapa ett hållbart resandemönster. Här kan ny högre och tätare bebyggelse förbättra stadsmiljön och knyta samman Mölndals innerstad med bebyggelse inom Forsåker och övriga områden kring Mölndals Bro-Kvarnbygatan.

I planen reserveras mark för utbyggnad av fler spår på järnvägen mellan Almedal och Mölndals Station och vidare mot Borås samt söderut mot Kungsbacka. Kring motorvägen reserveras mark för utbyggda trafikplatser.

För att sammanlänka västra och östra Mölndal och minska barriäreffekter av infrastrukturen föreslås fler gång- och cykelbroar samt en utvecklad grönstruktur utmed Mölndalsån sammanlänkad med omgivande större grönområden.



Information:

Göteborg och Mölndal har olika sätt att redovisa markanvändning i sina respektive översiktsplaner.

Bruna ytor i Göteborg omfattar bebyggelseområden med en blandning av bostäder och verksamheter samt även verksamhetsområden, dock ej med störande verksamheter.

Blå ytor i Göteborg omfattar störande verksamheter.

Bruna ytor i Mölndal omfattar inte verksamhetsområden. Dessa är istället blå, även då de inte innehåller störande verksamheter.

Föreslagna generella rekommendationer

Rekommendationer är kommunernas ställningstaganden om mark- och vattenanvändningen i ett speciellt område eller generellt inom hela planområdet. Rekommendationerna utgör underlag då detaljplaner upprättas, men är inte juridiskt bindande, till skillnad från de regler som finns för plan- och byggverksamhet.

Dessa generella rekommendationer föreslås gälla gemensamt för Göteborg och Mölndal:

Tät stadsbebyggelse

En tät stadsbebyggelse föreslås där bostäder och verksamheter blandas. Exploateringsgraden höjs, speciellt i strategiska lägen utmed stråk med god kollektivtrafik och nära knutpunkter. Utefter Mölndalsvägen/Göteborgsvägen föreslås en relativt jämn bebyggelse på 5-8 våningar. Utefter E6 kan höghus vara ett intressant stadsbyggnadselement samtidigt som ett gott annonsläge erbjuds.

All förändrad markanvändning, även inom befintlig bebyggelse, ska prövas i detaljplan.

Aktiva bottenvåningar

Utefter huvudgator och vid knutpunkter föreslås aktiva bottenvåningar, som kan innehålla handel, service, kultur eller andra verksamheter som vänder sig mot gatan så att gatumiljön blir en attraktiv och trygg promenad- och cykelmiljö. Här ska byggnaderna stå i fastighetsgräns, alternativt ska kvartersmark mellan fastighetsgräns och byggnad vara tillgänglig för allmänheten.

Bullerskydd

För att skydda tillkommande bostadsbebyggelse mot buller från motorvägen föreslås barriärbebyggelse i form av parkeringshus/kontor mot E6 och järnväg.

Bostäder ska utformas så att man klarar Boverkets rekommendationer för trafikbuller med tillämpning av avstegsreglerna för ”ny tätare bebyggelse, till exempel ordnad kvartersstruktur, längs kollektivtrafikstråk i större städer” under förutsättning att en tyst eller ljuddämpad sida kan anordnas och att minst hälften av bostadsrummen per lägenhet läggs åt den tysta eller ljuddämpade sidan samt att ljuddämpad uteplats kan erbjudas i närmiljön.

Levande stadsmiljö

Områdets stadsmiljö ska spegla den historiska utvecklingen genom att äldre kulturmiljöer tas till vara och utvecklas som karaktärsskapande element i stadsbilden. Tillsammans med en förbättrad grönstruktur och förbättrade gång- och cykelstråk ska kulturmiljöns attraktivitet bidra till ökad promenadvilja och stärka stadsmiljöns identitet.

Kulturbyggnader inom äldre industrimiljöer tas till vara för att skapa karaktär och identitet i den nya stadsmiljön. Kopplingar görs mellan olika delar av planområdet och till kringliggande stads- och rekreationsområden genom att man överbryggar de barriärer som finns. Grönstrukturen i dalgången förbättras.

Vid förtätning ska ny bebyggelse berika och stärka det kulturhistoriska värdet. Bebyggelse, som utöver de i bevarandeprogrammet bör tas till vara som bidrag till en vacker stadsmiljö, är f.d. Kanolds chokladfabrik, Almedals fabriker, Wezätas fasad mot Mölndalsvägen och grindstugorna vid Mölndals sjukhus.

Trafik

Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras.

Mölndalsvägen/Göteborgsvägen förbättras som stadsgata med trädplanteringar, trottoarer och cykelbanor på båda sidor. Utefter Mölndalsvägen/Göteborgsvägens östra sida planeras för en snabbcykelbana.

Lokalvägnätet kompletteras på båda sidor av dalgången. Lackarebäck binds samman med Kallebäck så att kollektivtrafik kan köra sträckan Mölndals innerstad – Korsvägen även på dalgångens östra sida.

Järnvägen och övrig kollektivtrafik byggs ut. Mark för utbyggnad av fler spår på båda sidor av Västkustbanan reserveras, liksom två alternativa sträckningar av järnväg mot Borås/Kust till kust-bana/Götalandsbana. Mark för stationsområde i Mölndal C utökas. För Götalandsbanan förordas sträckning M 1 ½ via Mölndal.

Parkering

Kantstensparkering tillåts för kunder till handel och service, samt som gästparkering. På lokalgatorna breddas trottoarer och där behov finns skapas cykelbanor. All parkering till bostäder och verksamheter utöver gäst- och kundparkering ska ske på kvartersmark. Markparkering ska undvikas till förmån för bebyggelse och grönytor.

Grönska i stadsmiljön

Grönstrukturen i området förstärks, såväl på marken som i form av vertikal plantering och takterrasser m.m. Kopplingar till omgivande grönområden förbättras. Bostadsgårdar bör vara gröna. Särskild hänsyn ska tas till barns boendemiljö. Åns stränder bör göras tillgängliga för allmänheten, dvs. övergå till allmän plats och vattendraget utnyttjas som en kvalité i stadsmiljön. Rekreationsmiljöer bör skyddas från buller från motorvägen.

Vatten

Byggnader för viktiga funktioner ska skyddas från höga vattenflöden. Lägsta golvhöjd ska vara de plushöjder som anges i bild på sid 73. Avsteg från dessa nivåer ska föregås av utredning om behov och genomförande av särskilda skyddsåtgärder.

Rening av dagvatten ska förbättras. Möjligheterna till fördröjning ökar i och med att stora parkeringsplatser bebyggs och delvis omvandlas till bostadsgårdar. Hantering av dagvatten ska följa städernas dagvattenpolicies. Möjliga åtgärder för att klara miljökvalitetsnormer för ytvatten behöver utredas. Där det är möjligt ökas grönskan och därmed infiltrationsförmågan i anslutning till Mölndalsån.

Föreslagna regler och rekommendationer

Regler för landområden – Göteborg

D Område med detaljplan (4 kap. 2 § PBL)

Regleringen av markens användning och av bebyggelsen kan ske genom detaljplan och områdesbestämmelser. Äldre planer som stadsplaner, byggnadsplaner och avstyckningsplaner gäller som detaljplaner.

F7 Skyddsområde runt vattentäkt (7 kap. 21-22 §§ MB)

Två områden i Kallebäck omfattas av skyddsområde för vattentäkt: *Kallebäck västra*, vattendom 1959, Arla grundvattentäkt, samt *Kallebäck södra*, vattendom 1976. Inom områdena ställs bl.a. skärpta krav på hantering av avlopp, bekämpningsmedel, avfall och oljeprodukter

Rekommendationer för landområden – Göteborg

R1b Område för stadsutveckling, blandad bebyggelse

Utbyggnadsområde för bostäder och verksamheter, handel, serviceanläggningar och andra anläggningar som inte är störande för omgivningen. Området ska kopplas till Mölndalsvägen, Skår och Flöjelbergsgatan genom att överbrygga de barriärer som finns.

R1c Område för stadsutveckling, central karaktär

Utbyggnadsområde för bostäder och verksamheter, handel, serviceanläggningar och andra anläggningar som inte är störande för omgivningen. Området bör få en central karaktär med exploatering jämförbar med den runt Korsvägen, Södra vägen och norra delen av Mölndalsvägen.

R8dp Rekreationsanläggning/nöjespark inom detaljplan

Område för utökning av Liseberg.

R12 Område med särskilt stora värden för naturvård, friluftsliv, landskapsbild, kulturlandskap

Området utgörs av Mölndalsåns stränder och närområde. Området ska utvecklas som grönt stadsområde och göras tillgängligt för allmänheten. Åns stränder ska i detaljplaner anges som allmän plats.

R15 Skydds- och bedömningszon runt transportled för farligt gods

Riktlinjerna i den antagna ”Översiktsplan för Göteborg – fördjupad för sektorn Transporter av farligt gods” ska följas vid planering och prövning av lov intill transportleder för farligt gods.

R 16 Markreservat för kommunikation

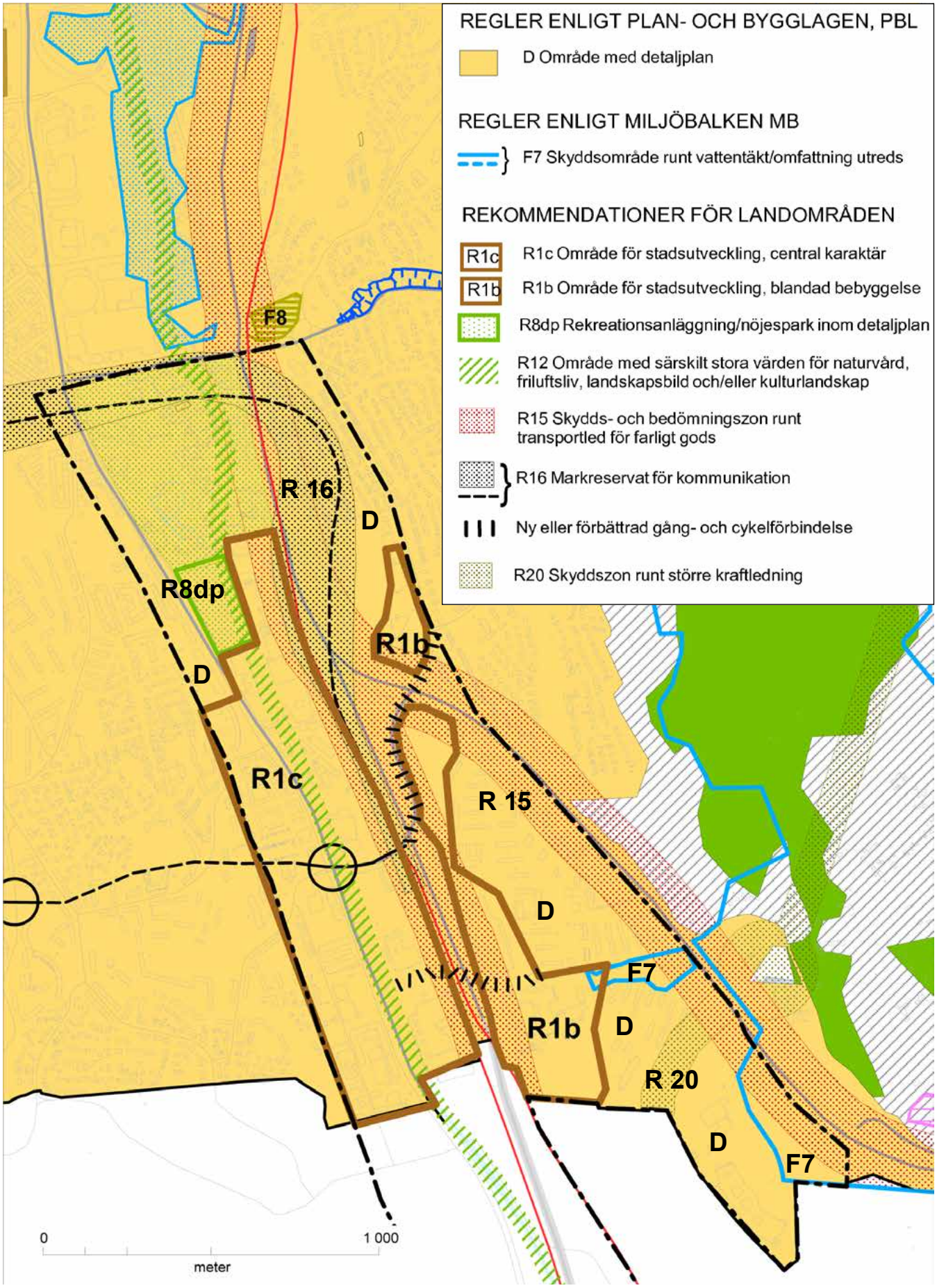
Markreservat för planerade vägar, järnvägar och spårvägar (delvis i tunnel). Särskild hänsyn ska tas till reservatens läge och utbredning vid prövning av lov och då detaljplaner upprättas.

R20 Skyddszon runt större kraftledning

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

I I I I Nya och förbättrade gång- och cykelförbindelser föreslås utefter Sankt Sigfridsgatan mot Skår och mellan Grafiska vägen och Kallebäck i höjd med ICA Maxi.

Mellan Kallebäck i Göteborg och Lackarebäck i Mölndal föreslås ny gata som kan föra kollektivtrafik.


REGLER ENLIGT PLAN- OCH BYGGLAGEN, PBL
D Område med detaljplan
REGLER ENLIGT MILJÖBALKEN MB
F7 Skyddsområde runt vattentäkt/omfattning utreds
REKOMMENDATIONER FÖR LANDOMRÅDEN
R1c
R1c Område för stadsutveckling, central karaktär
R1b
R1b Område för stadsutveckling, blandad bebyggelse
R8dp Rekreationsanläggning/nöjespark inom detaljplan
R12 Område med särskilt stora värden för naturvård, friluftsliv, landskapsbild och/eller kulturlandskap
R15 Skydds- och bedömningszon runt transportled för farligt gods
R16 Markreservat för kommunikation
Ny eller förbättrad gång- och cykelförbindelse
R20 Skyddszon runt större kraftledning
F8
R 16
D
R8dp
R1b
D
R1c
R 15
D
F7
R1b
D
R 20
D
F7
0
1 000
meter

GÖTEBORG

Föreslagna regler och rekommendationer

Regler för landområden – Mölndal

D1 Område med detaljplan

Här ingår såväl gällande detaljplaner som antagna ännu ej lagakraftvunna detaljplaner. Alla äldre planer gäller, också de som saknar genomförandetid, tills kommunen beslutar att ändra eller upphäva planen.

F1 Naturreservat

För de olika reservatsbildningarna finns särskilda bestämmelser och skötselplaner framtagna när reservaten bildades. I de flesta fall är det inte tillåtet att uppföra nya byggnader i ett reservat. Ny byggnad bör inte tillstyrkas annat än för sådana byggnader, som sammanhänger med naturreservatets syfte i enlighet med miljöbalken.

F7 Byggnadsförbud mm för allmänna vägar enligt väglagen

Enligt Väglagen finns särskilda regler för allmänna vägar utanför detaljplanelagt område beträffande bebyggelse (§ 47), skyltar (§ 46) och väganslutningar (§ 39). Inom vägområde får inte utan väghållningsmyndighetens tillstånd uppföras byggnad, förekomma anordning eller vidtas åtgärd som kan vara till olägenhet för vägens bestånd, drift eller brukande (jämför 43 § VägL).

Rekommendationer för landområden – Mölndal

D3 Område med gällande detaljplan som ska ändras

Inom en del områden finns gamla planer som är i behov av att ändras alternativt att samhällsutvecklingen inneburit att nya behov av markanvändningen har uppstått och därför kan nya planer behöva upprättas inom befintliga områden.

R6 Område med stora friluftsvärden

Områden, som har stort värde för strövande, promenader m.m. Här finns olika anläggningar för friluftsaktiviteter. Generella rekommendationer gäller i tillämpliga delar. Ingen ny bebyggelse är lämplig. Om- och tillbyggnader som inte bedöms motverka rekreationsintressena kan tillåtas. Ny byggnad för friluftslivets ändamål kan också tillåtas. Vid den allmänna lämplighetsprövningen ska hänsyn tas till områdets friluftsvärden.

R7 Område med stora naturvärden

Områdena är av särskilt intresse för den vetenskapliga naturvården. De kan förutom att de har höga naturvärden samtidigt vara av stort värde för det rörliga friluftslivet och av stort kulturhistoriskt intresse. Generella rekommendationer gäller i tillämpliga delar. Ingen ny bebyggelse är lämplig. Om- och tillbyggnader som inte bedöms motverka naturvårdsintressena kan tillåtas. Vid den allmänna lämplighetsprövningen ska särskild hänsyn tas till områdenas naturvärden.

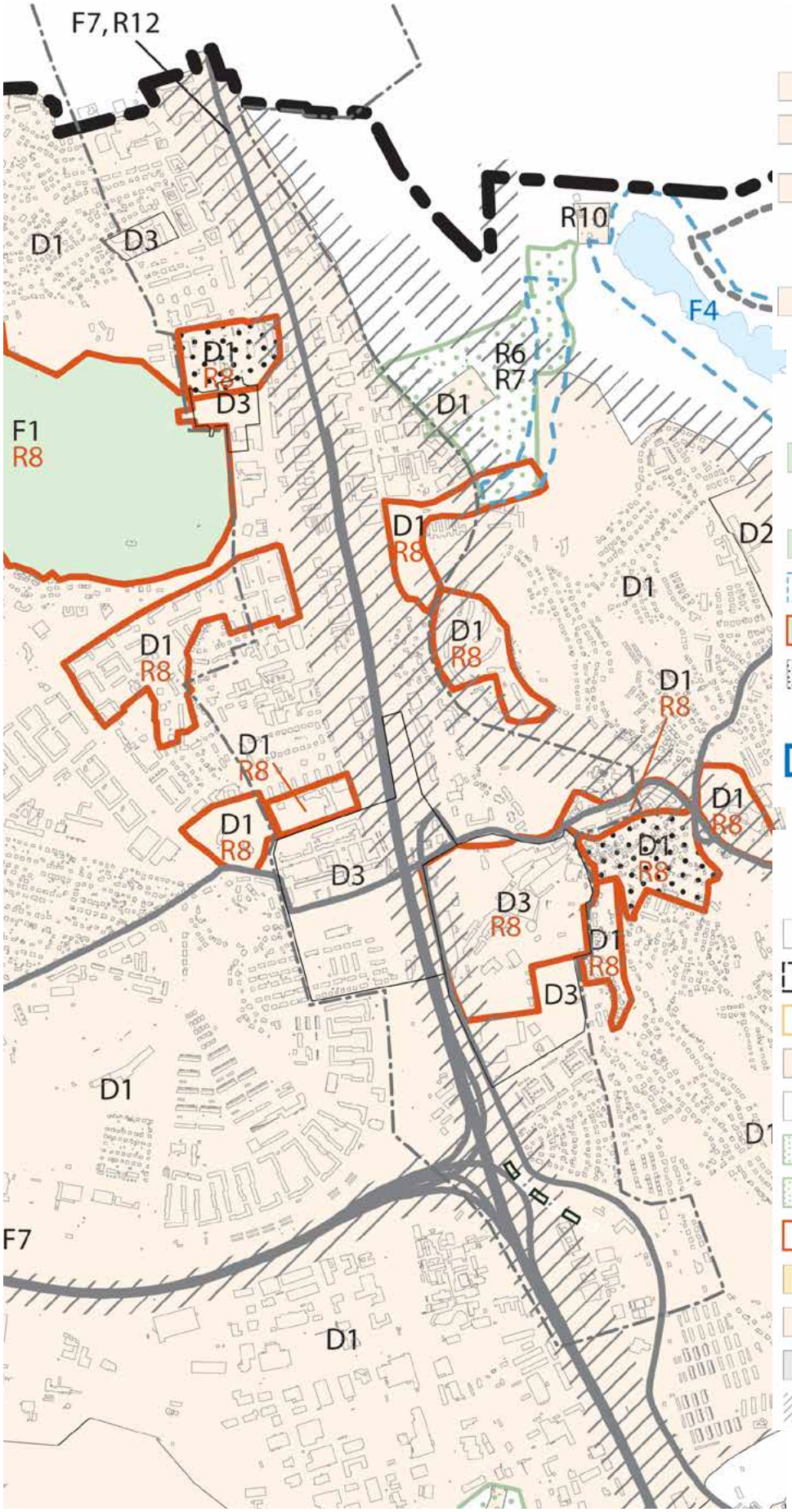
R8 Område med stora kulturhistoriska värden

Generella rekommendationer gäller i tillämpliga delar. Restriktivitet ska iakttas mot sådan ny bebyggelse som motverkar de kulturhistoriska intressena. Om- och tillbyggnader som inte motverkar syftet kan tillåtas. Vid den allmänna lämplighetsprövningen ska särskilda hänsyn tas till områdets kulturhistoriska värden. Rekommendationer för bebyggelsen i kulturminnesvårdsprogrammet ska följas.

R12 Skyddszoner

Skyddszonernas rekommendationer gäller över andra rekommendationer inom sammaområde. På redovisningskartan har skyddszonerna redovisats med skrafferade linjer.

Mellan Lackarebäck i Mölndal och Kallebäck i Göteborg föreslås ny gata som kan föra kollektivtrafik.



D DETALJPLAN

D1 Område med detaljplan

D2 Område utan detaljplan där detaljplan avses upprättas - (R4) delar av området innehåller samlad bebyggelse

D3 Område med gällande detaljplan som skall ändras

O OMRÅDESBESTÄMMELSER

O1 Område med områdesbestämmelser

F OMRÅDEN MED FÖRORDNANDEN ELLER SÄRSKILDA BESTÄMMELSER

F1 Naturreservat

F2 Naturminnen

F3 Natura 2000

F4 Strandskydd

F5 Kulturreservat

F6 Byggnadsminne

F7 Byggnadsförbud allmän väg

F8 Vattenskyddsområde

R OMRÅDEN MED GENERELLA OCH SÄRSKILDA REKOMMENDATIONER

R1 Stora opåverkade områden

R2 Utredningsområde

R3 Område med fördjupad översiktsplan

R4 Samlad bebyggelse

R5 Område kring tätorter

R6 Områden med stora friluftsvärden

R7 Områden med stora naturvärden

R8 Områden med stora kulturhistoriska värden

R9 Bevarad jordbruksmark

R10 Verksamheter utanför detaljplan

R11 Skjutfält

R12 Skyddszoner

MÖLNDAL

Riksintressen

Inom planområdet för Mölndalsåns dalgång ingår Västkustbanan, station Mölndals Nedre, Kust till kustbanan, väg E6, väg E20, väg 40, väg 27, Söderleden och Mölndalsåns industriområde och Kvarnbyn i riksintressen enligt Miljöbalkens kapitel 3. Närliggande riksintressen med kopplingar till planområdet är; Delsjön, Gårda, Göteborgs innerstad och Gunnebo.

Västkustbanan är av internationell betydelse och ingår i **TEN-T**nätet (Trans European Transport Network). Riksintresset för Västkustbanan anger dubbelspår på sträckan Göteborg-Lund, varav ca 85 procent är utbyggt idag. Banan trafikeras av pendeltåg, inter-regiotåg, snabbtåg och godståg. Banan ingår även i det utpekade strategiska godsnätet. Befintlig järnväg ligger i detaljplan inom tätorterna som järnvägsområde. Utöver det generella ställningstagandet finns inget särskilt skydd. Vid utbyggnad av fler spår krävs nya planer och ställningstaganden.

Station Mölndals Nedre (Mölndal C) är av riksintresse för resandeutbyte internationell/nationell och regional/lokal trafik samt ingår i det funktionsanpassade nätet.

Kust till kustbanan är i dagsläget en enkelspårig järnväg och är av interregional betydelse. Den sträcker sig mellan Göteborg och Kalmar samt Karlskrona via bland annat Borås. Banan trafikeras av gods- och persontåg. Vid utbyggnad av fler spår krävs nya planer och ställningstaganden.

Väg E6 ingår i **TEN-T**. Vägen sträcker sig genom Skåne längs västkusten och vidare upp till Norge.

Väg E20 (inom planområdet gemensam med E6) ingår i det nationella stamvägnätet som riksdagen fastställt och är därmed av särskild nationell betydelse. Sträckorna Malmö-Göteborg samt Örebro-Stockholm ingår även i **TEN-T**. Väg E20 utgör en viktig förbindelse mellan Stockholm, Göteborg och vidare söderut till Malmö och Köpenhamn.

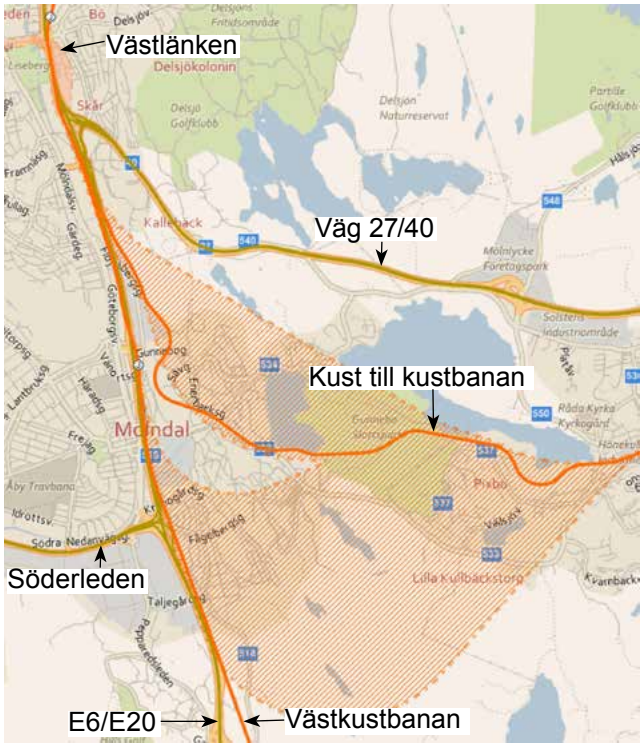
Väg 40 ingår också i det nationella stamvägnätet. Delen mellan Göteborg och Jönköping ingår även i **TEN-T**. Väg 40 är en viktig tvärförbindelse i Götaland som förbinder norra Kalmar län med Jönköpingsregionen och västra Sverige.

Mölndals Kvarnby - museet och forsen

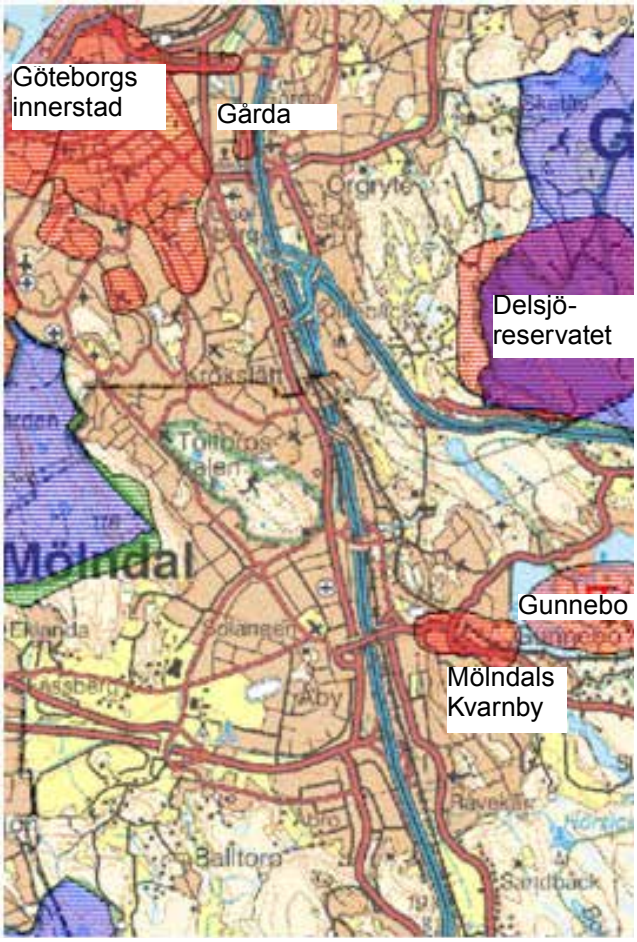
Väg 27 (delsträcka gemensam med Väg 40) utgör förbindelse mellan regionala centra, vilket innebär att vägen är av särskild regional betydelse. Väg 27 sträcker sig mellan Karlskrona och Göteborg och utgör en viktig tvärförbindelse mellan sydöstra och västra Sverige.

Söderleden-Västerleden-Hisingsleden-Norrleden från Åbromotet (E6/E20) till Klarebergsmotet (E6) är av särskild nationell betydelse och ingår i det nationella stamvägnätet. Söder-Västerleden utgör transportled för farligt gods.

TENT-T
Trans European Transport Network
Vägar i detta nätverk är utpekade av EU och är av särskild internationell betydelse.



Karta hämtad från Trafikverkets hemsida



Karta hämtad från Länsstyrelsens hemsida

Planerade och framtida transportanläggningar

Västlänken, med tågtunnel under Göteborg, är av särskild regional betydelse och kommer att förbättra kapaciteten i järnvägssystemet. En beslutad järnvägsutredning finns, och med den som grund har Trafikverket lämnat in en ansökan för att få regeringens tillåtlighet för järnvägsanläggningen (november 2012). Erforderlig detaljplanering pågår. Syftet med Västlänken är att öka järnvägens kapacitet så att resandet i Göteborg och Västsverige kan underlättas. Pendeltågssystemet Alingsås - Göteborg - Kungsbacka kan knytas ihop till ett genomgående system. Koppling kan också nås med pendeltåg till Vänersborg -Trollhättan.

Almedal-Mölnlycke (del av framtida Götalandsbana). Götalandsbanan är en planerad höghastighetsbana mellan Göteborg och Stockholm via Borås och Jönköping. Två olika principlösningar för sträckan Almedal – Mölnlycke har studerats i en förstudie, och Banverket beslutade efter förstudien att både princip ”Raka vägen” och princip ”Mölndal” ska finnas kvar för fortsatt arbete. GR har samlats kring alternativet princip ”Mölndal” och det ställer sig båda kommunerna bakom.

Kulturmiljö och friluftsliv

Inom planområdet i Mölndals stad, ligger **del av Mölndalsåns industriområde och kvarnby** som delvis är av riksintresse för kulturmiljövården. Här finns en koncentrerad kvarnmiljö och industrimiljö där Mölndalsåns kraftiga fall nyttjats för kvarndrift i större skala sedan medeltiden och som har haft stor betydelse för den tidiga industriella utvecklingen i Göteborgsregionen. Riksintresset omfattar ett större område där Mölndalsfallen och Grevedämmet och Bettyholm ingår samt delar av övrig industrimiljö.

Österut, i närheten av planområdet inom Mölndals stad ligger **Gunnebo** som är av riksintresse för kulturmiljövården.

Strax öster om planområdet, i anslutning till väg 40, ligger **Delsjöområdet** som är av riksintresse, både för kulturmiljövården och för friluftslivet. Huvuddelen av området ligger i Göteborg men delar finns även inom Mölndal och Partille.

Markanvändning / Infrastruktur

Utveckling på kort sikt (5-7 år)

Markanvändning

Området kommer på kort sikt sannolikt att utvecklas med ca 1 700 bostäder och 1 000 arbetsplatser i Göteborgs del av dalgången och ca 1 700 bostäder och 1 300 arbetsplatser i Mölndals del.

Några platser som sannolikt kommer att utvecklas på kort sikt är:

- (A) 250 bostäder i Almedal
- (B) 100 bostäder söder om Milpålegatan. Fastställd detaljplan
- (C) 70 bostäder norr om Fredriksdalsgatan
- (D) 250 bostäder norr om Mektagonen
- (E) 250 bostäder på ”Tändstickan”
- (F) 100 bostäder samt förskola utefter Ebbe Lieberathsgatan
- (G) 120 bostäder vid Mjölktorget
- (H) 400 bostäder söder om Falkenbergsgatan
- (I) Kontor och P-däck vid ICA Maxi
- (K) 200 bostäder norr om Lana
- (L) 120 bostäder vid Krokslätts parkgata
- (M) 200 bostäder strax söder om Krokslätts fabriker och 13 200 kvm ytor för kontor och andra lokaler
- (N) 180 bostäder vid Vänortsgatan
- (O) Ca 25 000 kvm kontor i Lackarebäcks industriområde
- (P) Nya forskningslokaler vid Mölndals sjukhus och ett nytt parkeringshus vid Ågatan
- (Q) 600 bostäder utmed Kvarnbygatan och på f.d. Kvarnbyvallen
- (R) Första etappen av totalt ca 1 000 bostäder och 30 000 – 40 000 kvm handel och kontor i Mölndals innerstad
- (S) Ett nytt köpcentrum med handel och kontor i Mölndals innerstad
- (T) Stadsförnyelse i Forsåker (f.d. Papyrusområdet) genom upprustning och bevarande av den äldre industrimiljön och utbyggnad av nya bostäder, kontor, verksamheter, hantverk m.m.

På kort sikt kommer även grönstråket utmed Mölndalsån utvecklas genom att man påbörjar utbyggnad av promenadväg i den norra och södra delen.

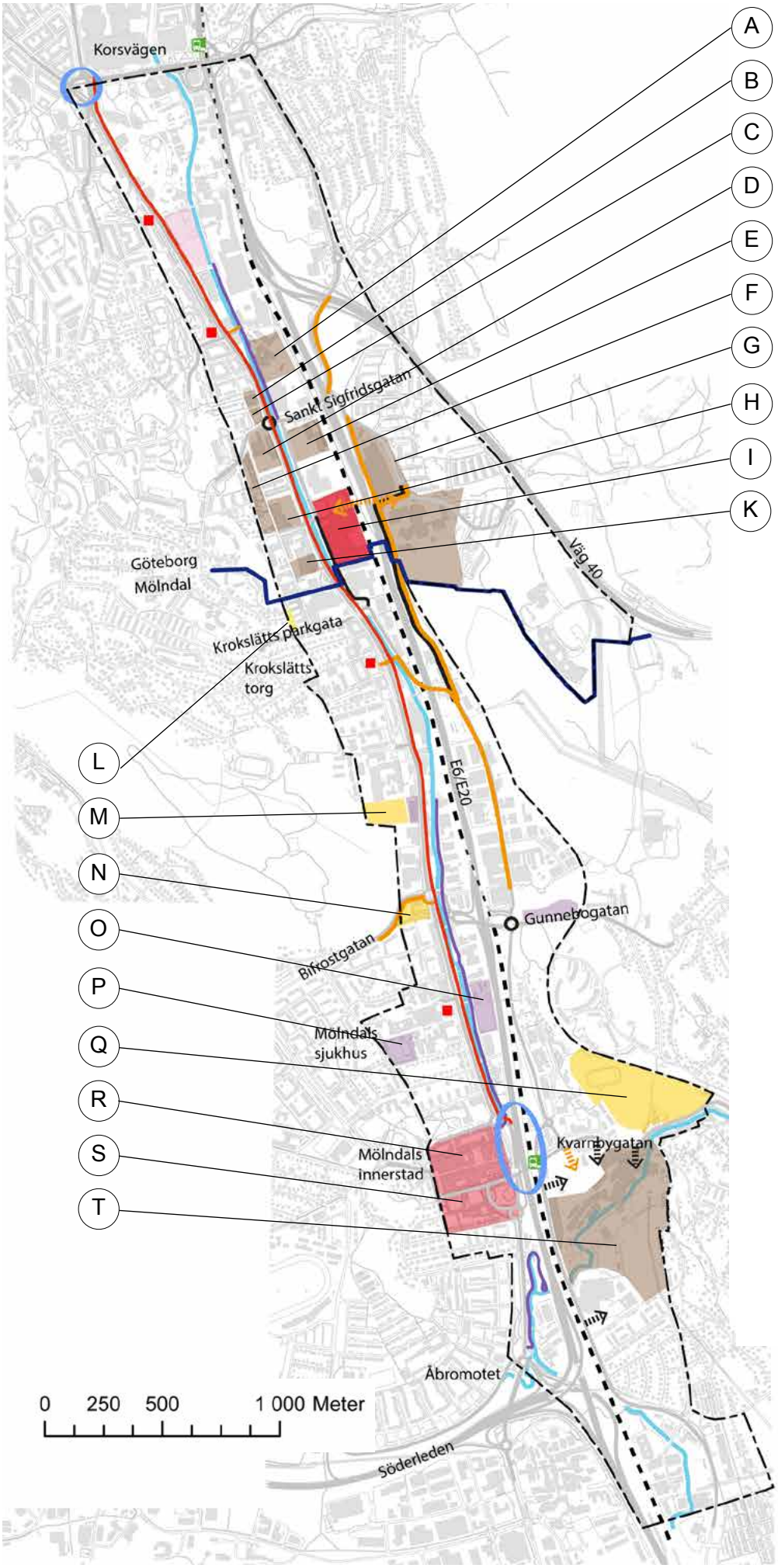
Trafik

Trafikmiljön i området kommer att utvecklas på kort sikt. Framförallt genom:

- Fortsatt ombyggnad av Mölndalsvägen/Göteborgsvägen till stadsgata med mötesplatser.
- Ny snabbcykelbana mellan Korsvägen och Mölndals innerstad.
- Ny lokalgata med gång- och cykelväg mellan Kallebäck och Lackarebäcks industriområde.
- Ny cykelbana utmed Flöjelbergsgatan.
- Ny cirkulationsplats i korsningen Mölndalsvägen – Sankt Sigfridsgatan.
- Komplettering av Lackarebäcksmotet med cirkulationsplats på östra sidan.
- Nya busskörfält på Kvarnbygatan i samband med utbyggnad av Kvarnbyterrassen.
- Samordning av pendelparkeringar och centrumparkeringar.
- Ny lokalgata mellan Grafiska vägen och Flöjelbergsgatan

Flera utredningar ska genomföras på kort sikt:

- Utredning av Västkustbanan mellan Almedal och Mölndal C. En åtgärdsvalsstudie bör komma till stånd så snart som möjligt.
- Utredning av Götalandsbanan mellan Almedal och Mölnlycke via Mölndal C. Har påbörjats under våren 2013, genom samarbete mellan GR och berörda kommuner längs sträckan.
- Utredning av förbättrad förbindelse mellan E6 och riksväg 40. Trafikverket har våren 2013 tagit fram ett samrådsunderlag till en vägplan för ombyggnad av Kallebäcksmotet, våren 2013.
- Utredning av ny gång- och cykelbro mellan Kallebäck och Grafiska vägen vid ICA Maxi.



Utveckling - markanvändning

- Nöjespark
- Blandstad
- Bostäder
- Verksamheter
- Mölndals innerstad
- Köpcentrum
- Infrastruktur

Kollektivtrafik

- Spårvagnshållplats
- Järnvägsstation
- Spårvagnsspår
- Järnväg
- Järnväg i tunnel

Gång- och cykeltrafik

- Promenadväg
- Gång- och cykelbana/-väg
- Snabbcykelbana
- Ny/förbättrad gång-och cykel-förbindelse (ungefärligt läge)

Gator/vägar

- Motorväg
- Huvudgata
- Huvudgata i tunnel
- Lokalgata
- Ny vägförbindelse (ungefärligt läge)

Platser

- Mötesplatser
- Knutpunkter

- Planområdesgräns
- Kommungräns

Utveckling på medellång sikt (10-12 år)

Markanvändning

På medellång sikt finns ett flertal utbyggnadsprojekt. Området kommer sannolikt att utvecklas med ca 500-1 000 bostäder och 400-700 arbetsplatser i Göteborgs del av dalgången och ca 1 500 bostäder och 2 000 arbetsplatser i Mölndals del.

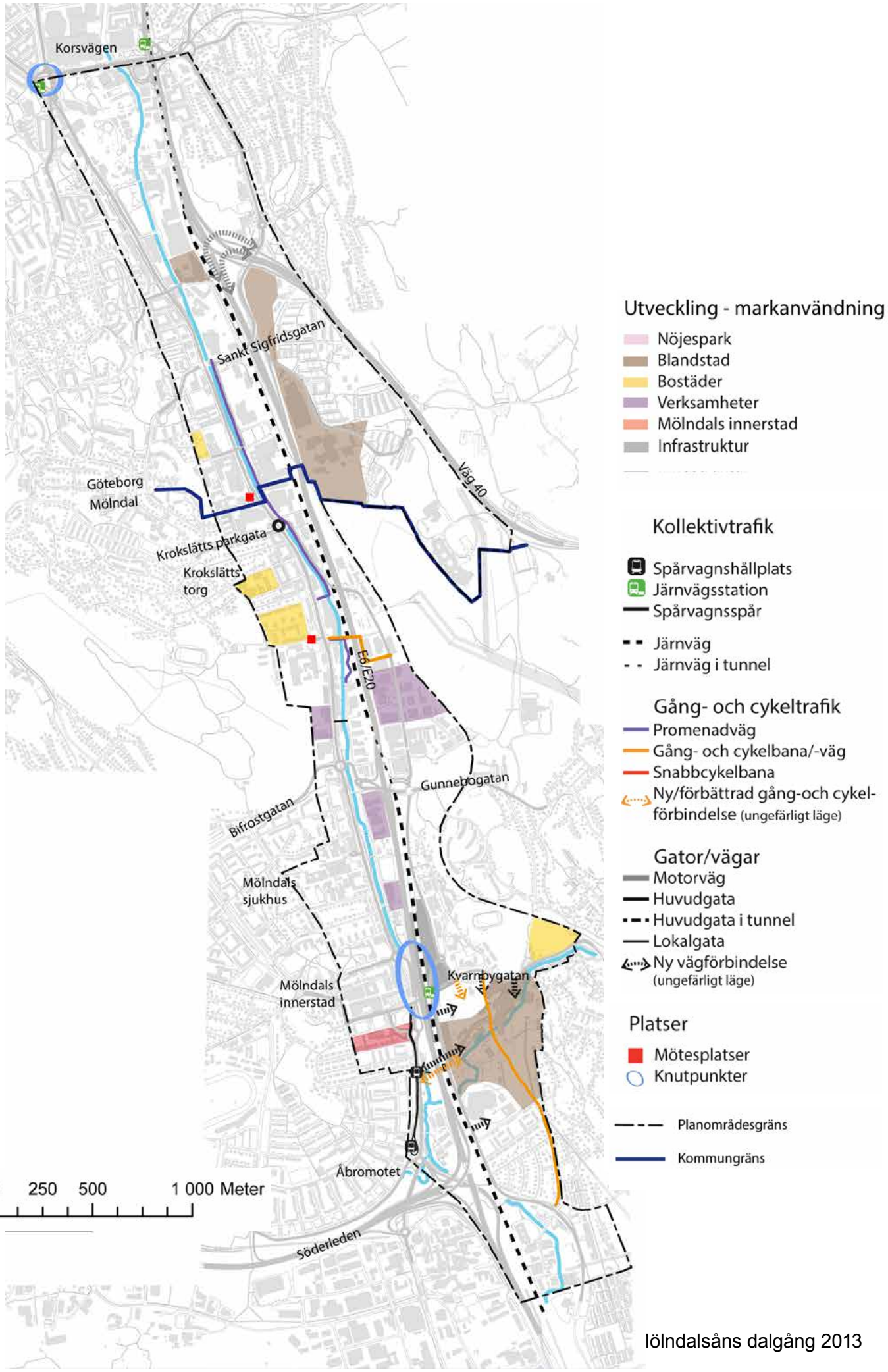
Några platser som sannolikt kommer att utvecklas på medellång sikt är:

- Fortsatt förtätning i Kallebäck och Skår.
- Utveckling av området vid f.d. Saabs växellådefabrik.
- Utveckling av området vid ICA Maxi. Ev. komplettering med bostäder.
- Fortsatt stadsförnyelse i Krokslätt med i huvudsak bostäder utmed västra sidan av Göteborgsvägen.
- Utveckling av industrifastigheter med kontor och viss serviceanknuten verksamhet.
- Utbyggnad av bostäder i och runt Mölndals innerstad. Även kontor, hotell och butikslokaler eller annan verksamhet kan utvecklas.
- Successiv förädling av verksamhetsområden vid Ågatan och Lackarebäck. Kontor tillåts.
- Knutpunkt Mölndal C utvecklas runt Mölndals Bro och stationsområdet för att utveckla tågtrafik och pendeltågstrafik. Möjlighet att vända pendeltåg vid Mölndal station.
- Fortsatt utbyggnad av bostäder utmed Kvarnbygatan.
- Fortsatt utveckling Forsåkerområdet till stadsmässig blandstad.

Trafik

Trafikmiljön i området kommer att fortsätta utvecklas på medellång sikt. Framförallt genom:

- Utbyggnad av Västlänken med en station vid Korsvägen.
- Ny förbindelse över E6 och järnvägen söder om Mölndals Bro.
- Förlängning av spårvägen från Mölndals centrum till Åby. Eventuellt kan vändslingan i Mölndals centrum tas bort.
- Ny större station i Mölndal C påbörjas.
- Cirkulationsplats i korsningen Flöjelbergsgatan – Krokslätts Parkgata.
- Ny lokalgata mellan Göteborgsvägen och Ågatan med bro över Mölndalsån (Grens bro).
- Ny förbindelse för gång- och cykeltrafik vid Krokslätts Fabriker / Lackarebäck.
- Grönstråk och promenadväg utmed Mölndalsån.
- Utveckling av mötesplatser utmed Mölndalsvägen/Göteborgsvägen.


Korsvägen
Sankt Sigfridsgatan
Göteborg
Mölndal
Kroksläts parkgata
Kroksläts torg
Väg 40
E6/E20
Gunnebogatan
Bifrostgatan
Mölndals sjukhus
Mölndals innerstad
Kvarnbygatan
Åbromotet
Söderleden
0 250 500 1 000 Meter
Utveckling - markanvändning
Nöjespark
Blandstad
Bostäder
Verksamheter
Mölndals innerstad
Infrastruktur
Kollektivtrafik
Spårvagnshållplats
Järnvägsstation
Spårvagnsspår
Järnväg
Järnväg i tunnel
Gång- och cykeltrafik
Promenadväg
Gång- och cykelbana/-väg
Snabbcykelbana
Ny/förbättrad gång-och cykel-förbindelse (ungefärligt läge)
Gator/vägar
Motorväg
Huvudgata
Huvudgata i tunnel
Lokalgata
Ny vägförbindelse (ungefärligt läge)
Platser
Mötesplatser
Knutpunkter
Planområdesgräns
Kommungräns

Utveckling på lång sikt (15-20 år)

Markanvändning

Inom hela dalgången sker på lång sikt en fortsatt stadsförnyelse med upprustning av bevarandevärda miljöer och utbyggnad av nya bostäder och verksamheter. Kollektivtrafiken utvecklas i takt med bebyggelsen. Merparten av förtätningen i Göteborgs del av dalgången bedöms redan på medellång sikt vara genomförd, ca 100-500 bostäder och 100-300 arbetsplatser beräknas återstå att bygga ut. I Mölndals del av dalgången kommer området sannolikt att utvecklas med ca 800 bostäder och 1 500 arbetsplatser.

Några platser som sannolikt kommer att utvecklas på lång sikt är:

- Fortsatt utbyggnad av bostäder och verksamheter i Kallebäck, Skår och längs Mölndalsvägen.
- Fortsatt utbyggnad av Mölndals innerstad med totalt ca 40 000 m kvm handel och viss andel kontor samt totalt minst 1000 bostäder
- Fortsatt utveckling av Forsåker till en stadsdel med totalt ca 2500 lägenheter och totalt ca 100 000 kvm verksamheter, kontor och service. Den kulturhistoriska miljön i området lyfts fram och utvecklas.

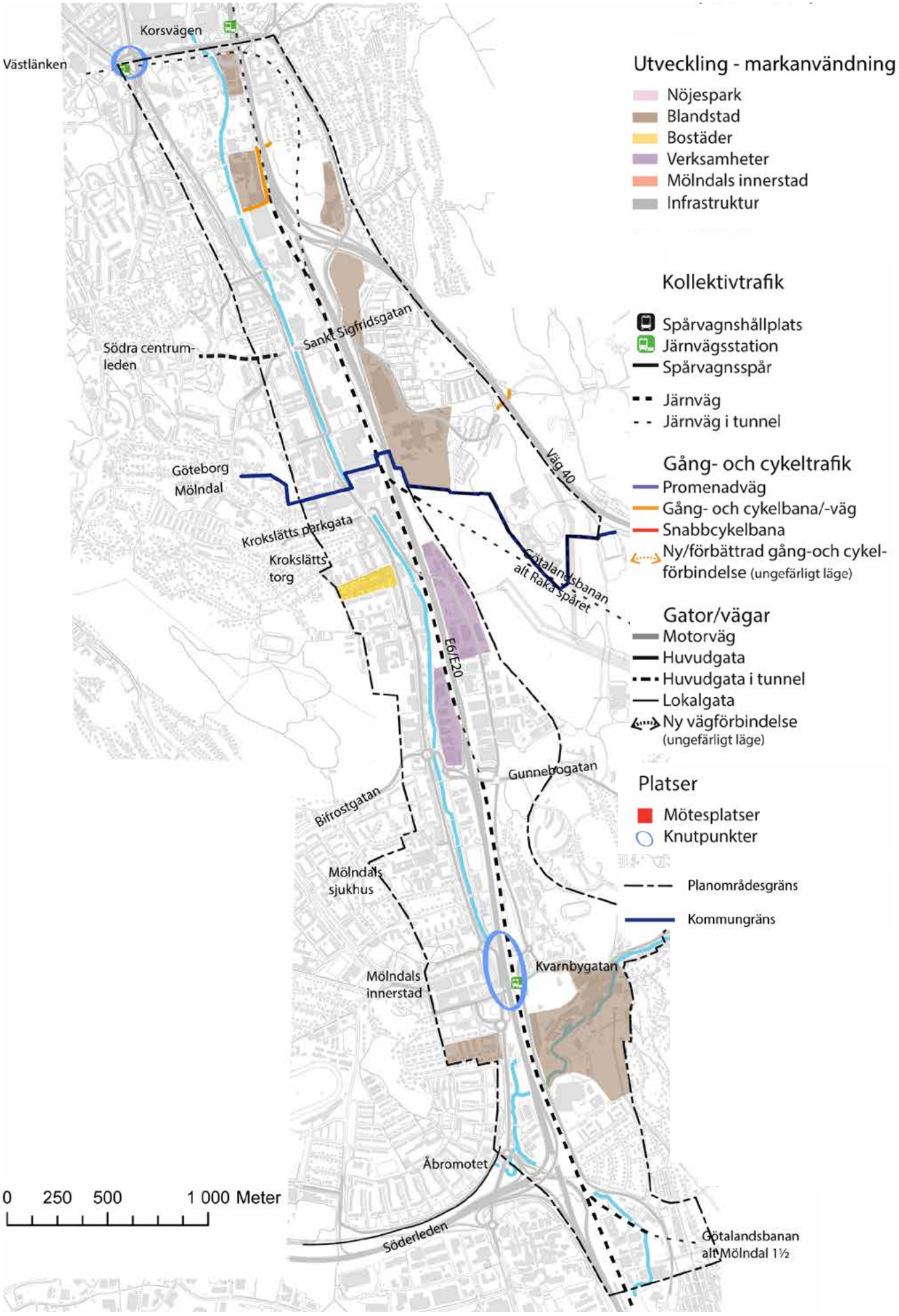
Grönstrukturen utvecklas och blir en integrerad del av stadsmiljön, med närparker i bebyggelsen och kopplingar till omgivande större naturområden. Runt Mölndalsån utvecklas park- och naturmiljöer tillsammans med gaturummen så att området kring ån och Mölndalsvägen/Göteborgsvägen bildar ett sammanhållet grönt stadsrum. Promenadstråket längs Mölndalsån byggs färdig. Över ån byggs flera gångbroar.

Trafik

Motorvägen E6/E20 och Västkustbanan utvecklas för att tillgodose person- och godstransporter ur både ett lokalt, regionalt och ett nationellt perspektiv. Det samlade transportbehovet tillgodoses genom en avvägning mellan väg och järnväg. Järnvägstrafiken kräver ökat utrymme. Dessa intressen avvägs även mot de båda städernas önskan att utveckla stadsbebyggelsen i dalgången. Det innebär att trafikmiljön i området även kommer att utvecklas på lång sikt. Framförallt genom:

- Utbyggnad av Västkustbanan till fyra eller sex spår mellan Almedal och Mölndals C och vidare två spår mot Kungsbacka. Om Götalandsbanan går i en sträckning via Mölndal C behövs sex spår genom dalgången.
- Utbyggnad av Götalandsbanan, dubbelspår Almedal – Mölnlycke.
- Ny station i Mölndal C utvecklas vidare till en regional knutpunkt med tågtrafik på Västkustbanan och Götalandsbanan.
- Ombyggnad av motorvägen till sex genomgående körfält.
- Ombyggnad av Lackarebäcksmotet.
- Två nya gång- och cykelförbindelser över motorvägen.
- Fortsatt förbättring av Mölndalsvägen/Göteborgsvägen som stadsgata med mötesplatser.
- Cirkulationsplatser i större korsningspunkter.
- Gång- och cykelförbindelse utmed E6 öster om Liseberg (Sofierogatan).
- Kopplingar mellan gångstråket längs ån och gångvägar till omgivande naturområden.

På sikt kan reservatet för södra centrumförbindelsen komma att tas i anspråk av spårväg.

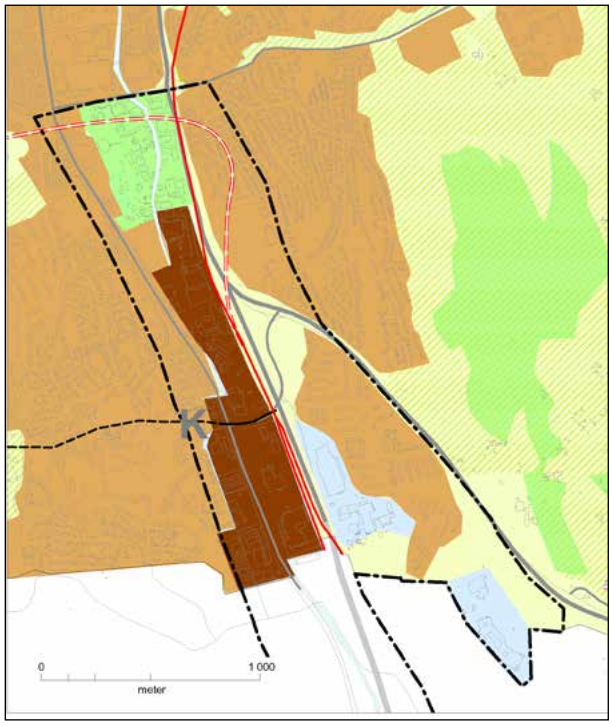

Korsvägen
Västlänken
Utveckling - markanvändning
Nöjespark
Blandstad
Bostäder
Verksamheter
Mölndals innerstad
Infrastruktur
Kollektivtrafik
Spårvagnshållplats
Järnvägsstation
Spårvagnsspår
Järnväg
Järnväg i tunnel
Gång- och cykeltrafik
Promenadväg
Gång- och cykelbana/-väg
Snabbcykelbana
Ny/förbättrad gång-och cykel-förbindelse (ungefärligt läge)
Gator/vägar
Motorväg
Huvudgata
Huvudgata i tunnel
Lokalgata
Ny vägförbindelse (ungefärligt läge)
Platser
Mötesplatser
Knutpunkter
Planområdesgräns
Kommungräns
Södra centrum-leden
Sankt Sigfridsgatan
Göteborg
Mölndal
Väg 40
Kroklätts parkgata
Kroklätts torg
Götalandsbanan alt Raka spåret
E6/E20
Gunnebogatan
Bifrostgatan
Mölndals sjukhus
Mölndals innerstad
Kvarnbygatan
Åbromotet
Söderleden
Götalandsbanan alt Mölndal 1½
0 250 500 1 000 Meter

Gällande ÖP Göteborg

Göteborg

Gällande översiktsplan för Göteborg säger utvecklingsområde för stadsbebyggelse utefter Mölndalsvägen, rekreationsområde – nöjespark för Liseberg, industriområde för f.d. Arlas fabrik i Kallebäck med omnejd, samt reservat för infrastruktur av riksintresse för ett stort område runt Kallebäcksmotet och för korridorer runt riksvägar och järnväg.

Översiktsplanens strategier talar om förtätning utefter befintlig infrastruktur och särskilt utefter kollektivtrafikstråk. Staden ska byggas inifrån och ut, säger ÖP, och särskilt fokus ligger på mellanstaden, som Mölndalsåns dalgång hittills räknats till. Med satsningen på Västlänken med station på Korsvägen och med utbyggnad av järnvägen i dalgången kommer norra delen av dalgången närma sig centrala staden i läge och karaktär.



ANVÄNDNING AV MARK- OCH VATTENOMRÅDEN

Inom planområdet

Plangräns

PÅGÅENDE ANVÄNDNING

Bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor
Bostäder, arbetsplatser, service, handel, mindre grönytor mm. Blandning av bostäder och icke störande verksamheter är önskvärd.

Verksamhetsområde
Industri, lager, hamn, partihandel, mindre grönytor m.m. Får innehålla störande verksamheter.

Grön- och rekreationsområde
Parker, natur-, idrotts- och friluftsområden

Rekreationsanläggning
Golf, ridsport, skjutbanor, motorsport och nöjespark

K Kolonistugeområde

Hav, sjö och vattendrag

Huvudtrafikled

Övrig väg eller gata

Järnväg

LANDSKAP MED SÄRSKILT STORA VÄRDEN

Område med särskilt stora värden för naturvård, friluftsliv, landskapsbild och/eller kulturlandskap

FÖRÄNDRAD ANVÄNDNING

Bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor
Bostäder, arbetsplatser, service, handel, mindre grönytor mm. Blandning av bostäder och icke störande verksamheter är önskvärd.

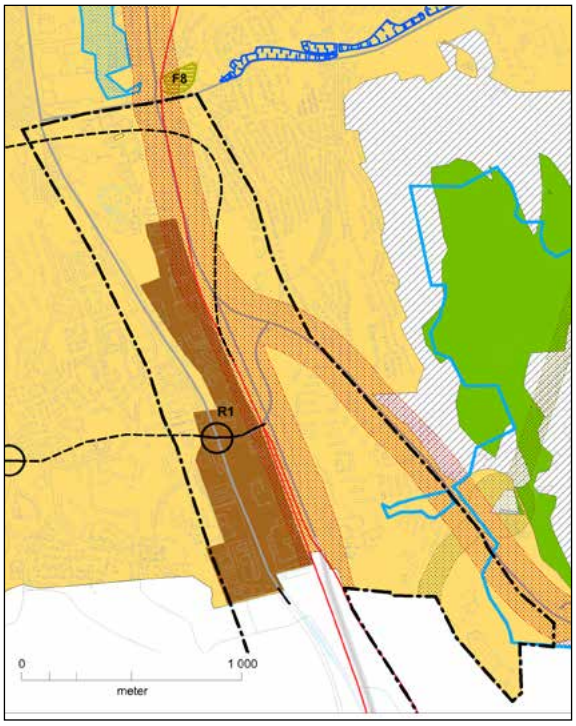
Markreservat för kommunikation, väg

Markreservat för kommunikation, väg i tunnel

Markreservat för kommunikation, spårväg

Markreservat för kommunikation, järnväg

För en fullständig information om gällande översiktsplan för Göteborg, se www.goteborg.se - Bygga & Bo - Kommunens planarbete



REGLER OCH REKOMMENDATIONER

Inom planområdet

Planområde

REGLER ENLIGT PLAN- OCH BYGGLAGEN, PBL

D Område med detaljplan

REGLER ENLIGT MILJÖBALKEN MB

F7 Skyddsområde runt vattentäkt/omfattning utreds

REKOMMENDATIONER FÖR LANDOMRÅDEN

R1 Område för stadsutveckling

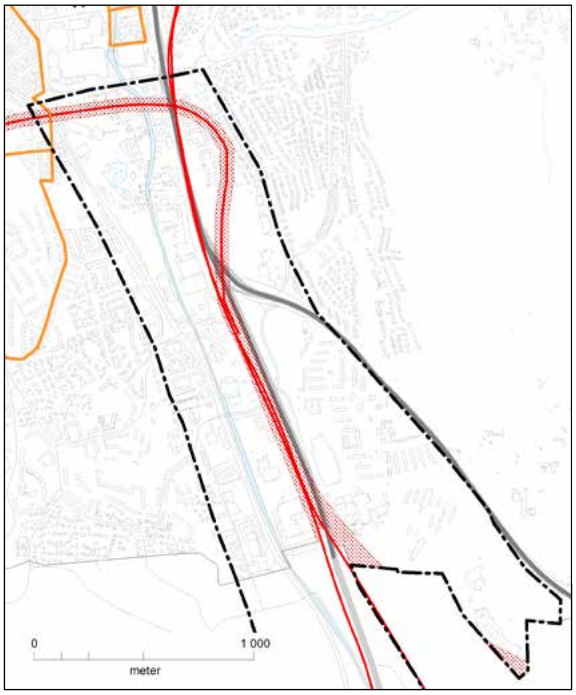
R8 Rekreationsanläggning utanför detaljplan, befintlig och föreslagen

R15 Skydds- och bedömningszon runt transportled för farligt gods

R16 Markreservat för kommunikation

R19 Område med risk för översvämning och höga vattenstånd

R20 Skyddszon runt större kraftledning



RIKSINTRESSEN ENLIGT MILJÖBALKEN KAPITEL 3 OCH 4

Inom planområdet

Planområde

MILJÖBALKENS KAPITEL 3

Riksintresse för kulturmiljövården

Riksintresse för kommunikation: väg

Riksintresse för kommunikation: järnväg

RIKSINTRESSENAS BEHANDLING

* Riksintresseområde där kommunens bedömning avviker från statens eller där riksintressets omfattning och läge kan omprövas

ÖP 2006 Mölndal

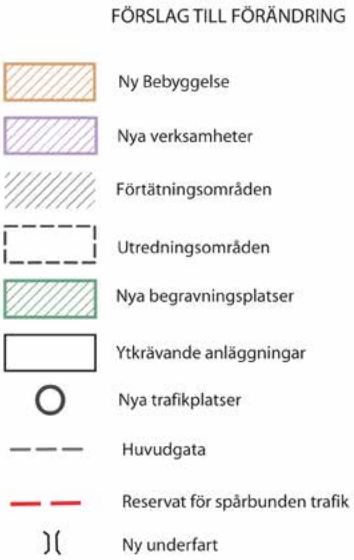
Mölndal

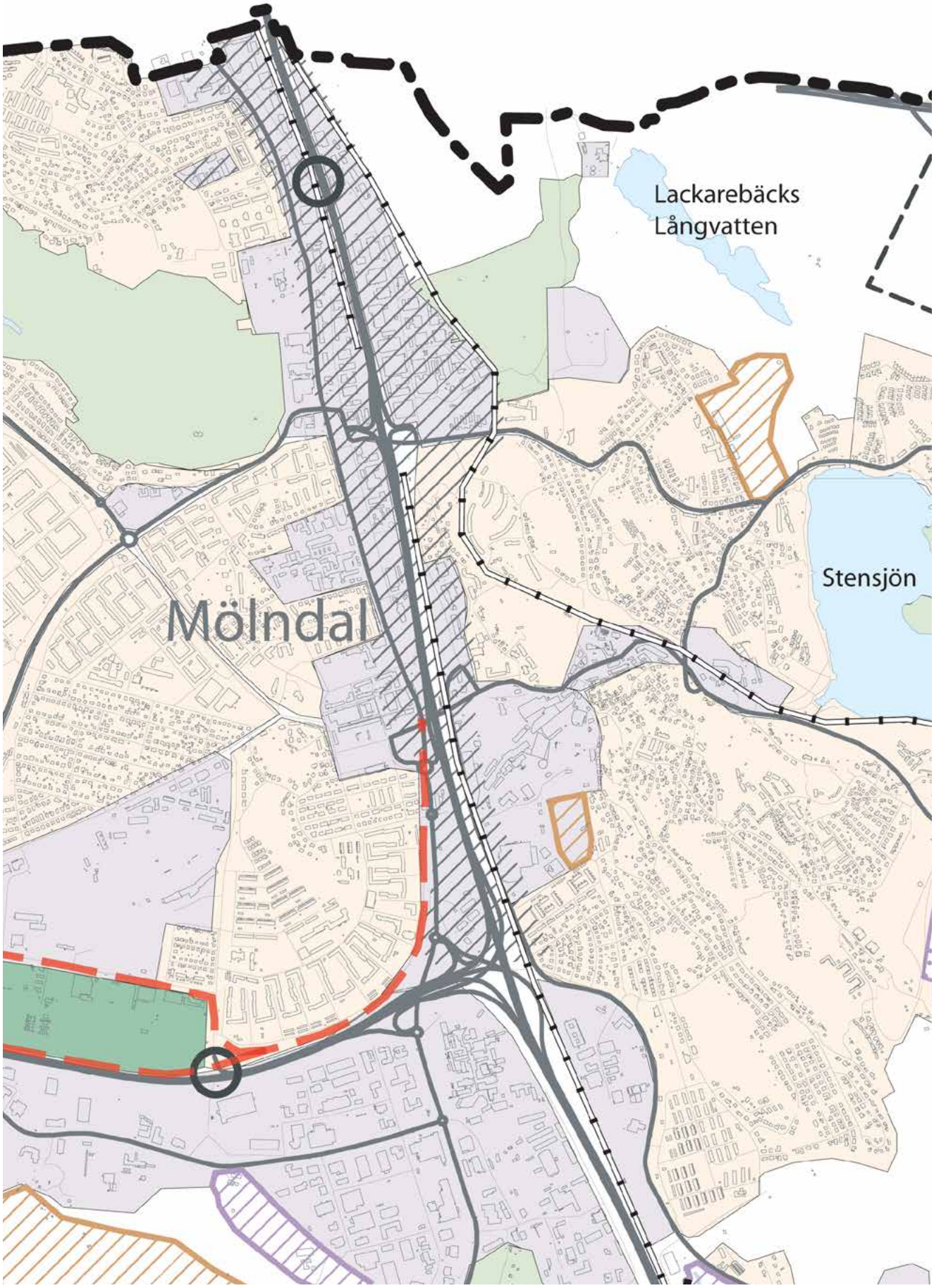
Mölndals översiktsplan 2006 redovisar att marken i dalgångens mitt till största delen används till verksamheter och infrastruktur. På västra sidan av dalgången utmed Göteborgsvägen finns bostadsbebyggelse i Krokslätt, Bosgården, centrala Mölndal och Åbyområdet. Bostadsbebyggelsen ligger oftast nära Göteborgsvägen. Motorvägen E6/E20 och Västkustbanan går i dalgångens mitt, med en skyddszon på ömse sidor där risker och säkerhet ska observeras. På östra sidan av Göteborgsvägen-Kungsbackavägen och öster om vägnäten anger översiktsplanen i huvudsak mark för verksamheter. För större delen av verksamhetsområdena föreslås möjlighet till förtätningar. Stadens avsikt är att utöka användningssätt för kontor och verksamheter samt ge möjlighet till ökad exploatering. Reservat för kollektivtrafik/förlängning av spårväg söder-västerut mot Frölunda redovisas liksom en ny trafikplats vid Flöjelbergsbron.

I översiktsplanen uttalas att behov finns av verksamhetsmark med goda kommunikationer och bostäder i centrala lägen med god kollektivtrafik. För att åstadkomma detta ges möjlighet att öka exploateringen i Mölndalsåns dalgång. I översiktsplanen redovisas behov av reservat för utbyggd Västkustbana till fyra spår och reservat för ny järnväg mot Borås.

BEFINTLIG MARKANVÄNDNING

FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRING




Lackarebäcks
Långvatten
Stensjön
Mölndal

Historia

Industrierna vid ån

Området längs Mölndalsån och södra landsvägen från Göteborg var länge jordbruksmark; den bördiga Krokslätten. I slutet av 1700-talet började köpmän och industriidkare köpa upp mark mellan ån och vägen, och industrialiseringen av Mölndalsåns dalgång tog sin början. Såpsjuderier, färgerier, bomullsspinnerier, tryckerier, garverier och brännvinsbrännerier etablerades i dalgången.

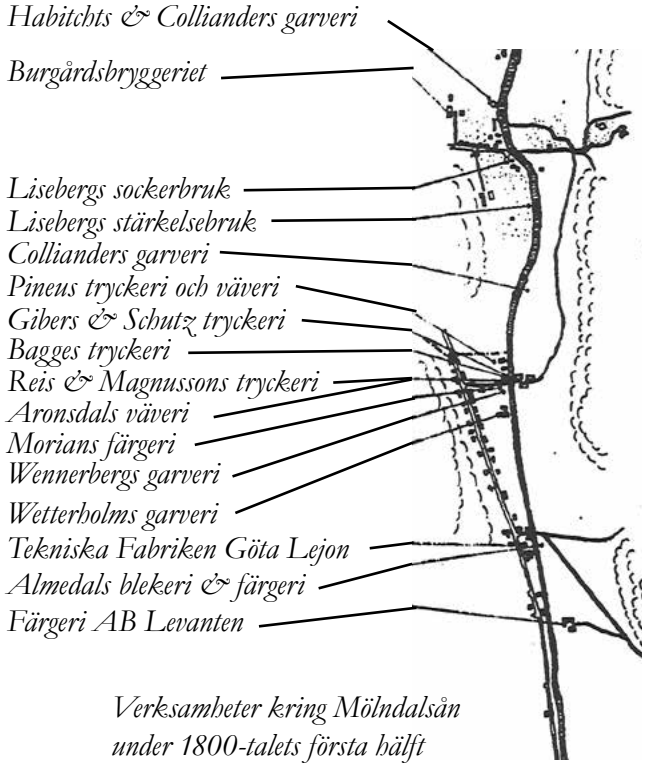
Mot slutet av 1800-talet tillkom större etableringar. Textilindustrin dominerade med Almedals och Krokslätts fabriker, men där fanns också ett sockerbruk (vid Liseberg), tekniska fabriken Göta Lejon, som var en av Sveriges första tvålfabriker, och Lyckholms Bryggeri. Under 1900-talet tillkom Kanolds chokladfabrik öster om Liseberg, också denna fabrik skulle bli en av Sveriges största i sitt slag. Ån bidrog med processvatten och fungerade som godstransportled till hamnen i Göteborg. En tid fanns t.o.m. passagerartrafik på ån.

Mölndalsån var även avloppsdike. Sannolikt på grund av detta hade Lyckholms Bryggeri en egen vattenledning från Kallebäcks källa för att få gott och rent vatten till sitt öl. Från källan fanns redan på 1700-talet en ledning för dricksvatten in till Domkyrkoplan i Göteborg. Gustaf III avsmakade vattnet och invigde ledningen i november 1787.

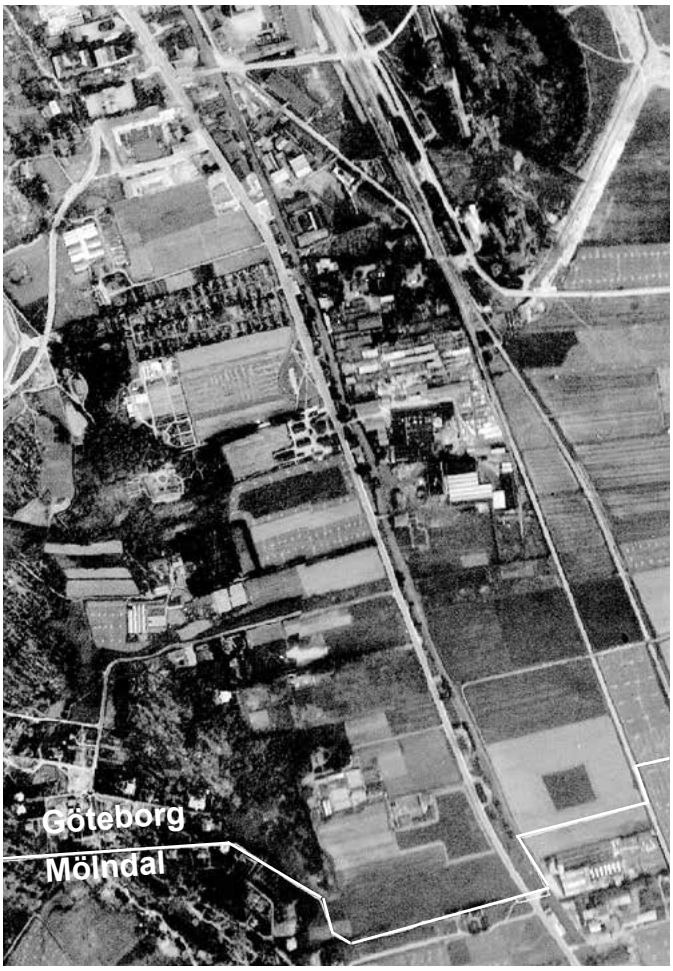
Industrialiseringen till trots var ändå stora delar av Mölndalsåns dalgång fortfarande långt in på 1900-talet uppodlad jordbruksmark.

Järnvägen

Järnvägen i dalgången - *Västkustbanan* - byggdes ut på 1880-talet och förstatligades 1896. 1992 byggdes sträckan Göteborg-Kungsbacka ut till tvåspårighet, vilket gjorde det möjligt att starta pendeltågstrafik.



Verksamheter kring Mölndalsån under 1800-talets första hälft



Del av Mölndalsåns dalgång 1931
Längst i norr syns Almedals fabriker.

Danska Vägen, förbi Göteborg

Södra landsvägen (idag Södra Vägen söder om Korsvägen - Mölndalsvägen - Göteborgsvägen) var sedan lång tid tillbaka ett led i vägförbindelsen mellan Norge och Danmark. Detta var ju en ganska kort sträcka före freden i Roskilde 1658 när Bohuslän var norskt och Halland danskt. Vägen, som kallades för Danska Vägen korsade Mölndalsån vid Kallebäcksbro ungefär där Örgrytemotet ligger idag. Den fortsatte i en dalgång mot nordost där den än idag heter Danska Vägen.

Danska Vägen fanns som allfartslandsväg långt innan Göteborg i början av 1600-talet anlades i vass- och träskmarkerna vid Otterhällan och Kvarnberget.

Vägkorsningen mellan Danska Vägen och vägen in till Göteborg - idag Korsvägen - var tidigt en knutpunkt för handel, hantverk och ett flertal krogar. Dessa kallades i folkmun för Galgkrogarna eftersom de låg utefter vägen till avrättningsplatsen vid Getebergsäng. Namnet återfinns i dag som namn på en spårvagnshållplats.

Huvudinfarten till Göteborg

Under 1900-talet förlorade Mölndalsån sin roll som transportled, och ån upphörde helt som allmän farled år 1953. Andra regioner i Göteborgsområdet tog över som centrum för industriell verksamhet, men Mölndalsåns dalgång har ändå bibehållit sin karaktär av ett intensivt stråk för handel och verksamheter med flera tydliga spår från den tidiga industrialiseringens tid.

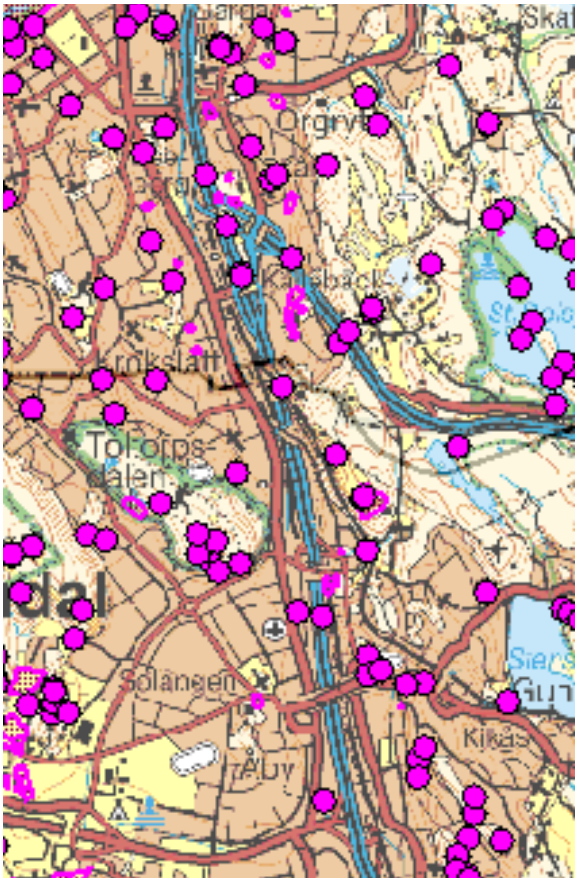
Under 1900-talet breddades och förbättrades södra landsvägen mot Mölndal. 1907 öppnade spårvägslinjen intill vägen och trafikerade från början hela sträckan mellan Drottningtorget och Mölndals innerstad. Mölndalsvägen fungerade som huvudinfart till Göteborg från söder ända tills den successivt från 1960-talet, ersattes av motorväg E 6 öster om Mölndalsån.

.

Fornlämningar

I sluttningarna utefter Mölndalsåns dalgång har flera fornfynd gjorts och det finns även lämningar efter boplatser, exempelvis på höjden ovanför Kallebäcksmotet. Under stenåldern, före landhöjningen, låg boplatserna utefter ett sund i den inre delen av skärgården, med fastland i öster och en stor ö i väster.

Flera av fornlämningarna har grävts ut och tagits bort i samband med stadsutbyggnaden i dalgången.



Fornminnen med FMR-länk (punkter)

Fornminnen med FMR-länk (linjer)

Fornminnen med FMR-länk (ytor)

Så har Mölndal vuxit fram

Kring Mölndalsåns övre lopp, utmed fallen nedanför åns utlopp från Stensjön, låg Mölndals Kvarnby redan för närmare 400 år sedan då Göteborg grundades. I byn utmed fallen, som har en fallhöjd på 48 m, byggdes redan på 1300-talet många kvarnar, en tidig industri, grundad på vattenkraft. När Göteborg grundades donerade kronan 17 kvarnar till staden och de blev en viktig inkomstkälla. Det fornsvenska ordet för kvarn, mölna har givit Mölndal dess namn. Mölndalsån fick tidigt stor betydelse som transportled in till Göteborg och ån tillförde även friskt vatten till vallgraven. På väster sida gick landsvägen från Halland in till Göteborg.

Industrierna och kommunikationslederna är fortfarande två av Mölndals viktigaste kännetecken. 1653 grundades det första pappersbruket vid Mölndals ström. Korndals Pappersbruk, sedermera Papyrus AB var centralt beläget och har präglat Mölndal och givit staden en historia som arbetarstad.

I början av 1900-talet var Mölndal ett litet stationssamhälle med Mölndals bro över ån. Nära bron låg järnvägsstationen Mölndals nedre. Mölndals centrum låg då vid gamla Torget i östra Mölndal. I Kvarnbyn låg Mölndals övre, utefter Borås-banan som byggdes ut 1894.

Mölndal blev stad 1922. I korsningen mellan de två större kommunikationslederna Frölundagatan och Göteborgsvägen uppstod bebyggelse som långt senare har utvecklats till Mölndals centrum. Nuvarande centrum invigdes 1976.

Odling

Jordbruksnäringen i Mölndalsåns dalgång pågick till långt in på 1950-talet. Kor som betade och hästar som arbetade kunde ses nära bostadsbebyggelsen. Förutom det traditionella jordbruket fanns ett stort antal handelsträdgårdar med stora växthus.

Bebyggelse

Den stadsbygd som växte fram präglades mycket av landskapet; en sprickdal i nordsydlig riktning mot Göta älvdalen.

Bebyggelsen präglas av olika epokers industrikultur från 1700-talet och framåt. Täta industrimiljöer omgivna av bostadsbebyggelse i byform kännetecknar stadsutvecklingen.

I första hand lokaliserades verksamheter längs ån för att få kraft, för rening av processvatten eller för transporter. Bostadsbebyggelsen växte upp

Bogserbåten Eve som drar tungt lastade kokspråmar i Mölndalsån. Foto: Knut Kjellman 1935

Utsikt mot Papyrus och Syratornet avfotograferat från Knut Bergs tavla

i bybildningar i anslutning till arbetsplatserna eller på sluttningarna ovanför dalgången. Utanför bybildningarna var bostadshusen ofta stora trävillor, glest liggande och med stora trädgårdstomter som sluttade ner mot dalens botten. I Lackarebäcksravinen låg Lackarebäcks gård omgiven av en park med bokskog.

Textilindustrin etablerades i Krokslätt under slutet av 1800-talet. Krokslätts Fabriker hade upp till 700 anställda vid förra sekelskiftet och som mest ett par tusen anställda. Andra industrier i dalgången var Göteborgs Jästaktiebolag, Lana Kamgarnsspinneri, AB Pumpindustrin och längst i söder, norr om Mölndals Bro, Mölndals Mekaniska. Några av fabriksbyggnaderna präglas av den tidens industriarkitektoniska strömningar med utsmyckade tegelfasader och stora spröjsade fönster. Papyrus industriområde innehåller en omfattande bebyggelse från flera tidsepoker, som speglar områdets industrihistoriska utveckling.

Mölndals sjukhus, tidigare Mölndals lasarett,

invigdes 1924. Idag ingår Mölndals sjukhus i Sahlgrenska Universitetssjukhuset och upptar lika stor yta som Mölndals administrativa och kommersiella centrum. Mölndals sjukhus är ett typiskt sjukhusområde med skiftande anläggningar i ett svåröverskådligt system. Samtidigt är det ovanligt med sin starka integration i stadsbebyggelsen. Två äldre grindstugor ligger utmed Göteborgsvägen, strax söder om huvudentrén. Dessa utpekas som kulturhistoriskt värdefulla.

Bostadsbyggandet i dalgången hade ingen stor omfattning före 1950-talet. Med nya industrietableringar blev dock efterfrågan på bostäder stor. Ett attraktivt bostadsområde var Bosgården. Först exploaterades kvarteren närmast Göteborgsvägen. Bebyggelsen i Krokslätt kompletterades med flerbostadshus. Under 1960-talet kom Åby och Bifrostområdena.

Kommersiell och kommunal service byggdes också ut efter 50-talet. Ålderdomshem, brandstation, skolor, Folkets hus och stadshuset byggdes om under 1950- och 1960-talet. Ett första varuhus inrymdes i bottenvåningen vid Göteborgsvägen-Bergmansgatan och ett möbelvaruhus något längre norrut. Centrumområdet har byggts ut från 1970-talet i en kvartersstruktur och med flerbostadsbebyggelse i 4-6 våningar.

Över åren har skiftande former av industrier etablerat sig i dalgången, fram till dagens högteknologiska industrier som Ericsson, Astra-Zeneca m.m. I slutet av 1950-talet började en större utbyggnad öster om Västkustbanan, i första hand i Lackarebäck. Därefter kom Åbro industriområde. Antalet företag i dalgången är idag omfattande och utgörs till stor andel av småföretag. Allt fler industrier ersätts dock av kontor eller liknande verksamheter.

Infrastruktur

Gator och vägar var fram till 1950-talet i dåligt skick och hade låg standard. Landsvägen in mot Göteborg, Göteborgsvägen-Mölndalsvägen byggdes på 1950-talet ut till en fyrfilig väg med spårväg i mitten. Verksamheterna vände sina framsidor mot vägen. Utbyggnaden i dalgången har skett under olika tidsepoker och med varierande respekt för befintlig miljö. Etablering av moderna kommunikationsleder har gjort ingrepp i miljön, vilket gett Mölndalsån en undanträngd plats och exponerat industrins baksidor mot motorvägen.

Göteborgsvägen på 1930-talet

Göteborgsvägen på 1950-talet

Sammanhängande stadsbygd

Under 1950- och 60-talen bildade utbyggnaden i Mölndalsåns dalgång en sammanhängande stadsbygd, där gränsen mellan de båda städerna inte längre kunde urskiljas. Genom rivning/nybyggnad eller förtätning har även senare decenniers byggande satt sin prägel på dalgången, företrädesvis med kontorsbyggnader. Stora öppna markparkeringar är ett gemensamt drag i stadsbilden både i både Göteborg och Mölndal.

Kulturhistorisk bebyggelse

Byggnadsminnen

Inom planområdet finns två byggnadsminnen: *Nymans kvarn* i Götaforsliden och *Krokslätts Fabriker*.

Riksintresse för kulturminnesvården

Inga riksintressen för kultur finns inom planområdet men det gränsar till riksintresseområdena *Kvarnbyn* och området kring Mölndalsån - *Grevedämmet* i den övre delen av Mölndalsfallen.

Kulturhistorisk bebyggelse, Göteborg

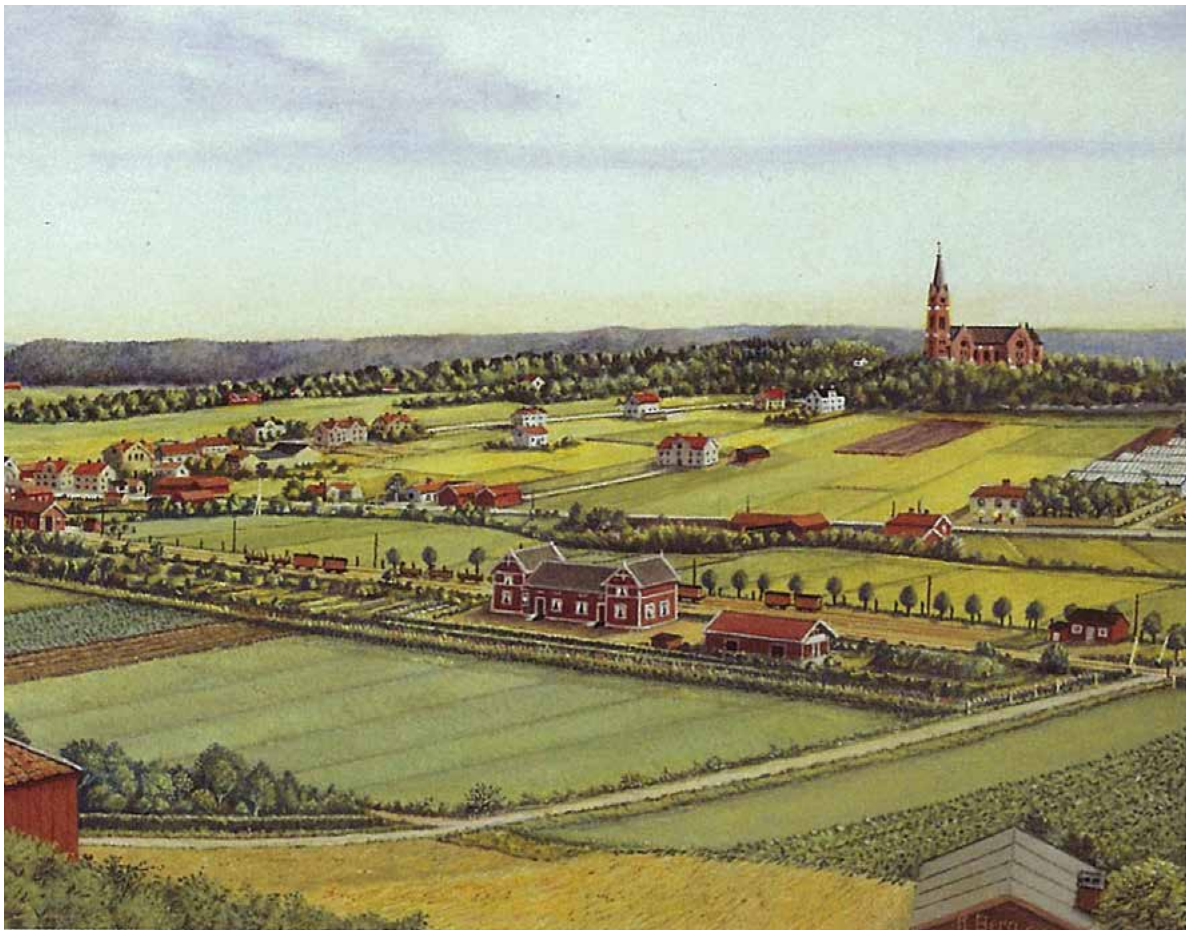
I bevaringsprogram för kulturhistorisk bebyggelse ingår Lisebergsområdet, Lyckholmsområdet, bebyggelsen i Jacobsdal och vid Sankt Sigfridsgatan samt experimenthuset vid Smörgatan i Kallebäck.

Därutöver finns även andra kulturhistoriskt intressanta miljöer; Almedals fabriker, Kanolds chokladfabrik samt Wezäta Tryckeri.

Kulturhistorisk bebyggelse, Mölndal

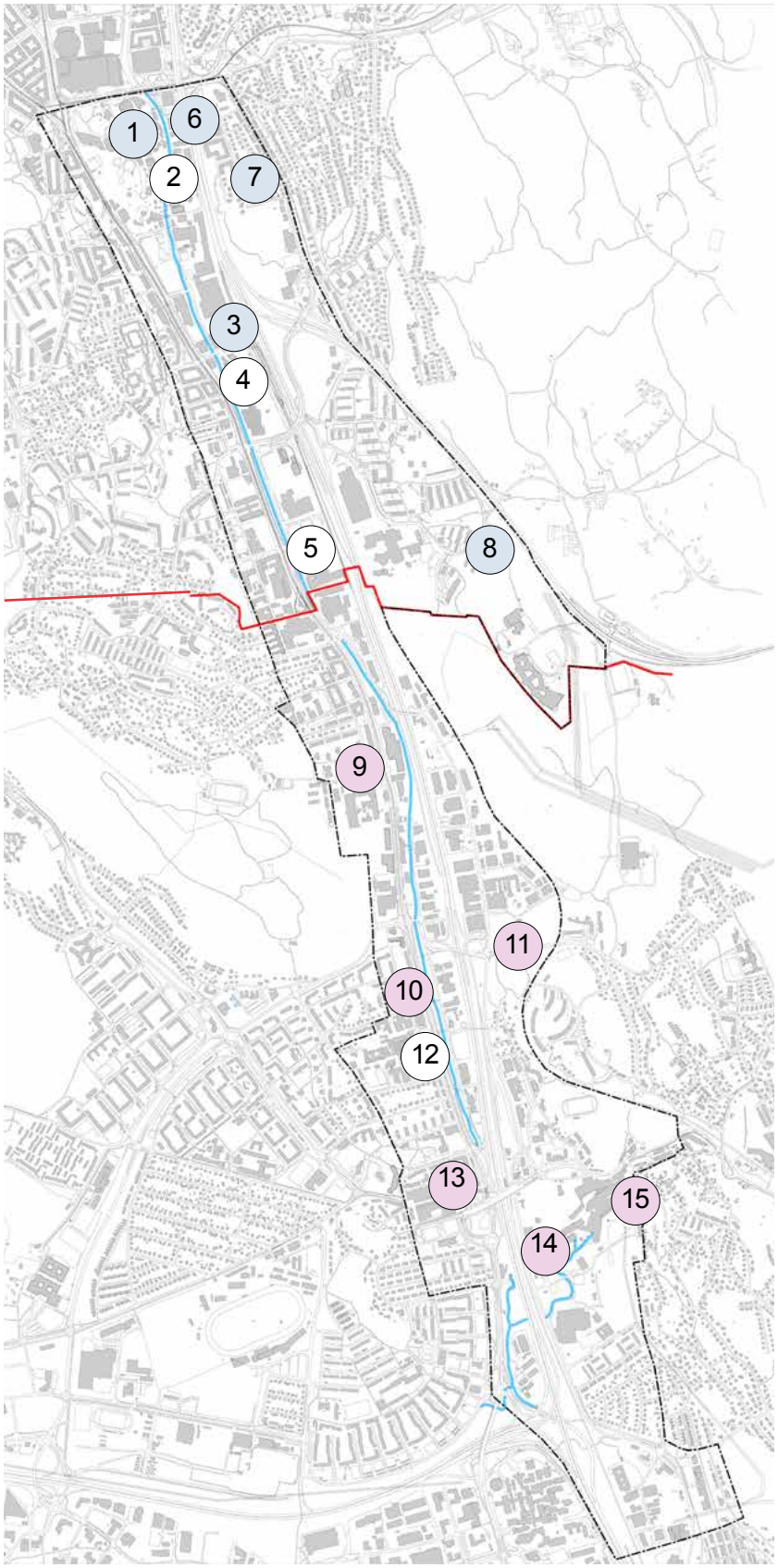
I Mölndals stads kulturmiljöprogram upptas Krokslätts Fabriker, Bosgården, Mölndals stadshus, Lackarebäcks gård, Svejserdalen, Ekekullen och Papyrusområdet. Områdena ger karaktär åt stadsmiljön och speglar stadens kulturhistoriska utveckling.

Grindstugorna vid Mölndals sjukhus är utpekade som kulturhistoriskt värdefulla i ”Kulturhistorisk utredning –underlag för energisparrådgivning och fysisk planering 1984”



Del av Fässbergs socken 1910 avfotograferat från Knut Bergs tavla

F.d. Kanolds chokladfabrik



1 Liseberg

2 Kanolds chokladfabrik

3 Lyckholms Brygggeri

4 Almedals fabriksområde

5 Wezäta tryckeri

6 Jacobsdal

7 Sankt Sigfridsgatan

8 Smörgatan

9 Krokslätts Fabriker
Byggnadsmine

10 Bosgården

11 Lackarebäcks Gård
Svejserdalen - Ekekullen

12 Grindstugor vid Mölndals sjukhus

13 Mölndals stadshus

14 Papyrus

15 Mölndals Kvarnby
Riksintresse, Nymans kvarn byggnadsminne

Ingår i Bevaringsprogram för kuturhistoriskt värdefull bebygglese i Göteborg

Ingår i Mölndals stads kulturmiljöprogram

Liseberg

Lisebergs nöjespark etablerades inför jubileumsutställningen 1923. Inom området finns flera kulturhistoriskt värdefulla byggnader, som tidigare hörde till Landeriet Liseberg från slutet av 1700-talet.

Kanolds chokladfabrik

Kanolds chokladfabrik, en femvånings byggnad i rött tegel och röd puts, började byggas på 1910-talet och blev en av Sveriges största konfektyrfabriker. Fabriksområdet har genomgått ett flertal förändringar fram till början av 2000-talet då en omfattande restaurering gjordes. Anläggningen har högt arkitektur- och kulturhistoriskt värde. Numera är ett flertal småföretag inhysta i byggnaderna. Gällande detaljplan är från 1960-talet och innehåller inte några skyddsbestämmelser för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

Lyckholms Bryggeri

Lyckholms Bryggeri ligger öster om Mölndalsån och norr om Skårs led. Kvarterets södra del utgör en väl bevarad kulturhistorisk industrimiljö; ett typexempel från den tidiga industrialismen. I mitten ligger den monumentala f.d. ”direktörsvillan”, i nyrenässansstil. Bryggeriet var i bruk från grundandet 1880 fram till 1975, varefter byggnaderna använts för andra ändamål eller delvis stått tomma. 2004 fastställdes en ny detaljplan för området, med planbestämmelser för att hindra rivning/förvanskning. I samma detaljplan tillskapades också nya byggrätter för handel, kontor och icke miljöstörande verksamheter i kvarterets norra del. Planen är ännu inte genomförd. Idag finns ett litet bryggeri i lokalerna.

Almedals Fabriker

Söder om Lyckholms, mellan Mölndalsån och Almedalsvägen, ligger Almedals Fabriker som grundades vid mitten av 1800-talet som linspinneri, väveri och färgeri. Området har byggts om och ut i omgångar under tiden fram till mitten av 1900-talet, men flertalet av de ursprungliga byggnaderna finns kvar. Gällande detaljplan är från början av 1950-talet och innehåller inte några skyddsbestämmelser för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Ny detaljplan är under arbete med komplettering med bostäder.

F.d. Lisebergs landeri ”Värdshuset”

Kanolds chokladfabrik

F.d. Lyckholms Bryggeri

Almedals fabriksområde beläger söder om Lyckholms

F.d. Wezäta Tryckeri vid Mölndalsvägen

Bostadskvarter med 1920-talsprägel i Jacobsdal

1920-tals träarkitektur vid Sankt Sigfridsgatan

Wezäta

Tegelfasaden mot Mölndalsvägen bör tas tillvara för att förstärka karaktären på området.

Jacobsdal

Jacobsdal, som ligger i planområdets nordostligaste del, består av fyra kvarter med 5-6 vånings bostadshus i rött eller gult fasadtegel. Bebyggelsen ger exempel på påkostad tegelarkitektur präglad av sen 20-talsklassicism. Kvarteren utgör ett viktigt blickfång både från väster och öster.

Sankt Sigfridsgatan

Bebyggelsen utmed Sankt Sigfridsgatan söder om Jacobsdal, *Örgryte Trädgårdsstad,* utgörs av radhus och villor i två våningar. Stadsplanen togs fram av Albert Lilienberg 1927. Området kännetecknas av 1920-tals arkitektur med träfasader och tegeltäckta sadeltak med takkupor. Typiska detaljer är fönster indelade i sex rutor och entrédörrar av trä med dekorativa omfattningar.

Smörgatan

I östra Kallebäck ligger ett experimenthus ritat av arkitekt Erik Friberger 1960. Enplans ”småhus” (egentligen hyreslägenheter) är utplacerade på ett betongdäckshus i tre våningar för att spara dyrbar tomtmark. Småhusen har fasader av trä och i varierande färger och flacka sadeltak. Bottenvåningen i däcket innehåller garage.

1960-tals experimenthus på Smörgatan, Kallebäck

Krokslätts Fabriker

På 1870-talet etablerades det första bomullsväveriet vid Mölndalsån. Mellan 1890 och 1910 byggdes flera av de stora fabriksbyggnaderna med förebilder i samtidens brittiska industriarkitektur. 1983 blev byggnaderna byggnadsminnesförklarade. Området och fabriksanläggningen är ett viktigt inslag i stadsmiljön och bör ges en framträdande roll vid förändringar i dalgången. I gällande detaljplan finns särskilda bestämmelser för hantering av kulturmiljön.

Vykort över Krokslätts fabriksområde

Bosgården

Bosgården byggdes ut under 1950-talet, det var främst de allmännyttiga och kooperativa bolagen som byggde. Målet var att skapa goda och hygieniska bostäder. Byggnaderna placerades kring inre gårdsbildningar och öppna grönområden. Åtskillnad mellan trafik och gårdsrum eftersträvades. Utmed Göteborgsvägen ligger trevånings putsade hus ofta med verksamheter eller handel i bottenvåningen. Bebyggelsen präglas av enhetliga fasadmaterial och hög hantverksmässighet i detaljer. Bebyggelsens karaktärsdrag ska bevaras. Gårdsrum och grönska ska tas tillvara.

1950-talsområdet Bosgården

Mölndals stadshus

Mölndals stadshus uppfördes 1958-1962. Arkitekter var Åke Ahlström och Gösta Edberg. Arkitektoniskt präglas byggnaden av hög materialkänsla och omsorgsfulla detaljer. Med sitt fria läge och exponering mot stadshusplatsen/Göteborgsvägen är byggnaden ett landmärke i staden. Volymerna med sina plana tak bildar tillsammans en för tiden typisk modernistisk komposition. Stadshuset byggdes till 1988. Till stadshusmiljön hör också den bakomliggande parken, med grönytor och planteringar. Tillsammans med Fässbergskyrkan med sin parkmiljö utgör detta ett för centrala Mölndal välbehövligt grönområde. Omgivningens öppna karaktär, framförliggande platsbildning och tillhörande parkmiljö bör bibehållas. Byggnadernas karaktärsdrag ska bevaras.

Mölndals stadshus

Lackarebäcks gård - Svejserdalen-Ekekullen

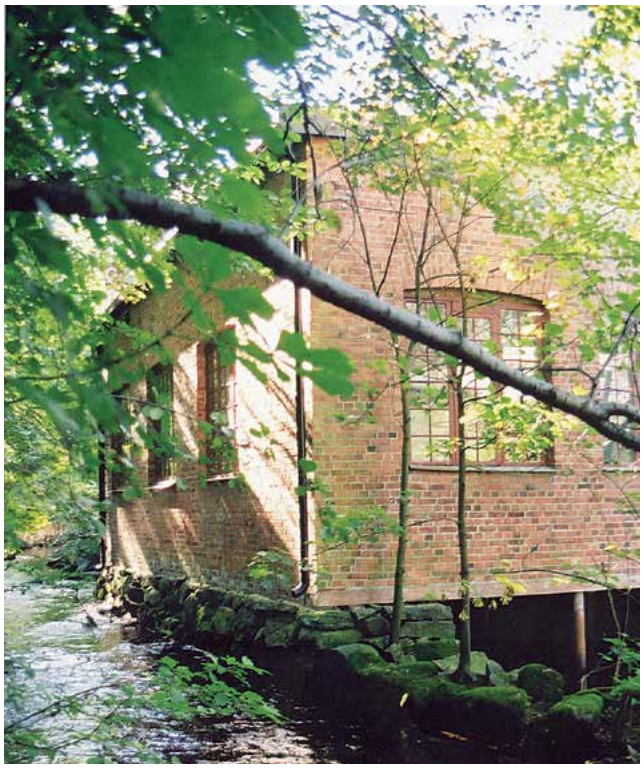
Rester av Lackarebäcks herrgård från 1700-talet ligger i Svejserdalen. Under 1700- och 1800-talet låg här en herrgård. Lackarebäcksdalens natursköna omgivningar lockade överklassen och andra till natur- och friluftsliv. Promenadstigar anlades i området och upp till utsiktspunkter. Den vackra bokskogen, dalgången med sin slingrande bäck och de höga bergen drog till sig många besökare runt 1900-talets början. Idag finns endast en flygelbyggnad kvar av gården.

Även idag är området välbesökt, liksom den närliggande Ekekullen. Svejserdalen är den enda bevarade större bokskogen i Mölndals kommun. När Boråsbanan byggdes under 1890-talet delades dalen i två delar.

Området med sina natur-, kultur- och friluftsvärden ska bevaras. Detaljplan gäller för delar av området. Byggnaden får inte förvanskas.

Tidig vår i Svejserdalen

Disponentvillan i Papyrusområdet



Grevedämmet

Papyrus

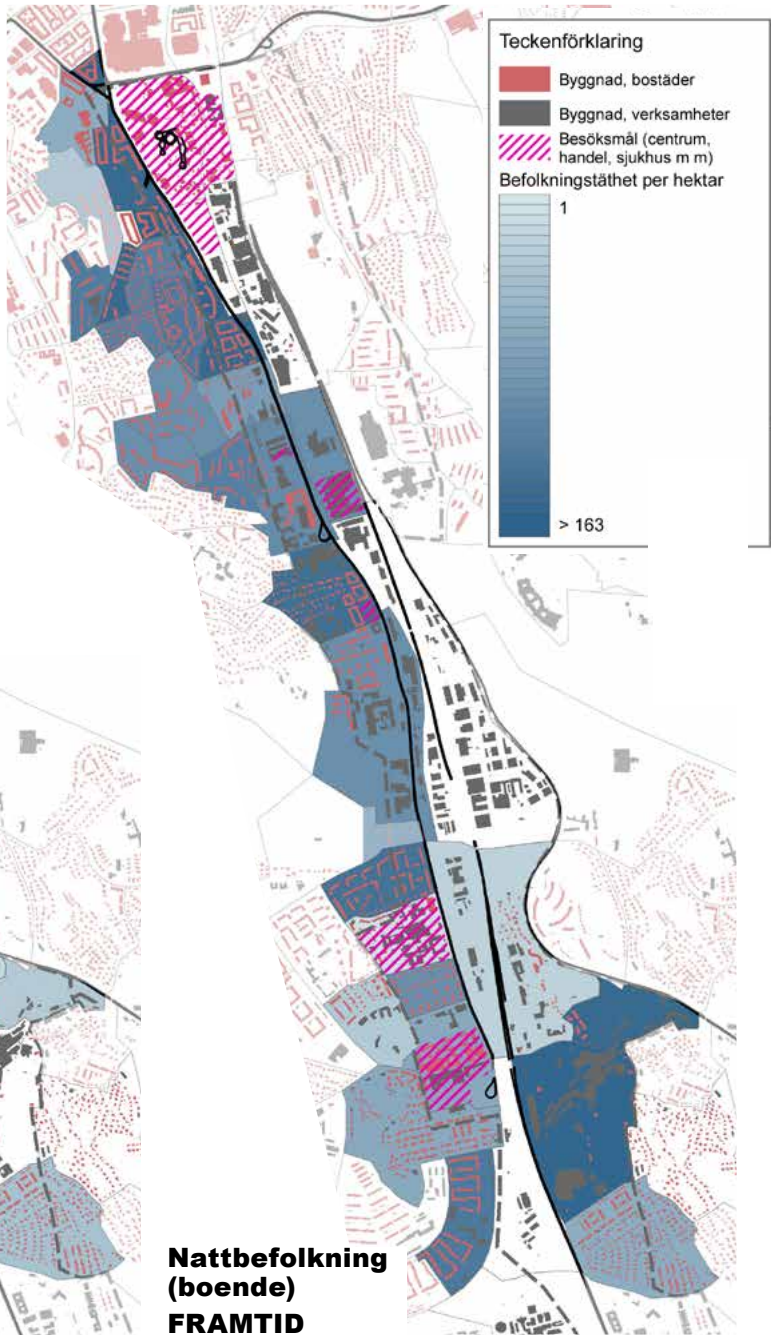
Papperstillverkning vid Mölndalsfallen har anor från 1600-talet. Papyrus startade 1895 med utgång från det konkursdrabbade Korndals AB. Inom området finns bebyggelse från papperstillverkningens historia. Dessutom finns en storslagen disponentvilla samt några arbetar- och tjänstemannabostäder varav dock många rivits under de senaste decennierna. Området har stora kulturhistoriska värden. Mölndalsån, som faller ca 11 m inom området utgjorde förutsättningen för industrins framväxt. Såväl kultur- som naturmiljö bör tas tillvara och utvecklas. Idag gäller över större delen av området en stadsplan från 1928 som föreskriver storindustri. Vid områdets omvandling till stadsbebyggelse kommer nya planer att upprättas.

Mölndals Kvarnby - Industrimiljön

Mölndals Kvarnby och Grevedämmet angränsar till planområdet och delar av industrimiljön utmed Kvarnbygatan med industribyggnaderna på norra sidan av forsen ingår i planområdet.

Industrimiljön utmed forsen och Kvarnbyn utgör riksintresse för kulturmiljövården. Kvarnbyn, de äldre industribyggnaderna, Gamla Torget och miljön kring forsen ingår i Mölndals kulturmiljöprogram. Kvarnen inom fastigheten Kvarnhjulet 1 - Nymans kvarn - är byggnadsminne. Spår från den industriella epoken bör kunna avläsas även i framtiden och den historiska dimensionen ska lyftas fram i stadsbilden.

Befolkning

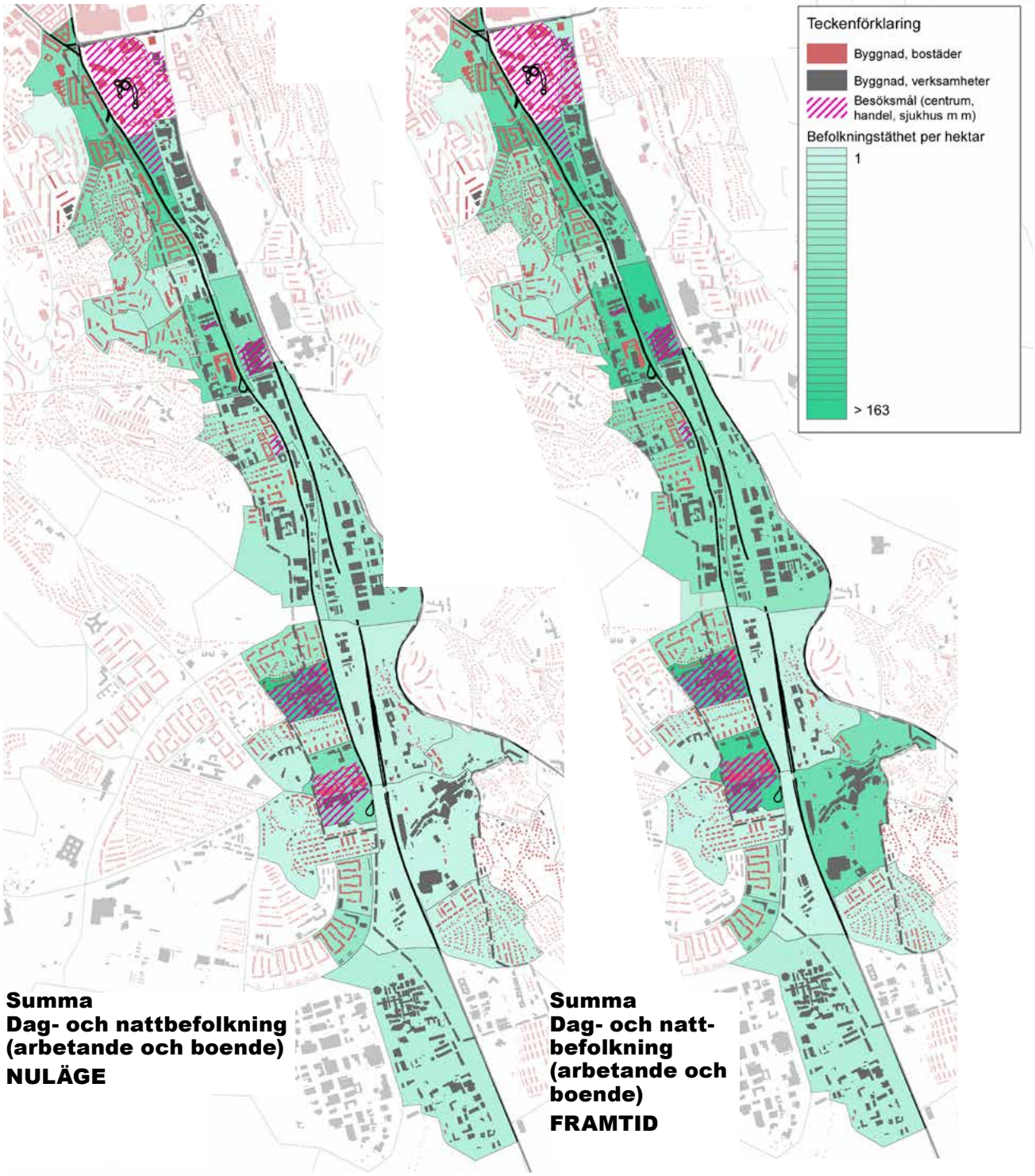


Dalgången har stora områden med arbetsplatser och dagbefolkningen (arbetande) är på många ställen hög, medan nattbefolkningen (boende) är låg, särskilt på dalgångens östra sida och nära kommungränsen. Högst andel boende finns närmast Korsvägen, vid Krokslätts torg och i Åbyområdet (som ligger utanför planområdet) söder om Mölndals innerstad. Kallebäck har en stor andel boende, området är dock inte redovisat på kartorna.

På östra sidan och vid kommungränsen är antalet verksamma stor, här ligger stora arbetsplatser och exploateringen är hög.

Då det är viktigt att kunna bo kvar i sitt närområde som äldre kommer nyproducerade bostäder vara ett bra tillskott och de villor och äldre bostäder som då frigörs kan bli tillgängliga för yngre och människor med begränsade resurser. För att behålla en socialt blandad befolkning är det viktigt att inte driva på för stora standardhöjningar i det äldre beståndet och därmed ökade boendekostnader.

Dagbefolkningen arbetar i dag på relativt storskaliga arbetsplatser, Mektagonen, ICA Maxi, Krokslätts fabrikers moderna kontorsbebyggelse, Mölndals sjukhus, etc. Med tillkomsten av bostads-



kvarter som mot huvudgator får handel och service i bottenvåningarna, kommer skalan på arbetsplatserna att varieras. De stora arbetsplatserna har främst anställda löntagare. Med en småskaligare verksamhetsstruktur kommer fler småföretag och egenföretagare att finna lokaler här. Även dagbefolkningen kommer alltså att få en mer blandad social struktur.

När omvandlingen som förslås i den fördjupade översiktsplanen är genomförd har en utjämning skett mellan dag- och nattbefolkning, verksamma och boende så att de flesta områden är befolkade dygnet runt. Befolkningen som helhet har också ökat, i många fall mycket. Särskilt gäller detta öster om Mölndals innerstad där det i dag är glest bebyggt och på båda sidor kommungränsen, där det i dag är få boende, men där flera bostadsplaner pågår.

Göteborg

I Göteborgs centrala delar är andelen äldre i befolkningen hög och beräknas öka kraftigt, enligt kommunens prognos med 12,5 procent i åldersgruppen 65 år och äldre. Samtidigt är merparten bostäder dåligt tillgänglighetsanpassade, ofta med halvtrappor, små badrum, höga trösklar, trånga hissar och dörrar etc. Stadsdelen Centrum har också brist på trygghetsboende och bostäder med särskild service. Andelen hyresrätter är också låg mot tidigare, eftersom många centrala hyresrätter under de senaste decennierna omvandlats till bostadsrätter.

I Göteborgs centrum bor det också många barn. Ofta är bostadsgårdarna mörka och inte inredda för vila och lek utan för fastighetens skötsel, sophantering, m.m. Den nya bostadsbebyggelsen som planeras i Göteborgsdelen av Mölndalsåns dalgång kan därför komplettera med mycket av det som saknas i dag; tillgängliga bostäder, specialbostäder, gröna gårdar, m.m. För att få en rörligare bostadsmarknad och en social blandning bör hyresrätter tillkomma. Små bostäder är efterfrågade, men även större bostäder bör tillkomma för att utgöra ett alternativ till familjeboende i villa. Man bör kunna bo kvar i centrum om man så önskar även sedan man fått två-tre barn. Att tvinga ut barnfamiljerna är olyckligt då de blir väldigt bilberoende när de kommer en bit från kollektivtrafikstråken.

För närvarande råder det balans i efterfrågan och tillgång på förskoleplatser inom planområdets göteborgsdel, men i samband med utbyggnad av två pågående detaljplaner kommer det att behövas ny förskola för 100 barn. Då det sammanlagt kommer att byggas minst 2-3000 bostäder, vilket innebär runt 800-1000 förskolebarn, kommer stadsdelen att behöva sammanlagt tre till fyra nya förskolor med 150-200 barn i varje. Bostadsgårdarna är och kommer även i nybyggda kvarter vara förhållandevis små, varför förskolor i bottenvåningar i allmänhet inte går att åstadkomma om det ska bli någon plats kvar på gården till de boende. Det är därför angeläget med en förtänksam förskoleplanering inom planområdet. Då trafikmiljön kommer vara komplex och bostadsgårdarna begränsade bör det vara nära såväl till förskola som till friluftsområde för de boende i området.

Källa diagrammen: Trafikverkets idéstudie för Mölndalsåns dalgång

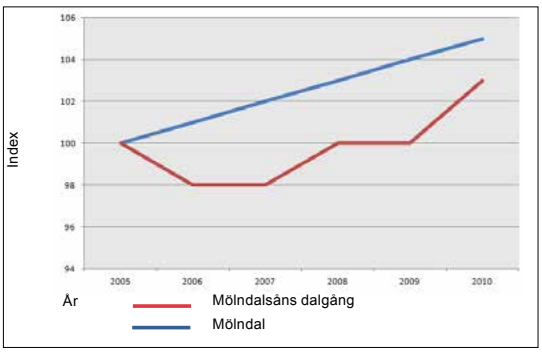
Mölndal

I Mölndalsåns dalgång bor cirka 8 procent av kommunens 61 000 invånare och dalgången är en relativt, för kommunen, tätbefolkad del. Dalgången har en något äldre befolkning än övriga delar av kommunen och andelen barn ligger lägre än övriga delar. Dalgången står också för den största inflyttningen i kommunen.

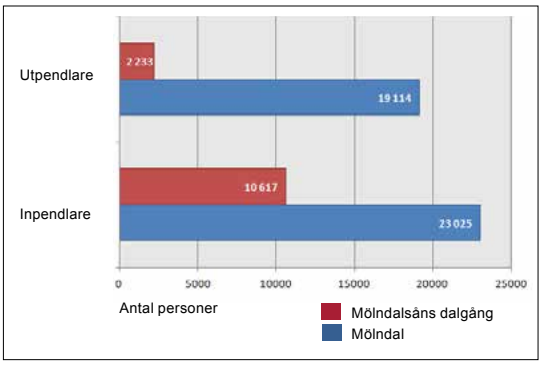
32 procent av Mölndals 33 665 arbetstillfällen är belägna i Mölndalsåns dalgång. 10,6 procent av kommunens arbetstillfällen finns inom parti- och provisionshandel, 10 procent inom hälso- och sjukvård, och 7,7 procent inom byggverksamhet. I Mölndalsåns dalgång utgörs de tre största näringsgrenarna av hälso- och sjukvård (28 procent), parti- och provisionshandel (11,6 procent) och civila myndigheter och försvaret (11,5 procent).

Mölndalsåns dalgång karaktäriseras av en stor inpendling, och bidrar därför starkt till Mölndals positiva pendlingsnetto (inpendlingen minus utpendlingen). 10 617 inpendlare och 2 233 utpendlare resulterar i ett pendlingsnetto på 8 384 personer för Mölndalsåns dalgång.

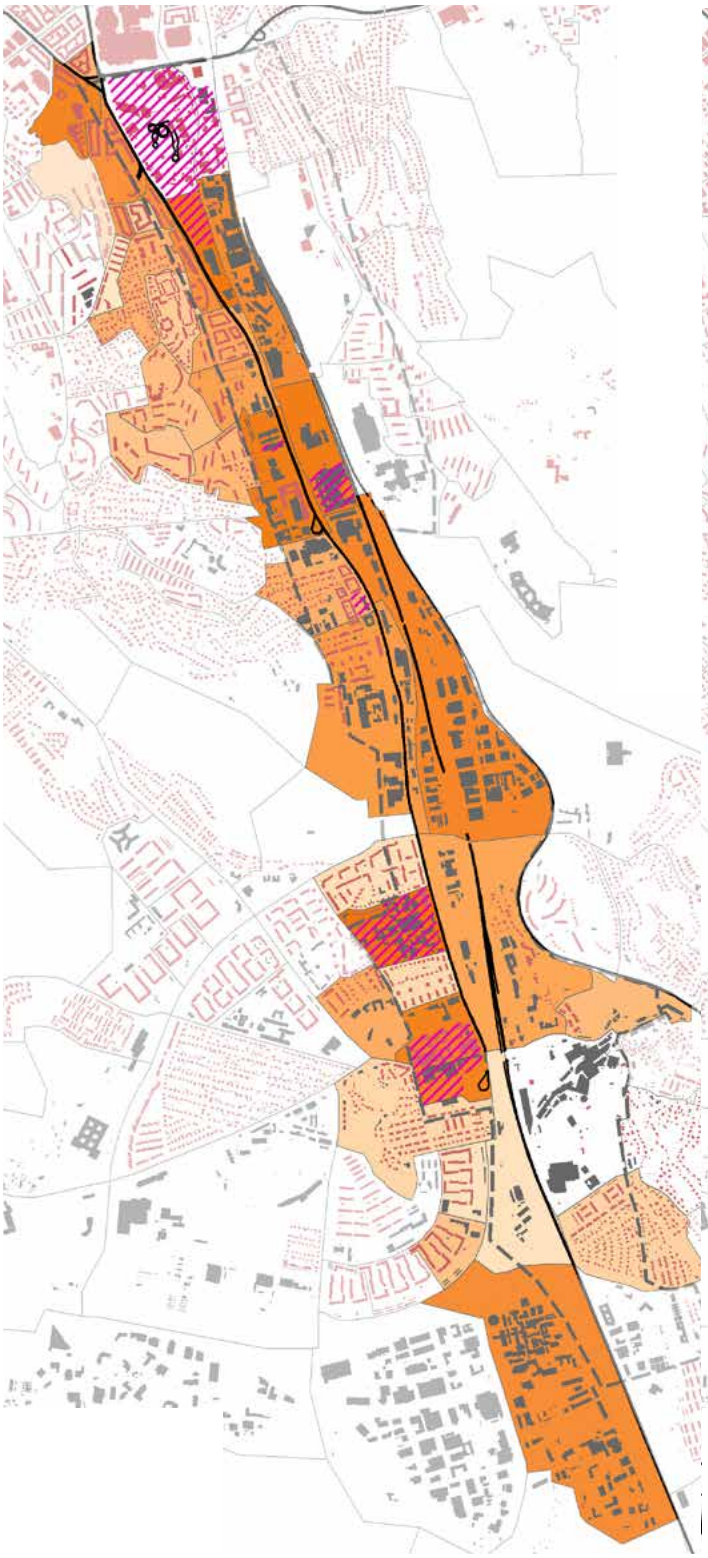
Med pågående utveckling och förtätning i dalgången kommer befolkningen att öka och andelen barn blir sannolikt också betydligt högre. Det kan innebära att behovet av förskolor och skolor ökar, och därför behöver det eventuella behovet av fler förskoleavdelningar utredas vidare för centrala Mölndal i samband med planens genomförande.



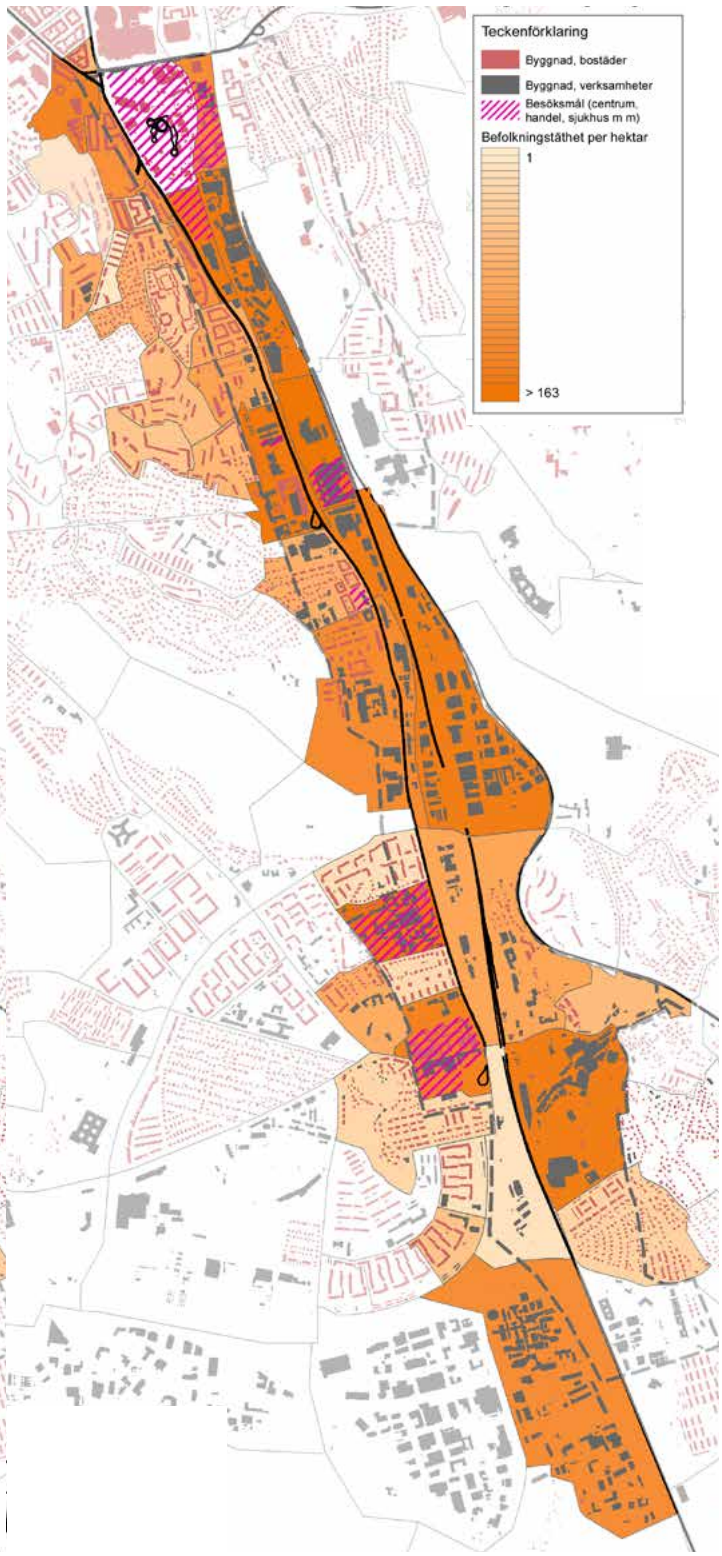
Befolkningsutvecklingen



Pendlingen år 2009



Dagbefolkning (arbetande)
NULÄGE



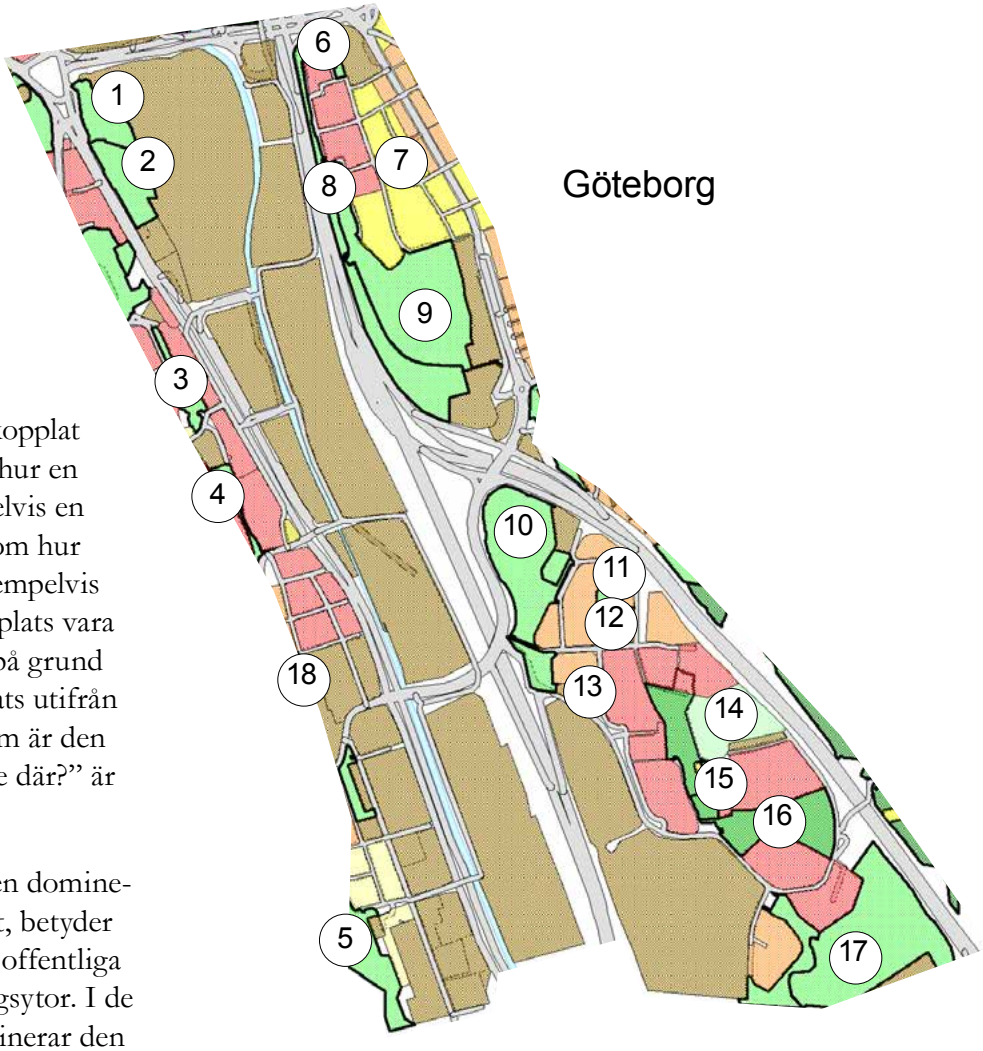
Dagbefolkning (arbetande)
FRAMTID

Utdrag ur sociotopkartor för Göteborg och Mölndal

Sociotop står för ”plats för mänskliga aktiviteter”. Sociotopkartorna illustrerar hur utemiljön i staden används och upplevs av människorna. Sociotopvärdena har bedömts utifrån omfattande observationer samt enkätundersökningar, grönvandringar och möten med de som bor och arbetar i området.

Ordet sociotop är nära sammankopplat med ordet biotop som beskriver hur en plats ser ut och fungerar, exempelvis en slåtteräng. En sociotop handlar om hur platsen upplevs och värderas, exempelvis en midsommaräng. Ofta kan en plats vara både en biotop och en sociotop på grund av att människor använder en plats utifrån hur den är fysiskt utformad. ”Vem är den här platsen till för och vad gör de där?” är det som definierar en sociotop.

Brun färg på kartorna, som är den dominerande färgen inom FÖP-området, betyder användning för industri, handel, offentliga verksamheter och stora parkeringsytor. I de delar där det finns bostäder dominerar den tätare bebyggelsen (röd och orange färg). Här är tillgången på närliggande friytor för de boende begränsad.



Sociotopernas upptagningsområden

	Hela kommunen
	Stadsdelen
	Närområdet, kvarteret

Friytetillgång

Tillgång till friytor på privat mark:

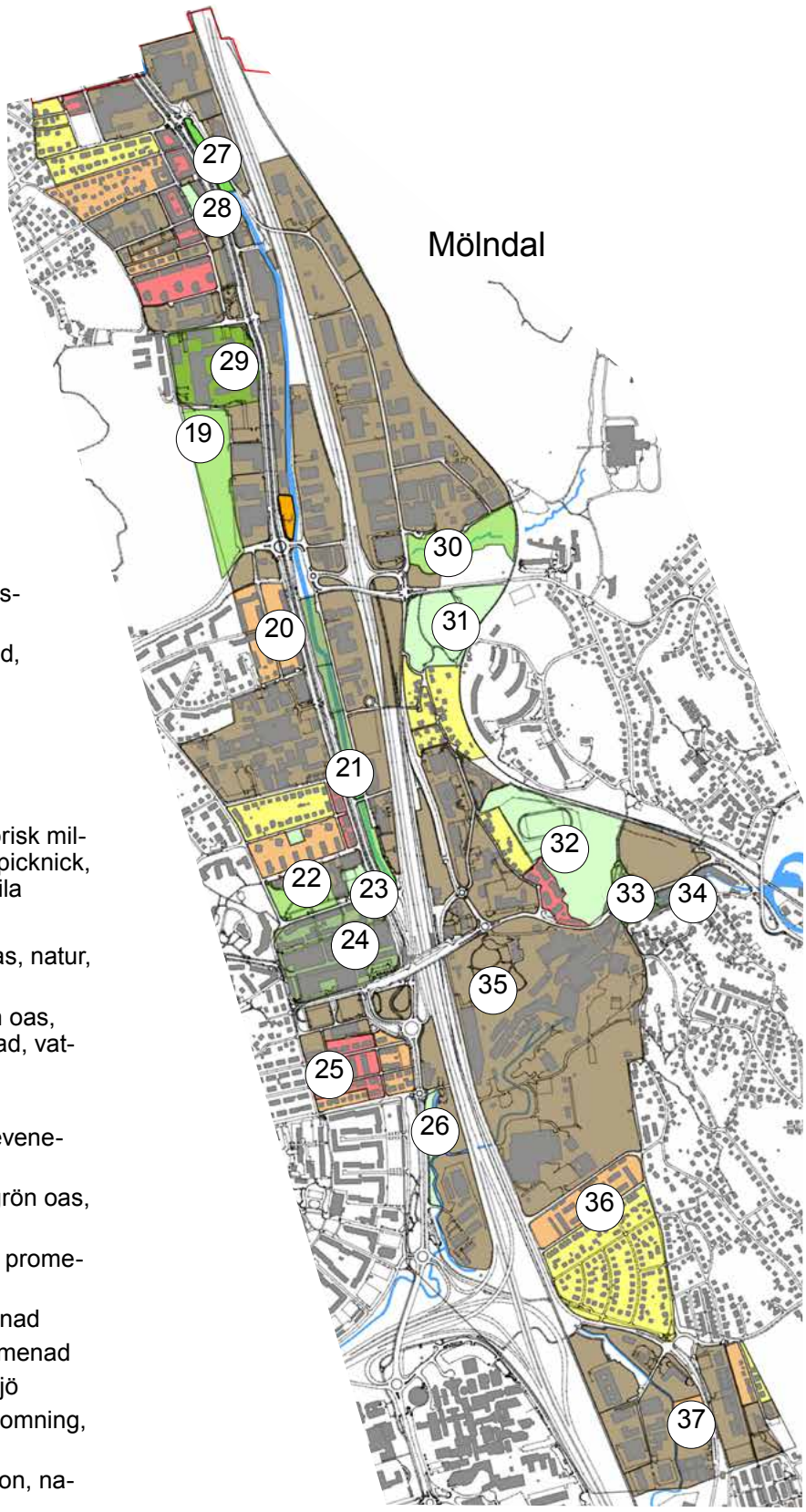
	Mycket god	Ex: villor
	God	Ex: flerfamiljshus 2-3 våningar
	Mindre god	Tät bebyggelse

Göteborg

1 **Universeum**: Mötesplats
2 **Världskulturmuseet**
3 Lek
4 Bollspel
5 Lek
6 Lek, mötesplats, utblick
7 Grön oas, lek, sällskapslek
8 Historisk miljö, utblick
9 Historisk miljö, lek, natur, promenad, utblick
10 Lek
11 Lek, mötesplats, promenad, vila
12 Odling, promenad, sällskapslek
13 Bollspel
14 **Kallebäcksparken**: Mötesplats, promenad, vila
15 Lek
16 **Bokskogen**: Gatusport, lek, mötesplats, natur, promenad, vila
17 **Kallebäckstoppen**: Lek promenad, utblick
18 **Örgryte Koloniområde**

Mölndal

19 **Safjället**: Bollspel, grön oas, historisk miljö, lek, motion, mötesplats, natur, picknick, promenad, sällskapslek, utblick, vila
20 Lek, mötesplats, vila
21 **Mölndalsån vid Ågatan:** Grön oas, natur, promenad, vattenupplevelse
22 **Stadshusparken**: Blomning, grön oas, lek, mötesplats, picknick, promenad, vattenupplevelse, vila
23 Blomning, vattenupplevelse, vila
24 **Mölndals innerstad:** Blomning, evenemang, mötesplats, promenad
25 **Prytzgatans lekplats:** Bollspel, grön oas, lek, mötesplats, vila
26 **Skedebro**: Fiske, grön oas, natur, promenad, vattenupplevelse
27 **Ån vid Flöjelbergsgatan:** Promenad
28 **Krokslätts Torg:** Mötesplats, promenad
29 **Krokslätts fabriker:** Historisk miljö
30 **Lackarebäcksravinen / Källa:** Blomning, grön oas, vattenupplevelse, vila
31 **Enerbacken:** Historisk miljö, motion, natur, promenad
32 **Störtfället:** Grön oas, natur, utblick
33 **Gamla Torget:** Historisk miljö, promenad
34 **Götaforsliden:** Historisk miljö, natur, promenad, vattenupplevelse
35: **Papyrusvillan**
36 Lek, mötesplats
37 **Rävekärrskolan**



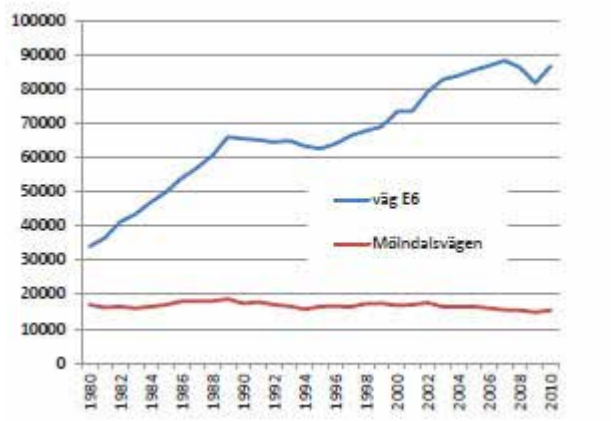
Karta: John Gustavsson

Trafik

Biltrafiken i dalgången uppgick 2012 till över 120 000 fordon per vardagsdygn. Till detta kom ca 40 000 resor med kollektiva färdmedel, vilket är knappt en fjärdedel av resorna. Målet i K2020 är att förhållandet mellan kollektivtrafik och bil ska vara 40/60. Trafikutvecklingen på Göteborgsvägen/Mölndalsvägen har på senare tid minskat eller varit oförändrad. Dessa siffror påverkas av trängselskatten, vars effekter nu studeras kontinuerligt. Minskningen är inte så stor på riksvägnätet men mera betydande på lokalvägnätet. Utvecklingen kan kontonuerligt följas på Trafikverkets hemsida. När denna plan kommer till utställning vet vi mer om de bestående effekterna.

I denna plan föreslås därför en trafikstruktur som påverkar resandet så att bilresor inte ökar utan allt tillkommande resande ska ske med kollektiva färdmedel, med cykel eller till fots. Även bebyggelseplaneringen och gatornas utformning inriktas mot att gynna resor med cykel- och kollektivtrafik framför resande med bil. Endast mindre kompletteringar föreslås i det kommunala vägnätet, medan kollektivtrafiken och GC-banor byggs ut och prioriteras.

Trafikverket har i en studie av markåtgången för riksintresset i dalgången redovisat markbehov för utbyggd infrastruktur, vilken bifogas samrådshandlingen. I denna föreslås att järnvägsnätet utökas väsentligt, vilket kan innebära upp till sex spår i markplan och medföra restriktioner på dagens markanvändning. I det statliga vägnätet föreslås endast mindre kompletteringar. Studien är avsedd ligga som underlag för kommunernas planering.



Trafikutveckling 1980-2010 på E6 och Mölndalsvägen
Källa: Trafikverket Idéstudie Mölndalsåns dalgång

Mål och strategier för ett hållbart transportsystem

Transportpolitikens övergripande mål finns formulerade i regeringens proposition 2008/2009 *Mål för framtida resor och transporter*. Målbilden omfattar ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet handlar om tillgänglighet för resor och transporter, medan hänsynsmålet handlar om trafiksäkerhet, miljö och hälsa. Regeringens syfte med propositionen *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem* är att skapa förutsättningar för ett kapacitetsstarkt robust, säkert och tillgängligt transportsystem. Speciellt i storstadsregionerna krävs åtgärder för att säkra arbetspendlingen och för att skapa fungerande godsstråk. Transportsystemet ska även bidra till att uppsatta klimat- och miljömål uppnås. I Mölndalsåns dalgång finns en flaskhals där åtgärder krävs för att samordna väg- och järnvägsutbyggnad så att resandet med kollektiva färdmedel kan ökas både på nationell, regional och lokal nivå.

Mobility Management

Innebörden i mobility management är att genom information och rådgivning sprida kunskap om alternativa resmöjligheter för att minska belastningen på miljön. Det kan vara frivilliga förändringar av resebeteende, olika kollektiva transportlösningar, gemensamma policys för transporter, flexibla arbetstider, distansarbete för att minska resbehovet m.m.

Teknik och Transportsystem

Med hjälp av ny teknik och intelligenta transportsystem (ITS) kan trafikanter få information som

gör att trafiken fungerar bättre, vilket även ger positiva effekter för miljö och hälsa. Olika ITS-åtgärder har som syfte att informera och varna trafikanter, styra och leda trafik samt övervaka trafik. Utmed E6 finns olika informationssystem, och sedan årsskiftet 2013 finns stationer för trängselavgifter vid infarterna till Göteborg.

Gemensamma strategier och mål för Mölndalsåns dalgång

Göteborg har i gällande översiktsplan mål och strategier för hur en attraktivare stad och ett mer effektivt och hållbart samhälle med god tillgänglighet och säker trafikmiljö ska utvecklas. Översiktsplanen föreslår inom planområdet markreservat för Västlänken, Västkustbanan (fyra spår) samt Kust till kust-banan och Götalandsbanan (gemensam sträckning). Reservat finns även för en komplettering av vägsystemet med en ny förbindelse mellan E6 och riksväg 40 (Lackarebäcksförbindelsen) samt för Södra Centrumförbindelsen, en tunnel mellan Lundbyleden och E6 vid Kallebäcksmotet.

I Mölndals översiktsplan föreslås markreservat för Västkustbanan (fyra spår) samt redovisas tre alternativa lägen, dels för en ny förbindelse mellan E6 och riksväg 40, dels för Götalandsbanan/Kust till kust-banan. Ett utbyggt Lackarebäcksmot samt en ny trafikplats vid Flöjelbergsbron redovisas. För utveckling av den regionala och lokala kollektivtrafiken föreslås ett reservat för framtida spårvägstrafik mellan Mölndals innerstad och Frölunda torg genom Fässbergsdalen.

Den gemensamma strategin för Mölndalsåns dalgång är att förtäta och utveckla staden utmed ett sammanbindande transportstråk. En långsiktigt hållbar stadsutveckling kräver att kollektivtrafiken förbättras och att gatorna anpassas bättre för gång- och cykeltrafik. *Fyrstegsprincipen* förutsätts användas vid val av åtgärder i det statliga transportsystemet, och i den översiktliga trafikplaneringen ska åtgärder som påverkar transportbehov och transportsätt särskilt beaktas.

De strategiska knutpunkterna för kollektivtrafiken, Korsvägen och Mölndals Bro, utvecklas. De övergripande och lokala vägsystemen i dalgången ska samverka så att tillgängligheten för biltrafik till målpunkter inom området blir god. Gång- och cykeltrafiken ska prioriteras och gaturummen ska utformas så att de blir säkra och attraktiva för gående och cyklister.

Fyrstegsprincipen

1 **Tänk om** Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

2 **Optimera** Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

3 **Bygg om** Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

4 **Bygg nytt** Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Målbild – transporter

Den gemensamma målbilden för transportsystemet i Mölndalsåns dalgång är att:

- Reservera mark för utbyggnad av Västkustbanan och Götalandsbanan.
- Utveckla förbindelser och överbrygga barriärer mellan västra och östra sidan av dalgången särskilt vid Mölndals innerstad och mellan Kallebäck och Mölndalsvägen.
- Förbättra framkomligheten och säkerheten för gång- och cykeltrafiken utmed och tvärs Mölndalsvägen/Göteborgsvägen.
- Förbättra kollektivtrafiken, främst genom utvecklad spårvagnstrafik på Mölndalsvägen/ Göteborgsvägen och genom pendeltågstrafik.
- Koppla samman Kallebäck och Lackarebäck med lokalgata och gång- och cykelförbindelse
- Utveckla kollektivtrafiken mellan Kallebäck, Lackarebäck och Mölndals centrum.
- Skapa en stadsmässig karaktär utmed Mölndalsvägen/ Göteborgsvägen och utveckla mötesplatser vid kollektivtrafikens hållplatser.

- Stärka grönstrukturen utmed och tvärs dalgången samt att särskilt ”lyfta fram” Mölndalsån, för att höja attraktiviteten i gång- och cykelvägnätet.

Planeringsläget

Enligt Trafikverket fördelade sig resandet genom Mölndalsåns dalgång 2011 så att ca 60 procent av resorna över kommungränsen skedde med biltrafik och ca 25 procent med kollektiva färdmedel. Resterande 15 procent skedde till fots, med cykel eller på annat sätt.

Dalgången inrymmer ett av Göteborgsregionens viktigaste kommunikationsstråk med Europaväg 6 och Västkustbanan som båda ingår i de nationella huvudstråken. Inom planområdet finns fyra trafikplatser; Örgrytemotet, Kallebäcksmotet, Lackarebäcksmotet och Åbromotet. I Mölndals innerstad finns en avfart från norr. E6/E20 ansluter i Kallebäcksmotet till riksväg 40 mot Borås och i Åbromotet till Söderleden. Västkustbanan med Kust till kust-banan som ansluter i Almedal korsar E6/E20 på bro i höjd med Kallebäck. Stråkets barriärverkan är stor och bebyggelsen i dalgången har få kopplingar i öst-västlig riktning.

Det lokala huvudvägnätet består väster om motorvägen av Mölndalsvägen - Göteborgsvägen - Gamla Kungsbackavägen, och öster om motorvägen i Göteborg av Sankt Sigfridsgatan – Mejerigatan, och i Mölndal av Flöjelbergsgatan - Järnvägsgatan - Nämndemansgatan - Kungsbackavägen. Koppling saknas mellan Mejerigatan i Kallebäck och Flöjelbergsgatan i Lackarebäck. Inom planområdet finns ett reservat för Södra centrumförbindelsen västerut från Kallebäcksmotet.

Från Korsvägen till Mölndals innerstad går två spårvägslinjer med 11 hållplatser. Tre busslinjer trafikerar delar av sträckan. Öster om motorvägen saknas koppling med kollektivtrafik i nord-sydlig riktning.

Trafikplaneringen har fram tills nyligen, såväl i stat som kommun, baserats på prognoser för en hela tiden ökande trafik. Nya mål för stadsbyggandet talar nu i stället om viljestyrd planering; att genom infrastruktursystemen, mobility management och väg- och gatuutformning styra över resandet från individuell bilanvändning till kollektivtrafik och cykel. Ett sätt att reglera biltrafiken är att begränsa mängden parkeringsplatser. Trafikkontoret i Göteborg menar att antalet parkeringsplatser i dalgången inte får öka om trafiken ska minska eller hållas på dagens nivå, vilket K2020 har som mål. Trafikverket har under en tid arbetat med fyrstegsprincipen för att begränsa nybyggande av vägar.

Markbehov järnvägar

I Banverkets (numera Trafikverket) *Förstudie Almedal-Mölnlycke; En del av Götalandsbanan* från 2006 framgår olika utredningskorridorer för en ny järnväg till Borås.

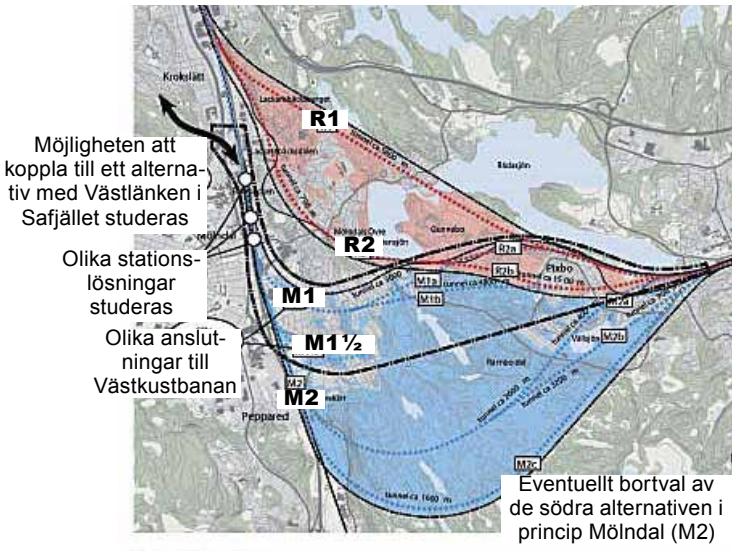
De olika vägkorridorerna framgår av figuren nedan. Dessa korridorer utgör underlag för hävdat riksintresse.

Västlänken från Göteborg C via Haga och Korsvägen kommer angöra Almedal och beräknas vara utbyggd till 2027. Med en utökad trafikering på Västkustbanan med både pendeltåg och övrig tågtrafik bedömer Västtrafik att fyra spår behövs till Mölndal C och att pendeltågen ges möjlighet att vända här. Detta ingår även i Västra Götalandsregionens förslag till *Målbild Tåg 2035*.

Markbehov huvudvägar

För att säkerställa att nuvarande kapacitet kan behållas för regional, nationell och internationell vägtrafik krävs att störningskänsligheten minskas på huvudvägnätet (E6) med såväl fysiska som organisatoriska åtgärder. Ökad framkomlighet för bussar diskuteras. Ökat utrymme för vägrenar/busskörfält utreds.

För att stärka det övergripande vägsystemet bör utrymme reserveras för en förbättrad koppling mellan väg 40-E6 syd. Alternativa lägen har dis-



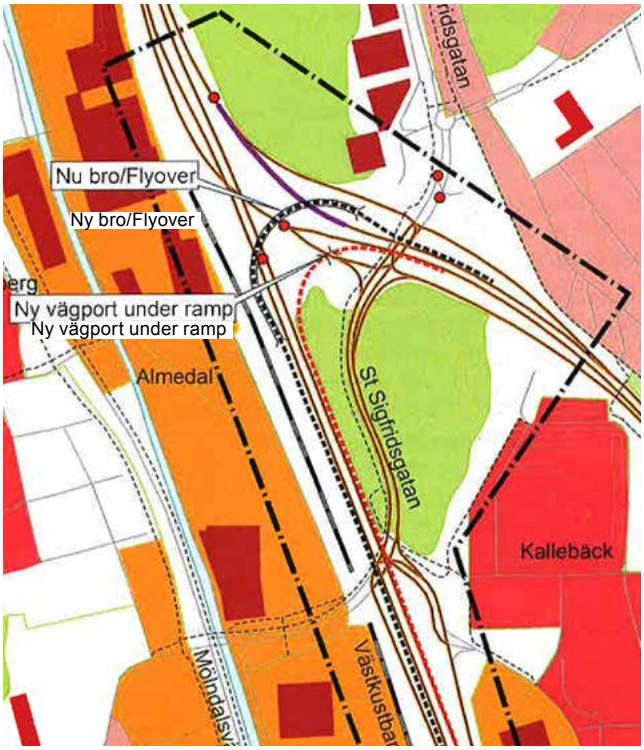
Olika alternativ för sträckning av Götalandsbanan: **R1** *och* **R2** *- ”Raka Vägen”,* **M1, M1 ½, M2** *”via Mölndal”*
Källa: Trafikverket

Västlänken - Källa: Trafikverket

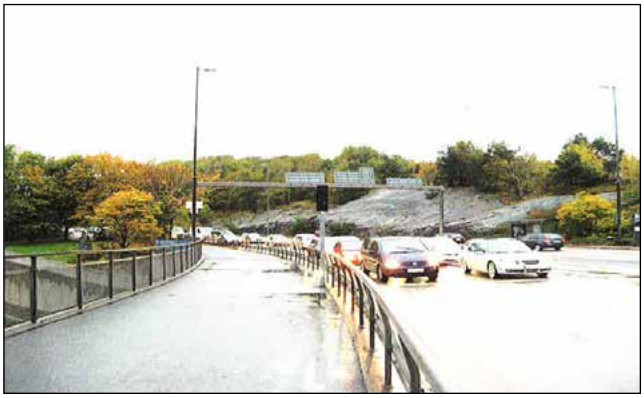
kuterats från Lackarebäcksmotet eller Flöjelbergsbron upp mot Delsjömotet eller öster därom. För närvarande planerar Trafikverket för ett utbyggt Kallebäcksmot med direktramper mellan E6 och riksväg 40. Med en sådan ombyggnad väntas inte någon ny vägförbindelse bli aktuell inom planeringsperioden fram till 2025.

Södra Centrumförbindelsen är en tänkt komplettering av Göteborgs huvudnät genom en tunnel från Kallebäcksmotet västerut mot Lundbyleden. Syftet är att avlasta befintliga älvförbindelser och det centrala gatunätet i Göteborg. Tunneln kan byggas i etapper där var och en av delarna kan fungera separat och oberoende av varandra. Förbindelsen skulle alternativt kunna utformas som en tunnel för spårväg. Översiktsplanen anger ett reservat för en tunnel, i dagsläget finns dock inga utbyggnadsplaner.

Utrymme för utveckling av befintliga trafikplatser och eventuella nya av- och påfartsramper bör reserveras för att utöka tillgängligheten för biltrafik med mål i området. Detta samverkar även med städernas ambitioner att avlasta Mölndalsvägen/Göteborgsvägen så att stadsmiljön kan utvecklas och kollektivtrafiken prioriteras. Samordning vid utbyggnader krävs mellan statliga och kommunala insatser.



Förslag till ny utformning av Kallebäcksmotet (Trafikverket)


Efter ombyggnad av Kallebäcksmotet kommer St Sigfridsgatan och Strindbergsbron föra endast lokal trafik, varvid gatumiljön kan förbättras med trottoarer och byggnader.

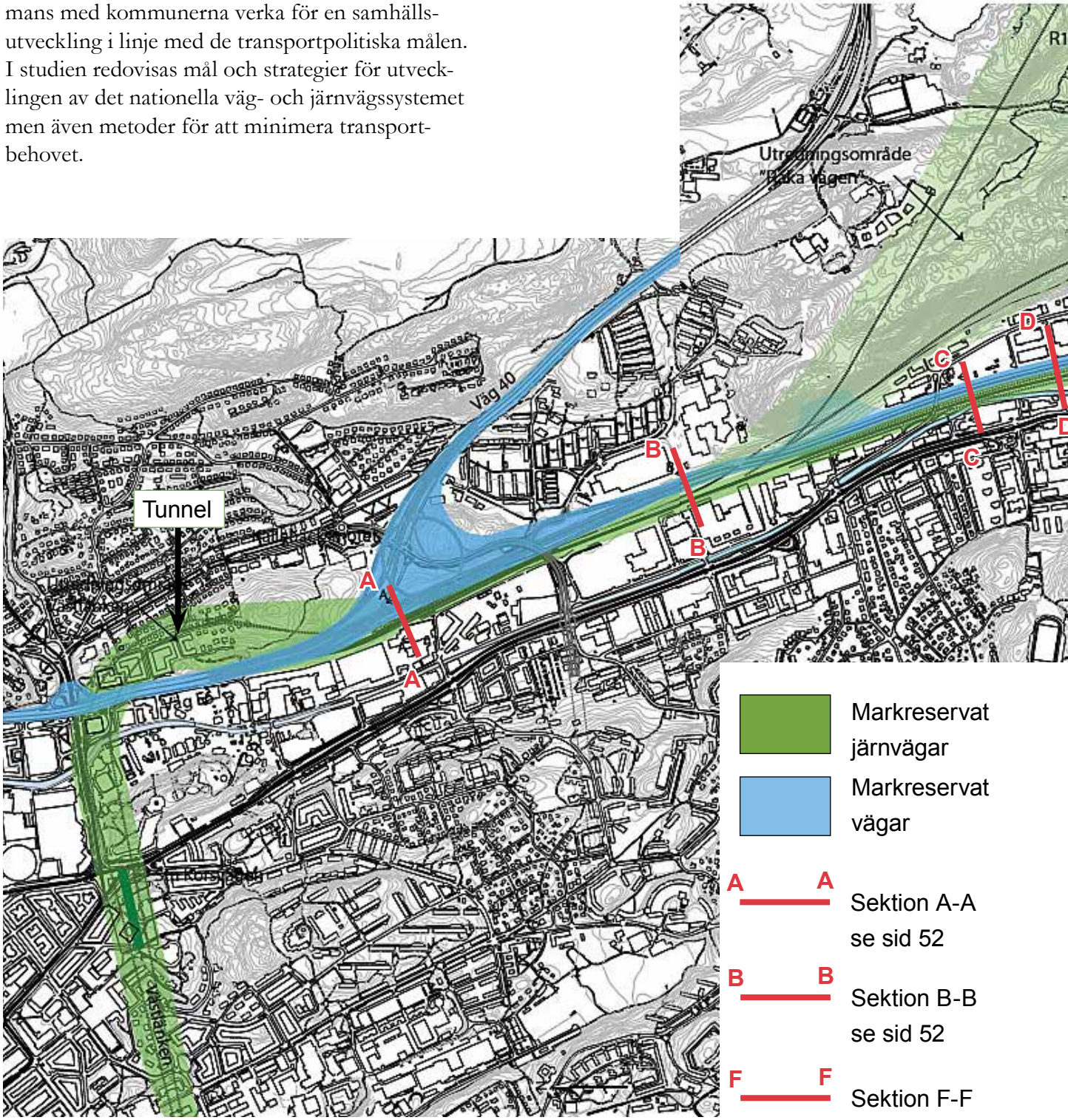
Barriärer

E6an och Västkustbanan utgör en kraftig barriär genom dalgången. För att underlätta för gående och cyklister är det önskvärt att överbrygga denna barriär. Trottoarer och cykelbanor föreslås längs befintliga vägbroar över leden, helst på båda sidor, så att de blir attraktivare för gående och cyklister. En ny bro över E6 och järnväg norr om Ica Maxi skapar en förbindelse för fotgängare och cyklister mellan Kallebäck och Mölndalsvägen och ett nytt stråk mellan Krokslätt och Delsjöns naturområde via Gustafs Källa.

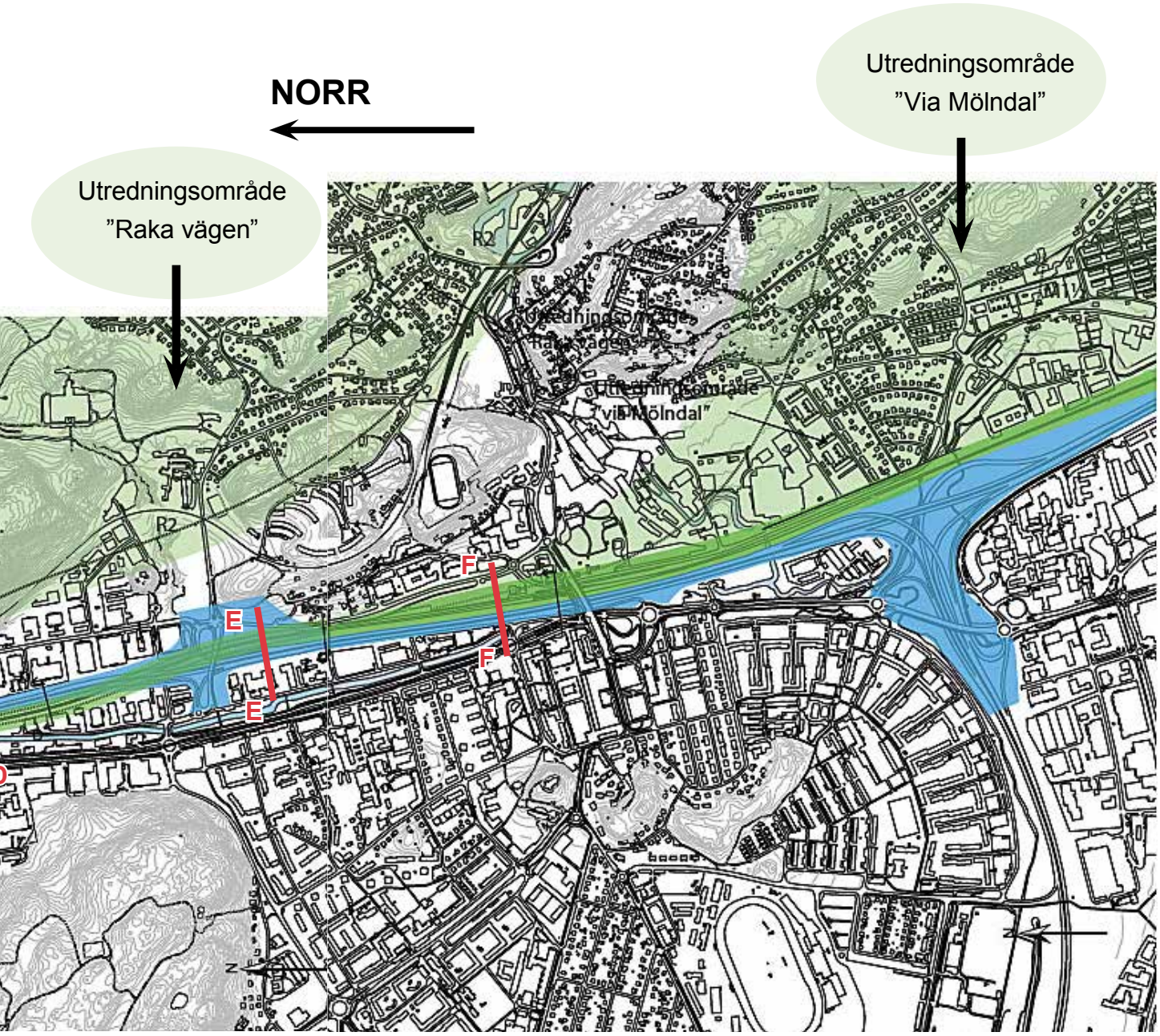
Trafikverkets idéstudie för transportkorridoren i Mölndalsåns dalgång

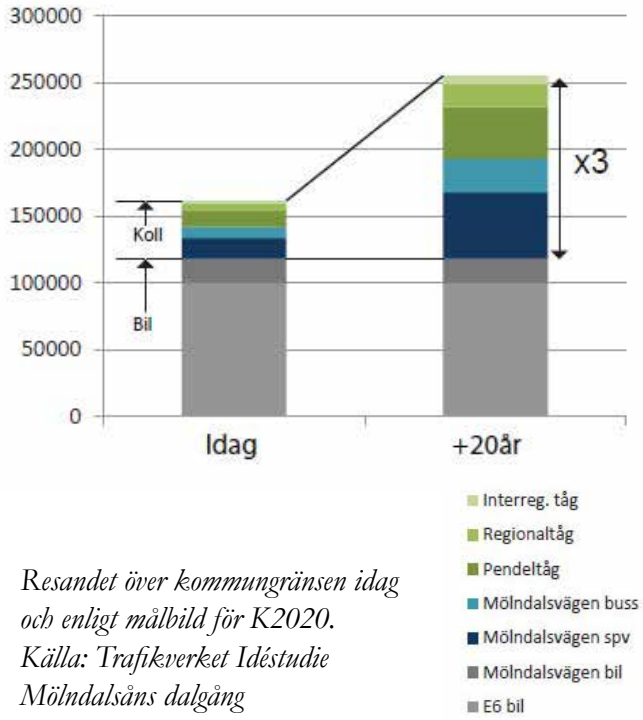
Trafikverket har i samverkan med Göteborg och Mölndal upprättat en idéstudie för transportkorridoren i Mölndalsåns dalgång. Studien avser att utreda markbehovet för det nationella intresset för transporter i dalgången men även att tillsammans med kommunerna verka för en samhällsutveckling i linje med de transportpolitiska målen. I studien redovisas mål och strategier för utvecklingen av det nationella väg- och järnvägssystemet men även metoder för att minimera transportbehovet.

Mörkgröna ytor redovisar utrymme för järnväg och blå för motorväg. Ytorna är till stor del tolkningar av reservatsområden i utförda förstudier eller järnvägsutredning för Västlänken.



Utredningsområde för järnväg (ljusgröna ytor) tolkat från beslutskarta Järnvägsutredning Västlänken samt Förstudie Almedal - Mölnlycke





Resandet över kommungränsen idag och enligt målbild för K2020. Källa: Trafikverket Idéstudie Mölndalsåns dalgång

Markbehov järnvägar

Idéstudien redovisar markbehov för en utbyggnad av Västkustbanan med upp till sex spår i dalgången från Almedal och söderut till Mölndals station och därefter fyra spår på Västkustbanan mot Kungsbacka samt två spår mot Borås/Götalandsbanan.

Markbehov statliga vägar

Studien redovisar markreservat för motorvägen E6/E20 med utbyggda trafikplatser i Kallebäcksmotet och Lackarebäcksmotet. Vid Lackarebäcksmotet kan även anslutning till en framtida tvärförbindelse mot riksväg 40 komma att prövas. Den senare och mer detaljerade studien av Kallebäcksmotet visar betydligt mindre markåtgång.

Sektioner

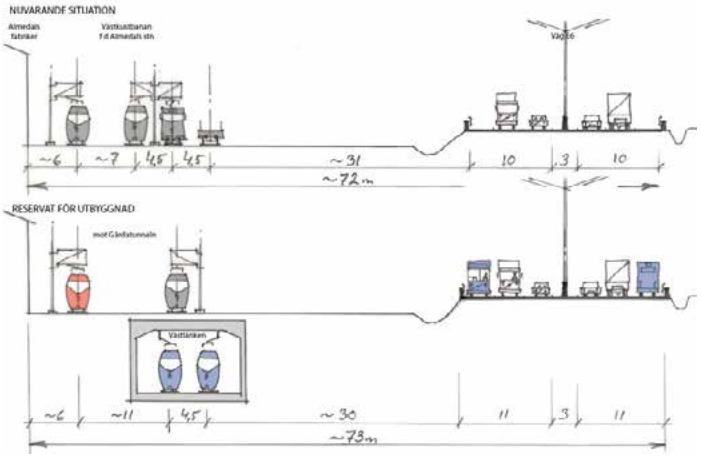
Till markreservaten i Trafikverkets idéstudie finns illustrationer i form av sektioner i kritiska lägen. Måttkedjor och korridorer får ses som exempel på hur stort markutrymme som minst kan krävas. Inga exakta utredningar har ännu genomförts. Varje fall behöver studeras vidare i olika utredningar. Särskilda miljöprövningar och riskbedömningar behöver göras.

Sektion A-A

illustrerar en situation vid Lyckholms Fabriker

Nuvarande situation: Den övre sektionen visar att spåren idag går 6 meter från befintlig bebyggelse.

Framtida utbyggnad: Den nedre sektionen visar en mindre utbyggnad åt öster med bibehållande av läge på befintligt spår i väster.



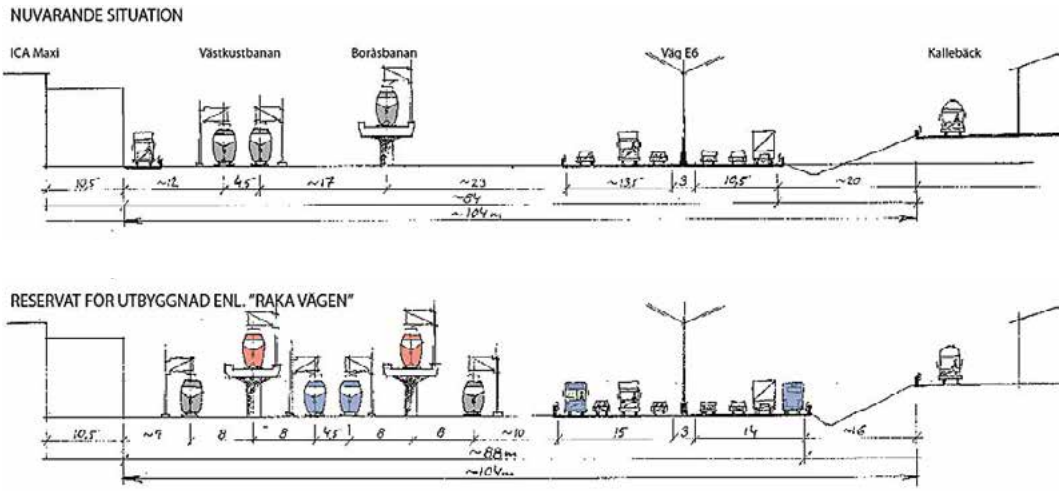
Sektion A-A (vid Lyckholms)

Sektion B-B

illustrerar en situation söder om Kallebäcksmotet och Augusts Strindbergs bro i höjd med ICA Maxi där Boråsbanan idag ansluter mot Västkustbanan och Götalandsbanan är tänkt att ansluta enligt alternativ ”Raka vägen”.

Nuvarande situation: Den övre sektionen illustrerar dagens situation med Västkustbanans dubbelspår och Boråsbanan som närmar sig på bro.

Framtida utbyggnad: Den nedre sektionen illustrerar en situation med Västkustbanan utbyggd med fyra spår och Götalandsbanans båda spår som på bro tar sig ner för att ansluta mellan huvudspåren i respektive färdriktning.



Sektion B-B (Söder om Kallebäcksmotet)

Sektion F-F (Mölndal C)

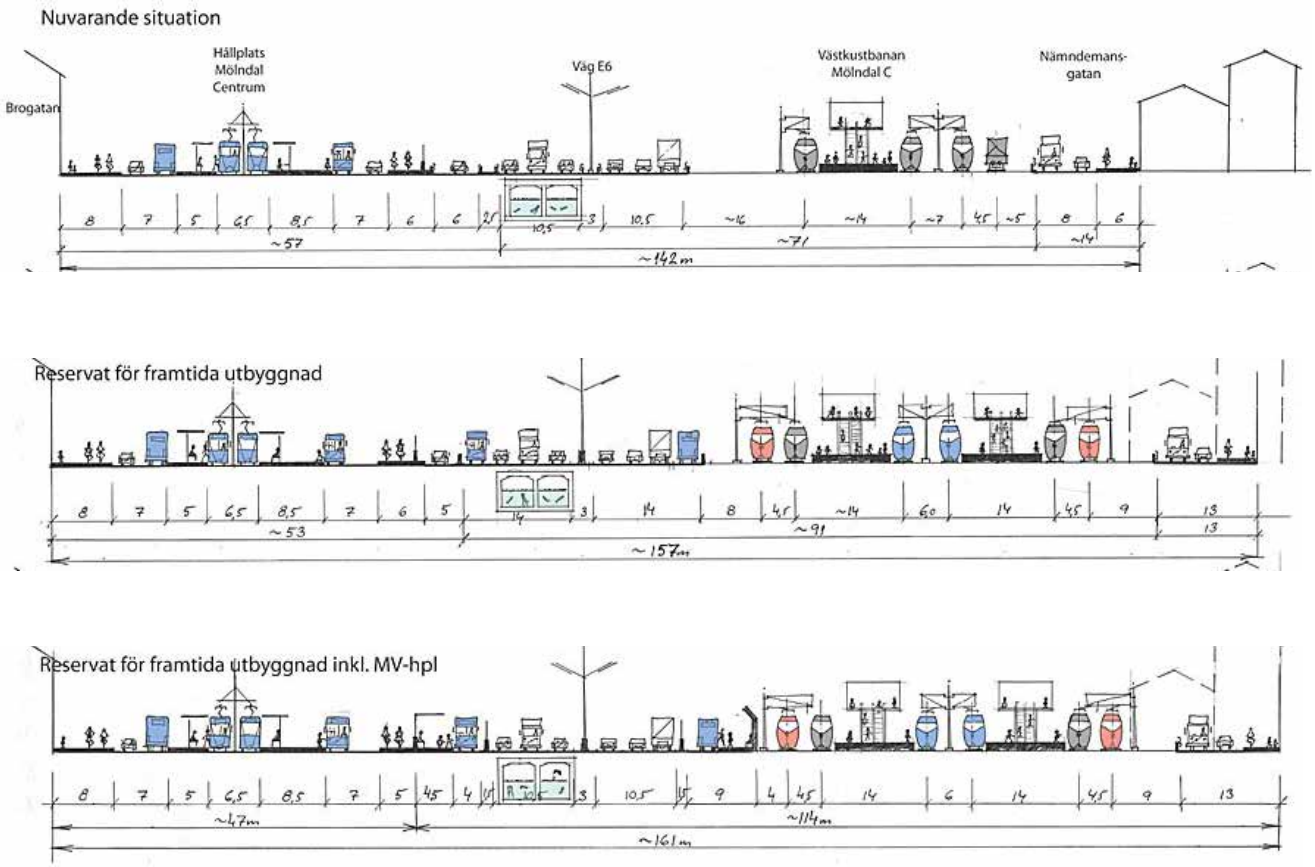
Sektionerna illustrerar dagens situation, samt två situationer efter utbyggnad, omfattande hela området mellan Brogatan i Mölndals innerstad och Nämndemansgatan mot Kvarnbyn. Illustrationerna tar också som utgångspunkt att spårvagns- och busshållplatsen vid Göteborgsvägen bibehålls så som idag.

Nuvarande situation: Väg E6 har tre körfält per riktning. I höjd med Mölndals innerstad finns en avfart från norr. Västkustbanan har två plattformsspår och ett förbigångsspår samt ytterligare ett spår för uppställning av godsvagnar.

Framtida utbyggnad: De situationer som illustreras kan kombineras med järnvägsutredningens alternativ M1½ och M2 (se sid 44). Om banan mot Mölnlycke/Borås byggs i sträckning M1 tas ytterligare mark i anspråk.

Stationen byggs ut för fyra plattformsspår samt möjlighet att komplettera med två förbigångsspår. Befintlig plattform kan bibehållas om väg E6 inte tar mer utrymme i anspråk. Oavsett vilket så breddas stationsområdet ut över Nämndemansgatan med angränsande kvarter.

Väg E6 breddas för att härbärgera busskörfält. Om hållplatser byggs måste avfarten från norr mot centrum stängas eller flytas.



Sektion F-F (Mölndal C)

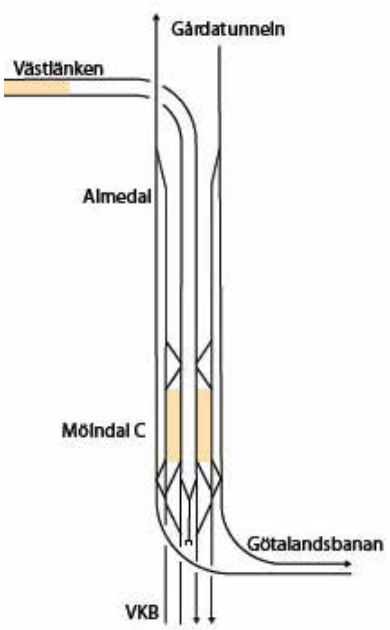
Utformningsprinciper järnväg

Trafikverkets idéstudie 2012 redogör för två principlösningar gällande Götalandsbanans sträckning i enlighet med den framtagna förstudien 2006. Den ena sträckningen går via Mölndals C och den andra direkt mellan Mölnlycke och Almedal. Utformningsprinciperna för sex spår framgår av figurerna nedan och utgår från att pendeltåg går på mittspåren och regionala/nationella tåg går på spår utanför dessa. Längst ut föreslås spår för höghastighetståg.

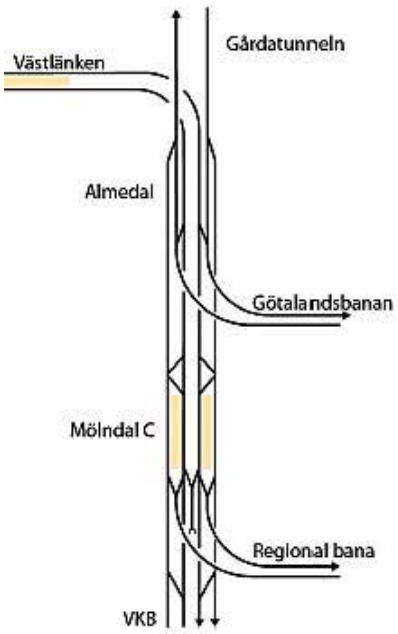
Mölndals C antas utformas med dubbla plattformar med principen att alla tåg i samma riktning avgår från gemensam plattform. Mark för uppställningsspår för vändande pendeltåg kan anordnas mellan pendeltågens spår. Med en Götalandsbana som passerar Mölndals C krävs sex genomgående spår i dalgången. Om Götalandsbanan dras i en kortare sträckning Mölnlycke - Almedal kommer ändå ett utökat behov på Västkustbanan att innebära behov av minst fyra spår mellan Mölndal och Almedal. Det krävs dock sex spår i bredd vid själva anslutningen av Götalandsbanan/Kust till kustbanan såväl i alternativet Mölndals C som Almedal. Om det beslutas att välja ”Raka vägen” för höghastighetståg bör planeringen ändå utgå från att en bana byggs för regional tågtrafik mellan Mölndal och Mölnlycke.

Sammanfattningsvis innebär de redovisade principerna enligt Trafikverkets idéstudie för utbyggnad av järnvägen att mark bör reserveras för en utbyggnad av sex spår i dalgången. Reservat för anslutning av järnväg österut bör hållas öppna för såväl alternativet M1½ som för ”Raka vägen” oavsett vilket beslut som kommer att fattas angående höghastighetståg. (Se bild sid 48)

Trafikverket genomför för närvarande även en analys av kommunikationsstråket Göteborg-Malmö/Köpenhamn i avsikt att ge en samlad bild av hur Västkuststråket behöver utvecklas för att tillgodose framtida kapacitetsbehov samt önskemål om nya trafikupplägg för resande och utveckling av hamnar och sjöfart för godstransporter. Västra Götalandsregionen ansvarar för regionens infrastrukturplanering och föreslår i *Målbild Tåg 2035* satsningar på Västkustbanan och på järnvägen till Borås. Göteborgsregionens kommunalförbund, GR, uttalar i sin trafikstrategi mål för vägar och järnvägar och föreslår att en Götalandsbana mellan Göteborg och Borås bör vara utbyggd till år 2020. Mölndalsåns dalgång berörs av samtliga dessa utredningar och även av idéstudier av Trafikverket som *Spår 2050* och av *IBU-Öresund,* ett EU-projekt som utreder höghastighetssystem Hamburg-Köpenhamn-Göteborg-Oslo.



Götalandsbanan via Mölndal C



Götalandsbanan ”Raka vägen” mellan Almedal och Mölnlycke

Trafikverkets markåtgångsutredning ska enligt följebrev ligga till grund för kommunens planering

Planområdets mellersta del 2012 sedd från söder

Copyright: Göteborgs Stad

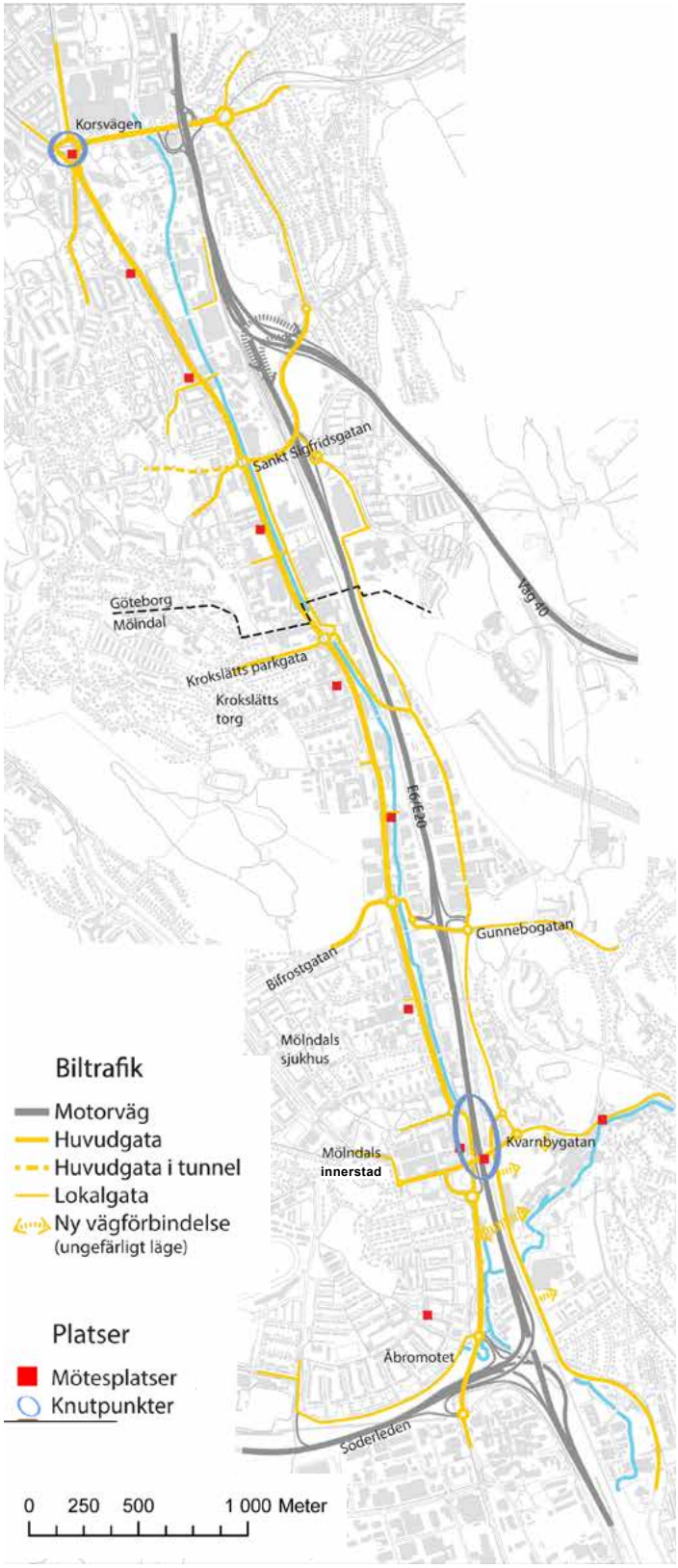
Gatustruktur

Lokaltrafiken i Mölndalsåns dalgång på västra sidan av E6/E20 går huvudsakligen på Mölndalsvägen/Göteborgsvägen/Gamla Kungsbackavägen. På östra sidan går trafiken i Mölndal på Flöjelbergsgatan/Järnvägsgatan/Nämndemansgatan och i Göteborg på St. Sigfridsgatan och Mejerigatan. I planförslaget behålls dagens vägnät med vissa kompletteringar. Kallebäck föreslås kopplas till Lackarebäck genom att Mejerigatan binds samman med Flöjelbergsgatan. En ny bro föreslås över E6/E20 söder om Mölndals Bro med koppling genom Forsåkersområdet mot Kvarnbygatan.

Mölndalsvägen/Göteborgsvägen föreslås i huvudsak behålla nuvarande sektion, vilken har byggts ut i båda kommunerna sedan samrådet 2000 då man kom överens om utformningen. Gatan har spårväg i mitten och två bilkörfält i vardera riktningen, men där så erfordras kan busskörfält ersätta något av bilkörfälten. varvid gatan i dessa lägen minskas till ett körfält. Större korsningar utformas med rondeller, övriga är signalreglerade.

Mölndalsvägen/Göteborgsvägen omvandlas successivt till en stadsgata i takt med att ny bebyggelse tillkommer eller förädlas/förändras. Trädplanteringar föreslås längs båda sidor och bebyggelsen ska samverka med gaturummet och angränsande allmänna grönytor. På göteborgssidan föreslås lokalgator utformas med bredare torroarer, cykelbanor och trädplanteringar.

Vid utbyggnad av Västkustbanan och anslutning mot en framtida Götalandsbana i Mölndal kan en överdäckning av järnväg och motorväg vid Mölndals innerstad vara en tänkbar lösning för att minska barriäreffekter och sammanbinda bebyggelsen i östra och västra Mölndal samt ge ökade möjligheter för förtätning och utveckling av handels- och boendemiljöer.

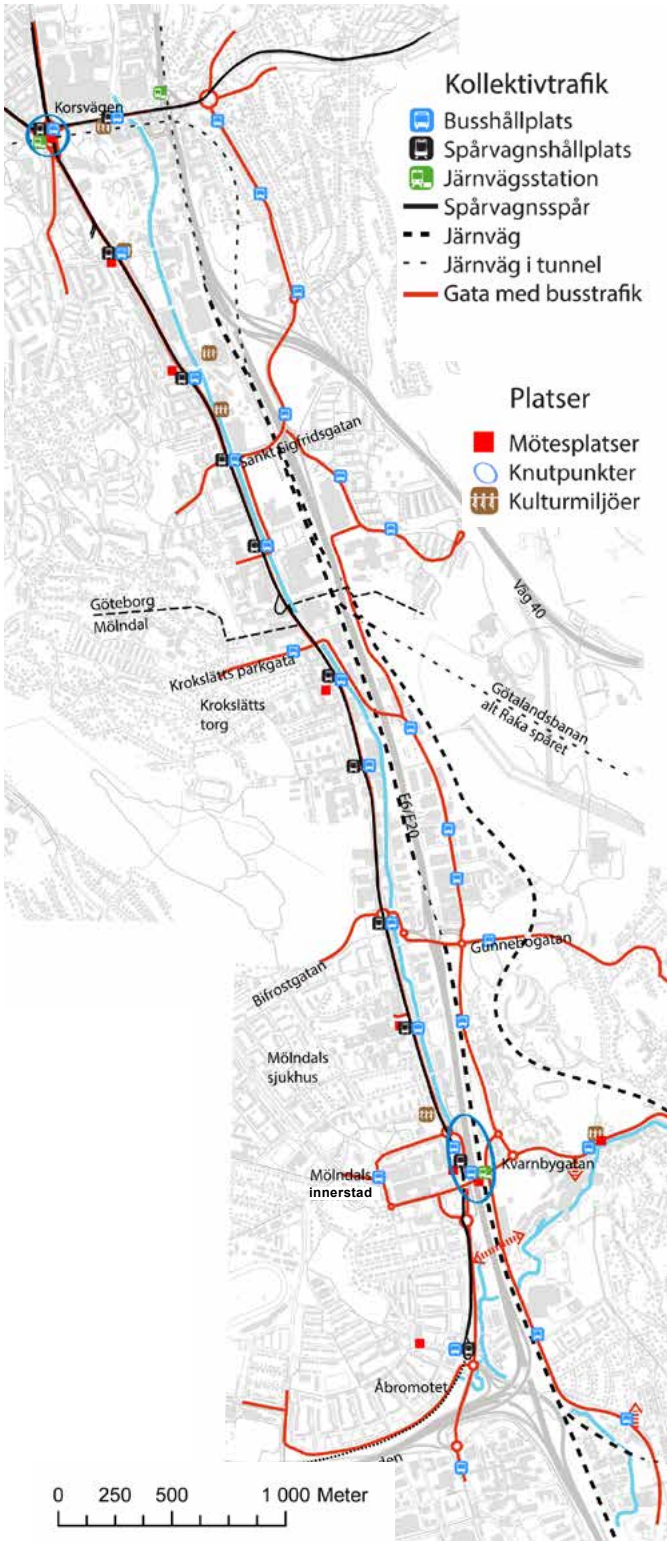


Kollektivtrafik

Pendeltågstrafik: Pendeltrafik från Kungsbacka på Västkustbanan har en station vid Mölndals centrum med ca 3 300 av- och påstigande per dag (resvaneundersökning 2006) och en station vid Liseberg strax utanför planområdet. Tågen går var 15 minut vid högtrafik och var 30 minut övrig tid. Restid Mölndal C till Göteborg C är 10 minuter. För att utöka turtätheten krävs fler spår och för att öka kapaciteten på befintlig bana planeras därför längre tåg och perronger. När Västlänken är utbyggd 2027 kommer tågtrafiken att kunna erbjuda fler turer till Mölndal. Detta kan innebära att fyra spår måste vara utbyggda till Mölndal C. Knutpunkterna i Korsvägen och Mölndals innerstad beräknas då få ett betydligt större antal resenärer. Snabba förbindelser kommer att erbjudas på pendeltågen in till Göteborg och vidare norrut respektive söderut. Med en utbyggd Götalandsbana via Mölndal nås även Mölnlycke, Landvetter flygplats, Bollebygd och Borås.

Spårvagnstrafik: På Mölndalsvägen/Göteborgsvägen går spårvagnslinjerna 2 och 4 med en turtäthet tillsammans på mellan 4 minuter (högtrafik) och 10 minuter (lågtrafik) under vardagar. Från Korsvägen till Mölndals innerstad finns 11 hållplatser med ett avstånd på 400-600 m och resan tar ca 13 min. Antalet av- och påstigande varierar mellan 600 och 1500 per dygn vid olika hållplatser, mest frekventerade är Korsvägen och Mölndals innerstad. För att minska restiden har det diskuterats att ta bort hållplatser. Hållplatsen vid Lana (kommungränsen) kan tas bort då numera ingen vagn vänder där. I och med genomförandet av Västlänken och med ny station vid Korsvägen kan pendeln ta snabbresorna. Därför kan restiden på spårvägen behållas och korta gångavstånd till hållplats prioriteras, varför inga fler hållplatser bör tas bort. För ökad kapacitet kan spårvagnar och hållplatser förlängas (ca 45 m krävs).

Busstrafik: Såväl regionala som lokala buslinjer trafikerar dalgången. Mölndalsvägen/Göteborgsvägen trafikeras med tre linjer med 15-30 min intervall. Inga linjer går dock hela sträckan mellan Mölndal C och Korsvägen. På östra sidan av E6/E20 trafikeras Kallebäck av buss till Göteborgs centrum. Bussen har en ändhållplats i Kallebäck. En ny gata från Flöjelbergsgatan till Mejerigatan föreslås för att binda samman stadsdelarna Kallebäck och Lackarebäck. Då kan busslinje 50 som



i dag vänder i Kallebäck gå vidare till Mölndals innerstad. Flöjelbergsgatan/Järnvägsgatan/Nämndemansgatan/Kungsbackavägen trafikeras med 15 min intervall och korsar E6/E20 via Flöjelbergsbron. Tvärs dalgången går busstrafik över Mölndals Bro västerut mot Frölunda och österut mot Mölnlycke. Lokala linjer utgår från Mölndals Bro till olika stadsdelar samt till övriga tätorter inom Mölndal. Ett separat busskörfält föreslås i Kvarnbygatan för att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken i öst-västlig riktning.

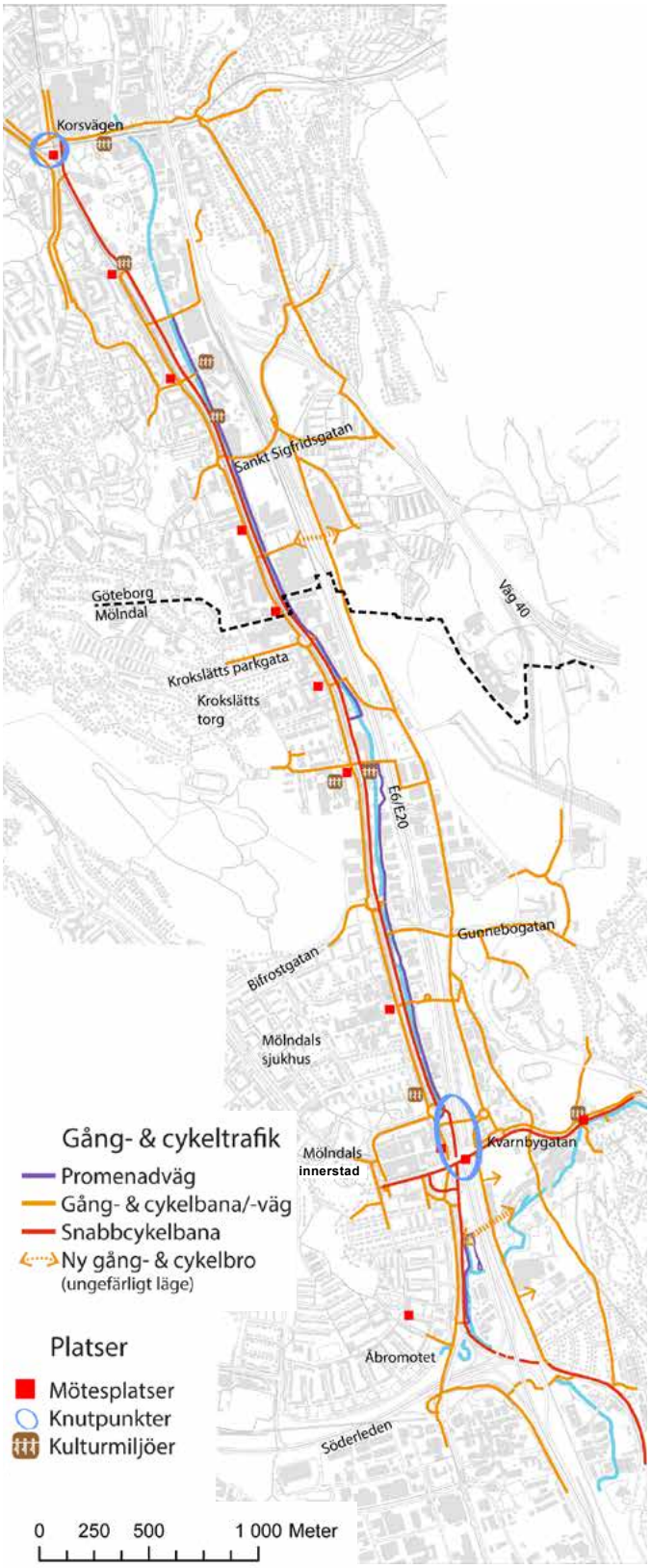
Gång- och cykeltrafik

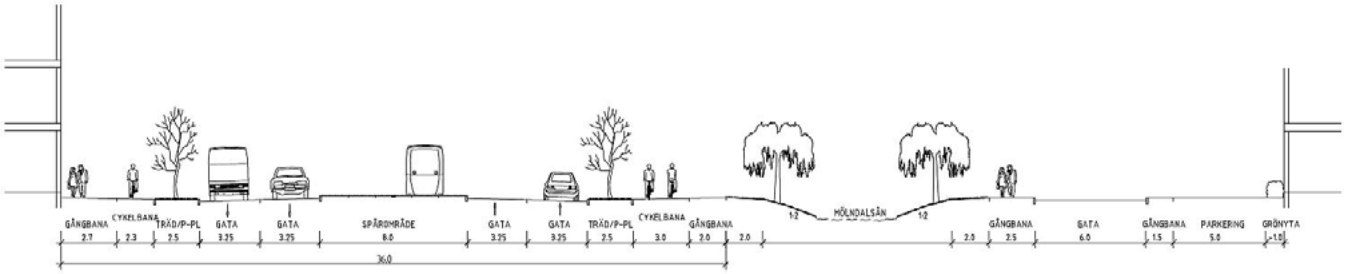
Det finns ett relativt väl utbyggt gång- och cykelvägnät utmed de lokala huvudgatorna. Dubbelriktade cykelbanor finns utbyggda med undantag från vissa sträckor i Göteborg på västra sidan där cykeltrafiken är enkelriktad. På öster sida av E6 byggs cykelbanor ut på Flöjelbergsgatan och på bron över E6. Därutöver föreslås gång- och cykelväg vid ny gata mellan Kallebäck och Lackarebäck.

Framkomligheten för gående och cyklister behöver förbättras. På västra sidan av Mölndalsvägen/Göteborgsvägen föreslås bredare trottoarer som ansluter till intilliggande fasader. På östra sidan av vägen föreslås en snabbcykelbana.

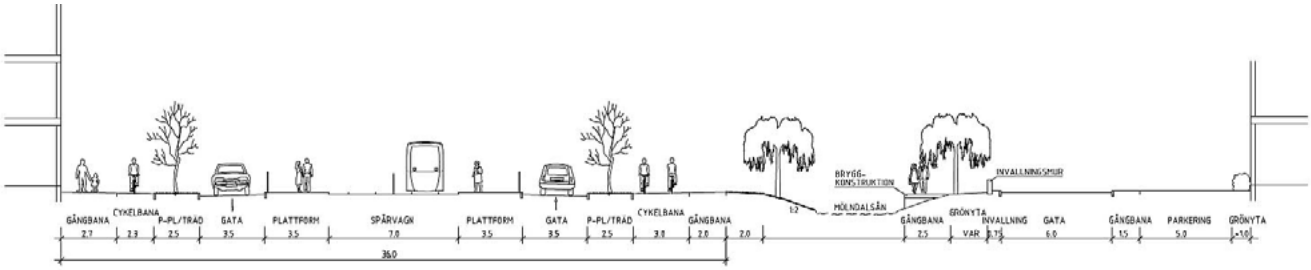
Tillgängligheten för gående och cyklister är bristfällig tvärs dalgången. Befintlig GC-passage under motorvägen vid Fredriksdal behöver utvecklas för att kännas tryggare och attraktivare och ska bevaras vid Lisebergs framtida utbyggnad. Kopplingen mellan gång- och cykeltunneln och Mölndalsvägen kan då behöva dras om varvid tryggheten för gående ska prioriteras. Befintliga vägbroar bör kompletteras med trottoarer och cykelbanor, helst på båda sidor. Vid en ombyggnad av Kallebäcksmotet i enlighet med förslag från Trafikverket kommer St. Sigfridsgatans sträckning inom Kallebäcksmotet, som i dag väghålls av Trafikverket, att återlämnas till Göteborg, varvid miljön för gående och cyklister över Strindbergsbron kan förbättras betydligt och områdena längs vägen bebyggas.

Ett promenadstråk föreslås utmed Mölndalsån främst på den östra sidan av ån. För genomförandet av detta krävs att fastigheterna, som i dag har gräns mitt i ån, omregleras så att ån med promenadvägar kan ombildas till allmän plats. Nya gångbroar planeras över ån för att öka tillgängligheten till ån och dess stränder. För att bättre koppla samman promenadområdet med omgivande naturområden föreslås förbättringar i gångförbindelserna till dessa och att skyltning underlättar orienteringen.





Föreslagen sektion Mölndalsvägen/Göteborgsvägen med separat gångväg utmed Mölndalsån



Föreslagen sektion Mölndalsvägen/Göteborgsvägen vid hållplats.
Brygga utmed Mölndalsån kan behövas i trånga lägen.

Förslag till principsektioner för Mölndalsvägen/Göteborgsvägen

Grönstrukturutveckling

Idag finns få tillgängliga gröna ytor nere i dalgången. Även den visuella miljön behöver förbättras. Idéskisser till hur grönstrukturen kan utvecklas och den gröna upplevelsen förstärkas har tagits fram i parallella uppdrag med tre inbjudna landskapsarkitekter; Tema i Stockholm, Mareld i Hunnebostrand och WSP i Göteborg. Samtliga idéförslag uppmärksammade Mölndalsåns osynlighet i stadsbilden och bristen på tvärförbindelser till omgivande grönområden. Landskapsarkitekterna var också eniga om att ån bör vara tillgänglig för allmänheten, att kulturmiljön bör åskådliggöras som en tillgång i stadsmiljön, att upplevelsen av grönska bör öka samt att promenadmiljön behöver skyddas från buller från motorvägen.

I dag

Mölndalsåns dalgång är smal och flack, på båda sidor omgiven av attraktiva naturområden som dock är svåra att nå. I öster finns stora bergsskärningar som dramatiserar landskapet. I väster finns mer lättillgängliga grönområden, men även dessa är svåra att hitta till från dalgången. I dalens mitt finns få gröna ytor. Mölndalsån utgör en potential, men är ganska osynlig i stadsbilden och saknar på många ställen tillgänglighet för allmänheten till stränderna. I söder möter Mölndalsåns dalgång Fässbergsdalen. Inom teoretiskt promenad- och cykelavstånd, men med få kopplingar till dalgången, ligger Delsjöreservatet.

Dalgången är sedan gammalt en stark kommunikationsled. Motorväg och järnväg följer dalgången, det finns få passager och trafikområdet utgör en kraftig barriär i stadsmiljön. Mölndalsån var ursprungligen transportled för dalgångens industrier. Ån ägs av kringliggande fastigheter med fastighetsgränserna i åns mitt. Skötselansvaret och ansvaret för reglering av vattenflöden ligger dock på kommunerna. Ägoförhållandena är bakgrunden till den ofta dåliga tillgängligheten till ån för allmänheten. Även själva ån utgör på många ställen en påtaglig barriär och är inte den tillgång i stadsrummet som den har potential för. Ån har ett rikt fågel- och fiskliv och även större djur som bäver.

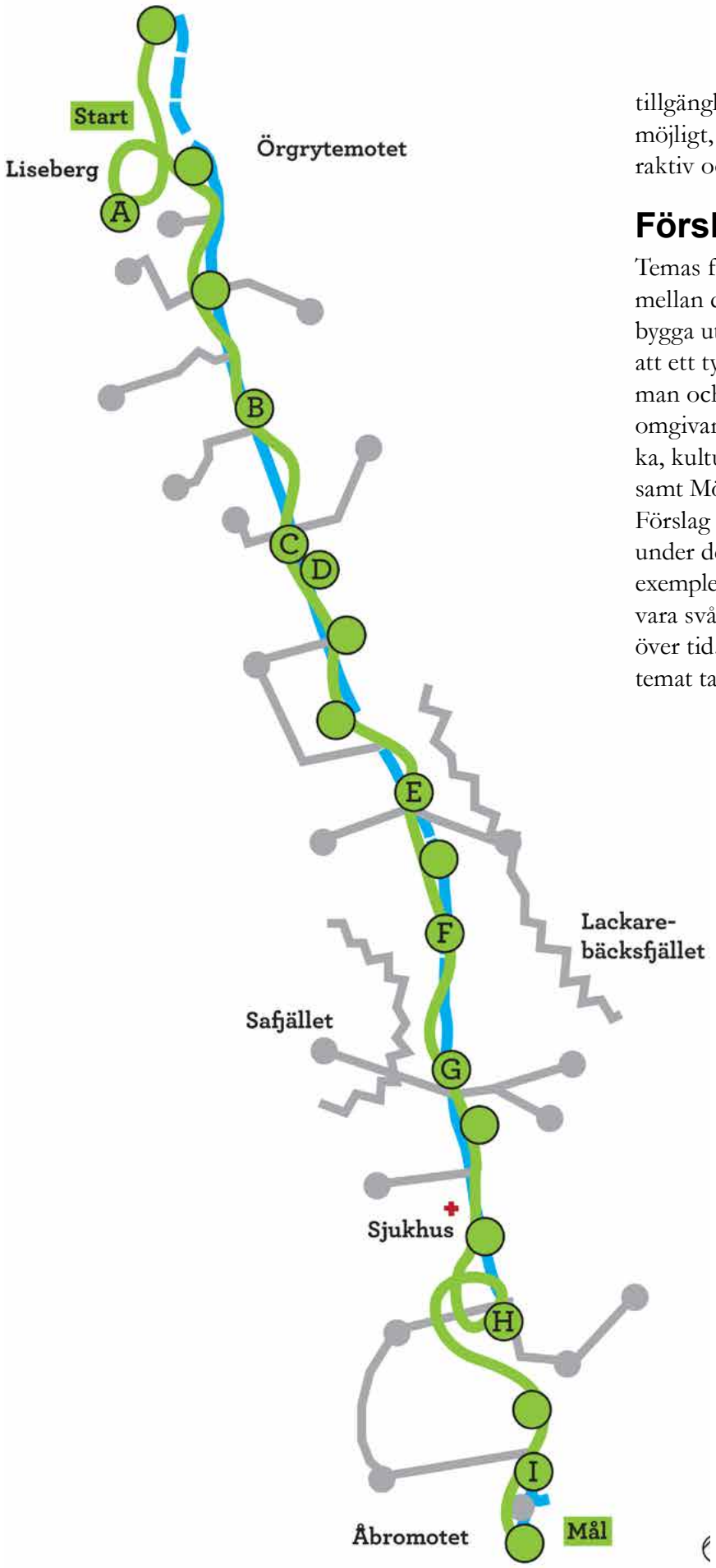
Möjligheter finns att lyfta fram ån som rekreations- och promenadområde.

Inom Mölndals stad finns ett grönstrukturprogram till Översiktsplan 2006 med rekommendationer för dalgången såsom att utveckla de gröna stråken tvärs dalgången, öka tillgängligheten till Mölndalsåns stränder och ge Mölndalsån en framträdande roll i stadsbilden. I Göteborgs översiktsplan finns avsikten att utveckla verksamhetsområdet utefter Mölndalsvägen till blandstad, varvid behovet ökar av en god och inspirerande park- och promenadmiljö som tillgång för bland annat tillkommande bostäder. Ett arbete om skötsel, ansvar och nyttjande av Mölndalsån och Säveån har tagits fram av praktikanter på stadsbyggnadskontoret i Göteborg. Detta innehåller även en del förslag till förbättringar av stadsmiljön utefter de båda åarna. Städernas gemensamma ambition är att länka samman bebyggelsen, trafikområden och parkområden till en sammanhängande stadsmiljö.

Tre idéförslag

För att få idéer till hur dalgångens grönstruktur kunde utvecklas och upplevelsen av grönska öka erbjöds tre landskapsarkitekter lämna parallella idéskisser. Förslagen skulle inte vara detaljerade och genast genomförbara utan främst hålla ett högt idéinnehåll. De tre kontoren var: A: Tema i Stockholm, B: Mareld i Hunnebostrand och C: WSP i Göteborg. Arkitekternas förslag presenterades och diskuterades vid ett gemensamt seminarium med de båda städernas stadsbyggnadskontor, miljökontor, parkavdelningar och trafik/gatukontor. För Göteborg deltog även Göteborg Vatten och för Mölndal kultur- och fritidsförvaltningen. De tre idéförslagen bifogas som bilagor.

Samtliga idéförslag uppmärksammar Mölndalsåns osynlighet i stadsbilden och bristen på tvärförbindelser till omgivande grönområden. Många bra och genomförbara idéer kom fram om hur man kan öka inslaget av grönt, uppmärksamma ån i stadsrummet och öka attraktionskraften i promenadmiljön. Förslag lämnades också till hur kopplingar till omgivande naturområden kan upprättas och hur promenadslingor från åns gångstråk kan utvecklas. I samtliga förslag görs åns stränder



tillgängliga och promenadvägar skapas där det är möjligt, fler gångbroar föreslås, åbrinken görs attraktiv och upplevelsen av grönska förstärks.

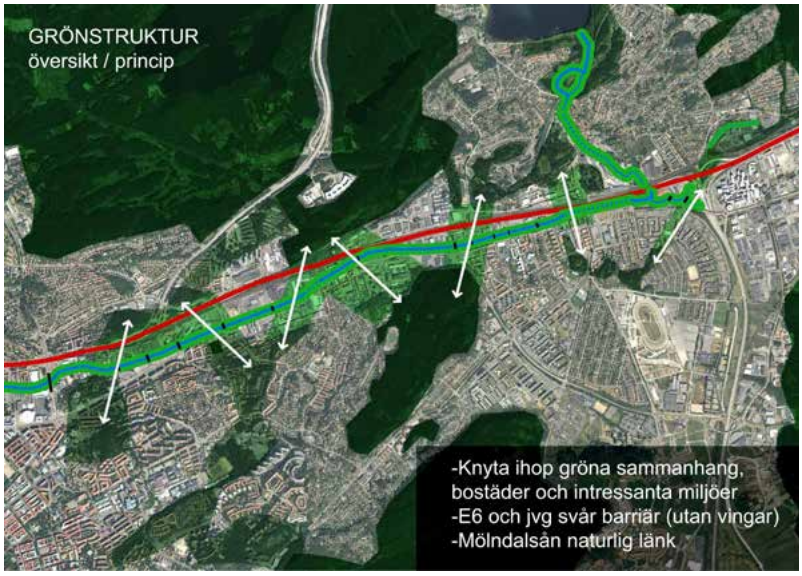
Förslag A:

Temas förslag handlar om att förstärka sambanden mellan de gröna tillgångar som redan finns och bygga ut den visuella styrkan av det gröna genom att ett tydligt tema, t ex grön färg som binder samman och uppmärksammar. Analysen betonar de omgivande landskapsformernas orienterande styrka, kulturmiljöernas potential för fina stadsrum samt Mölndalsåns potential som promenadstråk. Förslag finns även på hur stadsmiljön kan belysas under de mörka timmarna. De ingående tematiska exemplen är bearbetade i flera skalor. Förslaget kan vara svårgenomförbart i sin helhet, framför allt över tid. Utan ett helhetsgenomförande riskerar temat tappa sin styrka.

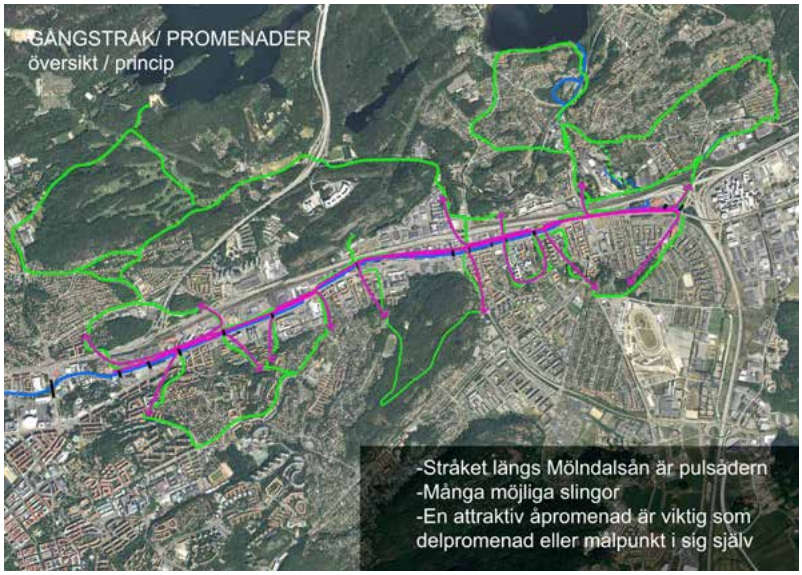
Förslag från TEMA: Stråk och platser längs ån

Förslag B:

Marelds förslag handlar om att förtydliga och förtäta trafikrummet med både byggnader och grönt samt att avskärma från såväl hörbart som visuellt buller. Analysen påpekar problem som ett brett och otydligt stadsrum, ett smalt årum, stora parkeringar och andra öppna hårdgjorda ytor, stora kvarter med ofta solitära byggnader, starka barriärer och brist på grönska och sammanhang. Marelds idé är att vidga årummet där det är möjligt och öka närkontakten med vattnet. Olika förslag ges på attraktiva objekt som kan öka promenadviljan utefter ån. Stråket kan utgöra utgångspunkt för olika långa promenadslingor. Mareld visar många exempel från internationella lyckade projekt. Förslagets styrka ligger i alla innovativa detaljidéer om hur allmänheten kan beredas tillträde till ån, hur den kan synliggöras i stadsrummet och hur attraktionskraften kan utvecklas genom platser för händelser.



Förslaget från MARELD - Grönstruktur / principer

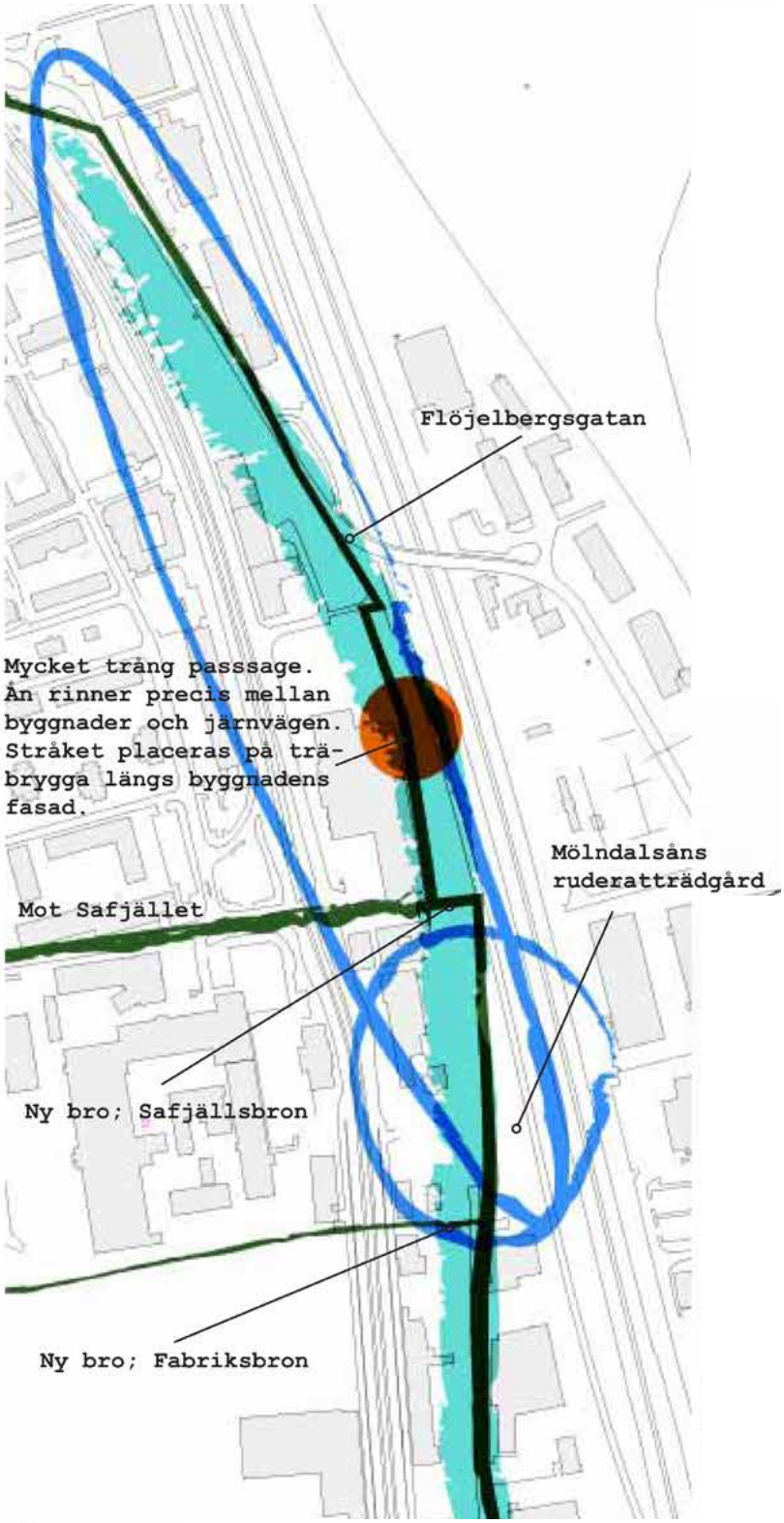


Förslaget från MARELD - Kopplingar till närliggande motionsslingor och promenadvägar

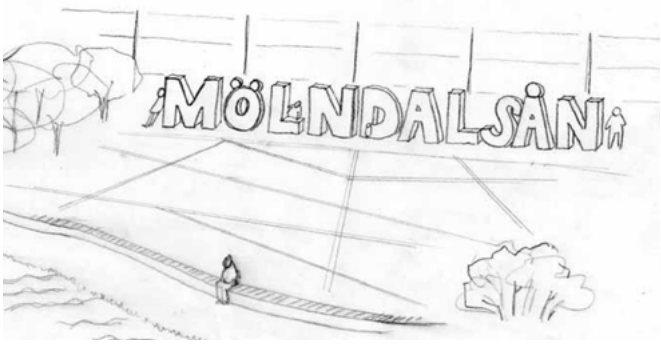
Förslaget från MARELD: Insektshotell och fjärilsrestaurang

Förslag C:

Detta förslag, från WSP, trycker dels på kopplingarna till kringliggande grönområden och dels på detaljförslag för ökad grönska. Analysen för fram att dalgången på sina ställen känns som en instängd korridor och att det är smalt mellan byggnader och järnväg. Att Mölndalsån delvis är kulverterad framförs också som negativt ur ett sambands- och upplevelseperspektiv. Förslaget handlar om att binda samman med omgivande grönområden, att synliggöra genom orientering och skylta målpunkter, att förstärka den industrihistoriska känslan genom kontraster, historiskt – modernt. Målet är att skapa en stadsmässig blågrön miljö och förslag finns på hur ett genomgående gångstråk på den östra sidan om ån kan utföras. Även WSP har idéer om händelser utefter åns promenadstråk, bl a en intressant idé om temaparker, t.ex. en ruderatpark, som är en park där naturen får återta ett område som människan tidigare exploaterat. Förslaget innehåller många fina skisser på förbättringar i det lilla som sammantaget kan ge en väsentligt förbättrad grönstruktur i årummet. Sekvensen temaparker och –promenader är ett bra och användbart tema där helheten inte går förlorad om inte allt blir genomfört.



Klätterväxter kan skärma av under Flöjelbergsgatan och skapa ett trivsammare stråk längs ån



En ruderatpark

Seminarium

Deltagarna från de båda städernas förvaltningar var sammanfattningsvis mycket nöjda med förslagen och uttryckte förtjusning över såväl olika idéer som de helhetsgrepp som föreslogs. Synpunkter som framfördes var att det är bra att få in flera idéer och att de inkomna förslagen kan användas i kombination. Miljöfrågorna kan arbetas in och viktigt att tänka på är åtgärder för klimatförändringar och lokalklimat, dagvattenfrågorna och luftföroreningarna. Mer grönska kan här bidra till förbättringar. Kulturmiljöerna kan tas om hand inte bara som bidrag i den visuella miljön, flera av dem erbjuder spännande promenadmiljöer. Idéer om fladdermushotell och fjärilsrestauranger uppskattades både för djurmiljön och promenadmiljön. Små platsspecifika åtgärder kan ge stora effekter. Gröna väggar är ett sätt att öka grönytan på platser där det är smalt. Gångstråk utmed ån är en viktig strategi även om man inte kan komma fram överallt, t ex genom Liseberg. Att blanda olika upplevelsevärden är positivt, liksom att få in ekologiska moment. Bergsluttningarna är karakteristiska för upplevelsen av dalgången.

Vikten av att ta hänsyn till driften – skötseln av ån – framfördes, liksom att stora delar av ån ligger utanför aktuellt planområde. Det påpekades att fastighetsägarna behöver medverka och göra åtgärder på sin mark. Viktiga attribut i stadsbilden som stolpar, belysning och papperskorgar diskuterades.

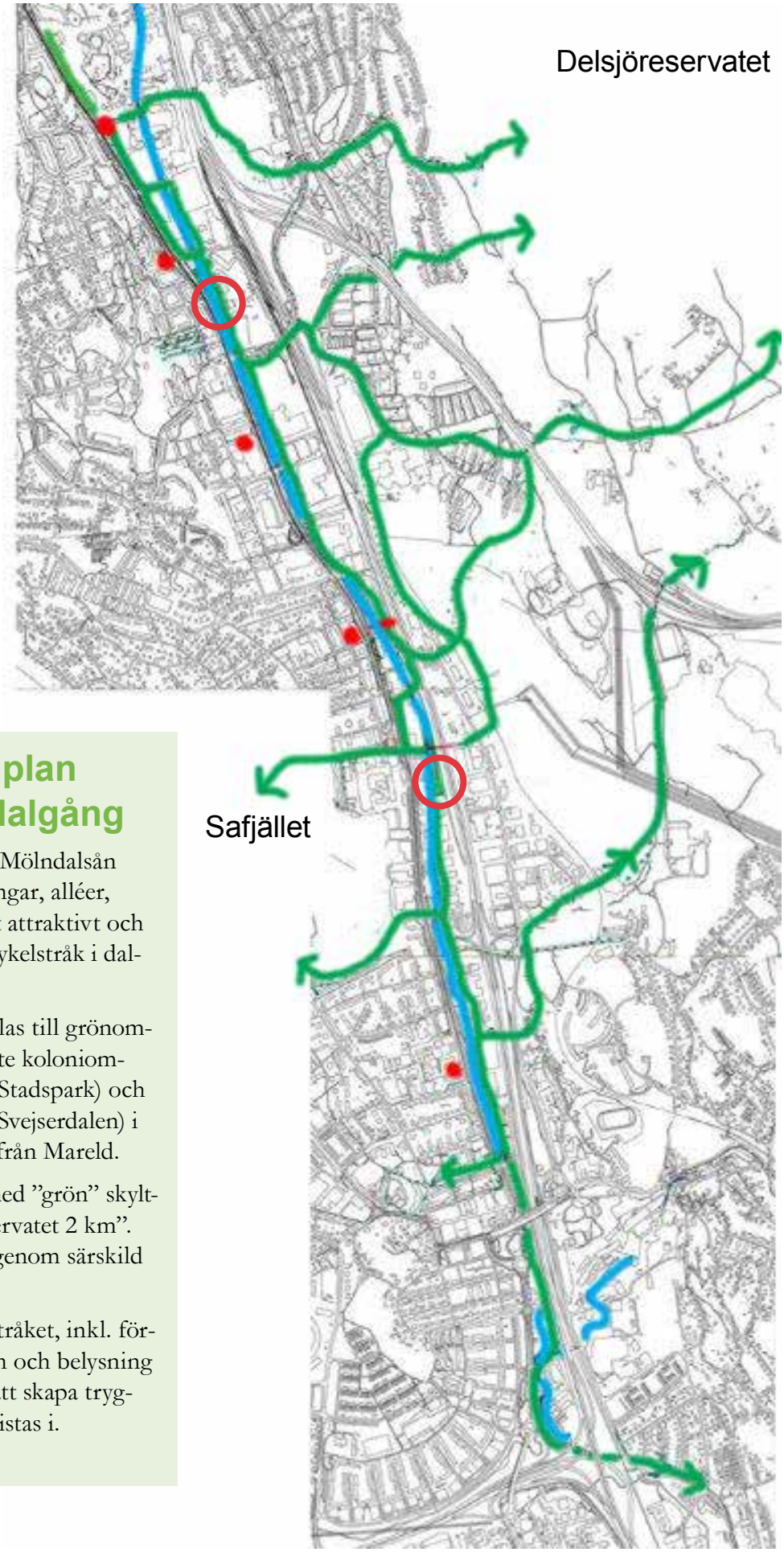
En omvandling av bebyggelsen i större delen av dalgången från äldre industriområde till attraktiv stads- och bostadsmiljö kräver förutom förändring av gatumiljöer, även platser för rekreation, promenader, lek och avkoppling. Seminariet enades om förslag till principer att föra fram i den fördjupade översiktsplanen och som underlag i kommande detaljplaner:

- Ån bör vara tillgänglig för allmänheten i första hand på båda sidor, i andra hand på ena sidan.
- Kulturmiljön bör åskådliggöras som en tillgång i årummet.
- Mängden grönska i anslutning till ån bör öka.
- Där det är möjligt bör kopplingar skapas till omgivande grönområden.
- Gång- och cykelmiljön bör utvecklas.
- Ansträngningar bör i samband med detaljplanering göras att skydda promenadmiljön för buller från motorvägen.

Idéförslag för grönstrukturen i Mölndalsåns dalgång:

- Anlägg ”dåligt-väder-parker”, vilket skulle innebära att dessa parker blir vackra och attraktiva även när det regnar genom att det finns möjlighet att hålla sig torr. Små tak som är strategiskt utplacerade, och bänkar där under.
- Bygg bryggor för att skapa närhet till vattnet i parker och längs ån.
- Sätt ut serveringsställen i parkerna där matförsäljare kan vara. Detta skapar en viss ruljangs på personer som rör sig i området och man kan känna sig tryggare.
- Avsätt vissa områden för konst och utställningar detta kan bli en attraktion och dessa kan skötas av en gallerivärd vid varje plats.
- Placera ut ”dolda” bänkar på soliga och sköna platser där personer kan slå sig ner för en kort stund och vila i solen. Bänkarna kanske går att fälla ut från väggar, staket eller liknande.

Grönplanen utvecklas vidare till kommande utställningshandling.



Principer för grönplan för Mölndalsåns dalgång

- Befintlig grönska utmed Mölndalsån utökas med mer planteringar, alléer, små parker etc utefter ett attraktivt och händelserikt gång- och cykelstråk i dalgången.
- Stråket i dalgången kopplas till grönområden i öster (t.ex. Örgryte koloniområde, Safjället, Mölndals Stadspark) och väster (Delsjöterrängen, Svejserdalen) i princip enligt idéförslag från Mareld.
- Orienterbarheten ökas med ”grön” skyltsättning, tex: ”Delsjöreservatet 2 km”. Kulturminnen pekas ut genom särskild skyltsättning.
- Belysningsprogram för stråket, inkl. förstärkning av kulturmiljön och belysning av skyltar, utarbetas för att skapa tryggare miljöer för alla att vistas i.

Markförhållanden

Marken i Mölndalsåns dalgång består av mycket mäktiga leravlagringar, djup till fast botten på över 50 m är inte ovanligt. Kvicklera förekommer. Skredriskberäkningar visar att markområden i anslutning till Mölndalsån på flera ställen har otillfredsställande stabilitet. Detaljerade grundundersökningar och kompletterande stabilitetsberäkningar behöver göras vid nybyggnad. Även gatumark kan behöva stabiliseras liksom Mölndalsåns stränder. Strändernas stabilitet kan påverkas även av bebyggelse som inte direkt gränsar till ån.

Inga högriskområden för radon förekommer. Förorenad mark förekommer, sanering kan krävas vid ny- och tillbyggnad samt vid ändrad markanvändning.

Grundvattnet rinner mot dalgångens lågpunkter och bedöms följa Mölndalsåns strömningsriktning och vara riktad åt norr i dalens längdriktning. Ökad hårdgörning av markytor bör undvikas, alternativt krävs kompensationsåtgärder exempelvis lokal infiltration av dagvatten. Ingen grundvattentäkt finns i området.

Geologi

Mölndalsåns dalgång är en lerfylld dalgång som utbreder sig i nära nord-sydlig riktning med Mölndalsån som dränerande vattendrag. En tunn torrskorpelera underlagras av lös lera till stort djup. Gyttja av varierande grad finns ner till ca 6-8 m djup. Konflyt- och vattenkvotgränsen är hög 80-100 procent, hög sensivitet har inte påträffats. Reducerad skjuvhållfasthet kan beskrivas 13 kPa ner till +5 GH88, under detta tillväxer hållfastheten med 0.92 kPa/m mot djupet till 24 kPa på nivån -7 GH88 härefter är tillväxten 1kPa/m Källa: Utredning om Lackarebäcksbron. Mölndalsåns botten ligger ca 2,5-3,0 m under den ursprungliga markytan.

Omgivande bergshöjder består huvudsakligen av gnejsig granit. De lösa jordlagren består underifrån av friktionsjord närmast berget, som överlagras av glacial lera och därovan postglacial lera. Lerdjup på över 50 m är vanligt förekommande i dalgången. Friktionsjorden kommer upp i ytan i anslutning till bergpartierna, där också svallsand kan ligga ut över leran. I låglänta områden förekommer även gyttjiga jordlager. Fyllnadsmassor med någon meters mäktighet förekommer i samband med exploaterade områden.

Geoteknik och geohydrologi

Vid anläggande av vallar eller stödkonstruktioner ska skredkommissionens rekommendationer tillämpas.

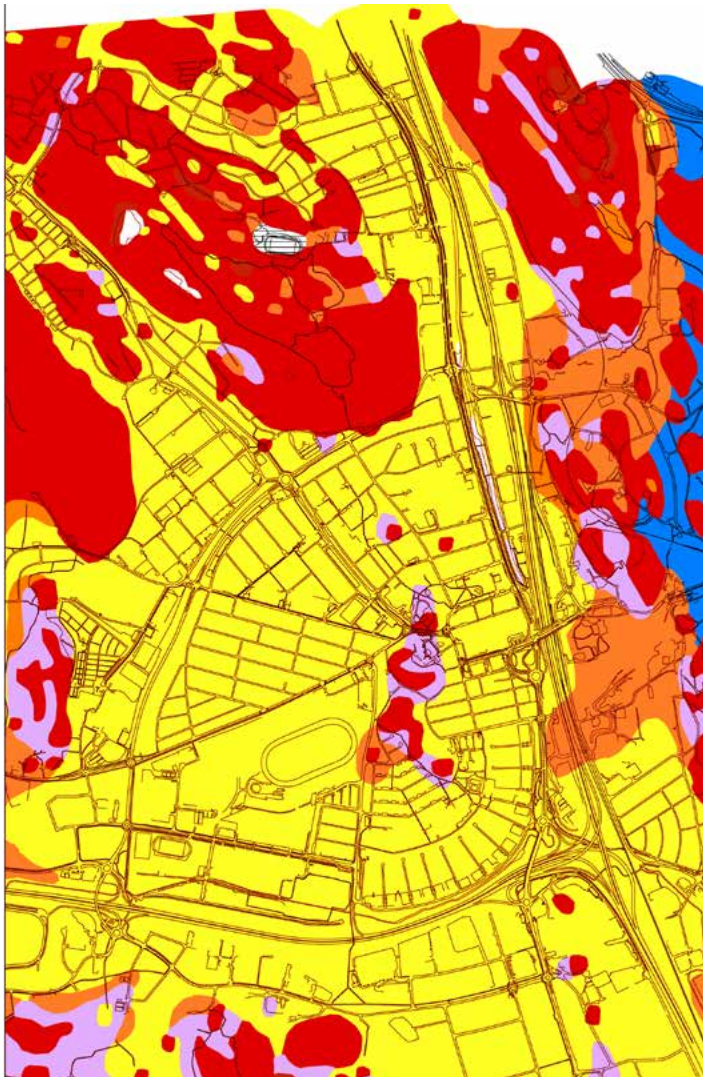
Stabilitet

Generellt sett är stabiliteten utmed ån låg på många sträckor. Säkerhetsfaktorn ligger upp till ca 13 procent under vad Skredkommissionen rekommenderar. De lertäckta områdena är i allmänhet flacka men där leran förekommer inom mark med större sluttlutning än 1:10 samt intill vattendrag finns potentiella totalstabilitetsproblem. Detta kan orsaka lokala stabilitetsproblem. Högsensitiv lera, sk kvicklera, förekommer bl.a. vid Krokslätts fabriker, söder om Liseberg och på flera platser. Fyllningar och trafiklaster har under årens lopp påverkat stränderna mot ån. Stabilitetsutredningar har utförts för mark angränsande till Mölndalsån för hela åns sträckning. På ett flertal sträckor förekommer stabilitetsproblem, och stabilitetsförhållandena måste utredas vidare inför planläggning och exploatering. Några skred eller förskjutningar i området är dock inte kända. Vid rensning eller vidgning av vattendraget ska stabilitet och risk för erosion kontrolleras och eventuella åtgärder vidtas. Vid bergslänter måste risk för eventuella bergras och blocknedfall beaktas.

Grundläggning

Förutsättningarna för grundläggning varierar. Områden med berg och friktionsjord utefter dalens höjdpartier ger i allmänhet goda grundläggningsförutsättningar, medan leran i dalgångens botten oftast kräver grundförstärkning. Gyttja och

Berg i dagen eller med tunt jordtäcke
Sand, sediment
Morän
Lera



andra organiska jordar ger svåra grundläggningsproblem och kan ge betydande sättningar vid belastning utan förebyggande åtgärder.

Markradon

De lertäckta områdena är klassade som lågriskområden för markradon i SGU:s radonriskkarta (Rapport 2002:27). Övrig mark med berg, friktionsjord eller tunna jordlager är klassade som normalriskområden.

Grundvatten

Grundvattnets strömningsriktning sker från dalsidornas nybildningsområden mot dalgångens lågpunkter. Den storskaliga strömningsriktningen bedöms följa Mölndalsåns strömningsriktning och vara riktad åt norr i dalens längdriktning. När mark hårdgörs minskar grundvattenbildningen vilket kan orsaka förändring i grundvattnets trycknivå och ge upphov till risk för marksättningar. Ökad hårdgöring av ytor inom dalsidornas nybildningsområden ska i största mån undvikas. Om det ändå görs måste det kompenseras via lokal återföring av dagvatten. Åtgärder för att minska risken för påverkan på grundvattnet liknar de som föreslås för att motverka negativa konsekvenser på dagvattnet. Vid exploatering eller förändrad markanvändning behöver hydrogeologiska förutsättningar och åtgärder för att minska konsekvenserna utredas djupare och åtgärder villkoras.

Grundvattenförekomster och grundvattenbildning

Inom området förekommer inga utpekade grundvattenförekomster enligt vattenförvaltningsförordningen och därmed riskerar inte utbyggnadsplaner att påverka någon miljökvalitetsnorm för grundvatten.

Ökad exploatering innebär visserligen en risk att föroreningstillförseln till grundvattnet ökar. Ökningen bedöms dock som liten och konsekvensen som obetydlig då grundvattenmagasinet inte bedöms ha något värde som dricksvattenresurs.

Inga grundvatten eller portryck som menligt inverkar på stabilitetsberäkningarna har uppmätts.

Grundvatten förekommer i tre olika magasinstyper i området, ytliga magasin i form av friktionsjord på lera, slutna magasin i form av friktionsjord under lera samt sprickmagasin i berggrunden. Av dessa är det främst det slutna magasinet som har störst betydelse för stabilitet och sättningsproblematik. Övre magasin kan ha betydelse i den mån exploatering medför grundvattensänkning och att detta påverkar byggnader med grundvattenberoende (träpålar, rustbädd) i närområdet.

Risk för sättning

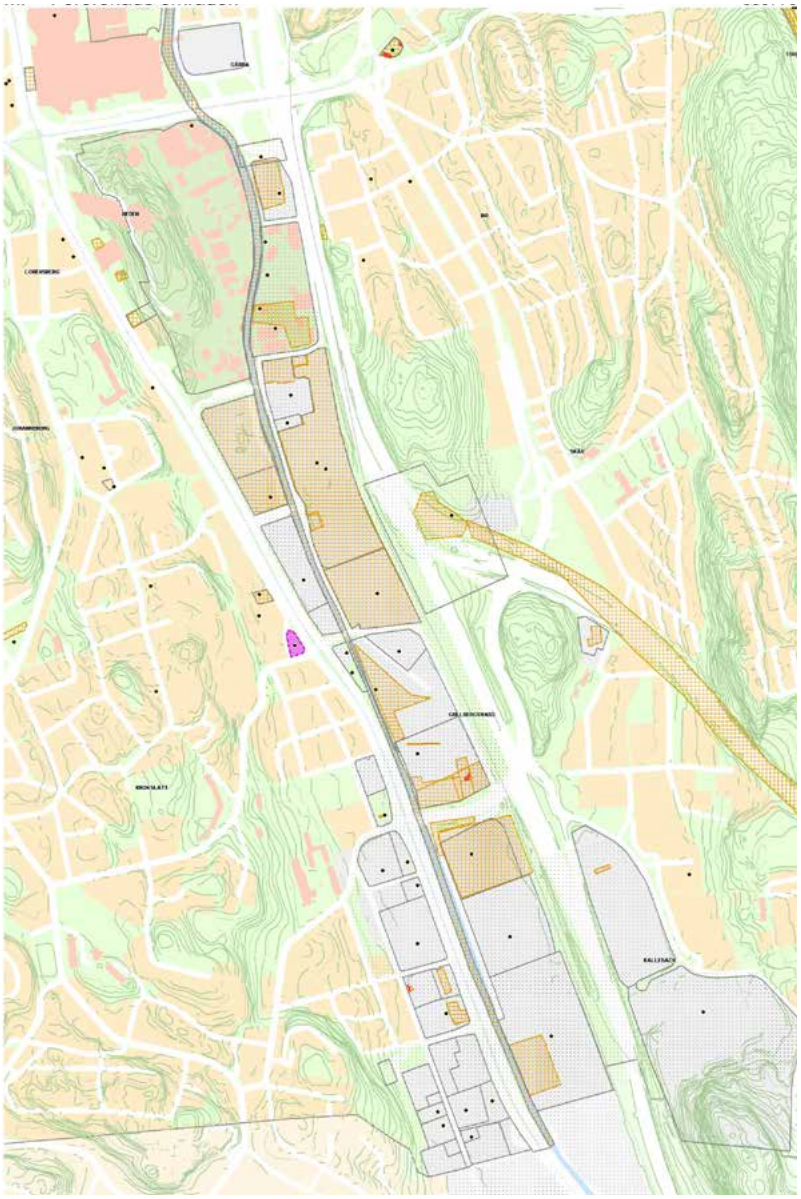
finns i lera när grundvattennivåerna sjunker, medan risken för skred kan öka i sluttningar när grundvattentrycket är högt. I dagsläget görs mätningar framförallt av det undre grundvattenmagasinet och data lagras hos stadsbyggnadskontoret. Grundvattennivåerna i tätbebyggda områden riskerar att sänkas när infiltration av nederbörd till mark minskar på grund av hårdgjorda ytor. Även byggande av tunnlar och underjordsanläggningar medför risk för sänkt grundvattennivå. Sänkta nivåer kan kompenseras med att vatten tillförs grundvattenmagasinen via infiltrationsanläggningar. Åtgärder med infiltration görs varje år och behovet av ytterligare återinfiltration är stort enligt miljömålsutredningen 2011.

Förorenade områden

Eftersom dalgången under lång tid inrymt industrier av olika slag är marken ofta förorenad och markundersökningar och marksanering krävs i de flesta fall vid exploatering. Det är viktigt att grundvattnet och åvattnet skyddas.

Åtgärder

- Detaljerade stabilitetsundersökningar krävs vid detaljplaneläggning och detaljerade grundundersökningar vid bygglovsberedning. Även vid nybyggnad på dalgångens sidor behöver stabiliteten utmed Mölndalsån kontrolleras och eventuellt förstärkas.
- Dagvatten ska i första hand tas om hand lokalt på kvartersmark. Då markens infiltrationsförmåga är låg vid lerjordar i dalgångens mitt bör flera andra åtgärder vidtas i kombination.
- Vid bergslänter måste risk för eventuella bergras och blocknedfall beaktas.
- Sanering av förorenad mark av olika omfattning kan krävas vid nybyggnad och vid ändrad markanvändning.



Förorenade områden Göteborg

- Område med förhöjd risk för markföroreningar
- Område där miljötekniska markundersökningar finns
- Nedlagd bensinstation

Vatten

Under 1900-talet har Mölndalsån flera gånger orsakat kraftiga översvämningar. Åns sektion är reglerad enligt en vattendom från 1955, två nya vattendomar finns och ytterligare fler kommer att sökas i avsikt att reglera ån och sjöarna i systemet så att översvämningar inte uppstår. En modell över åsystemet har skapats för att beräkna effekter vid olika nederbörd och i dag finns ett styr- och övervakningssystem för Mölndalsåns fem stora dämmen. I planen föreslås rekommendationer för bebyggelsen i avsikt att minska skador vid eventuella extrema flöden. Hantering av dagvatten ska följa städernas dagvattenpolicy. Reningen av dagvatten behöver förbättras.

Enligt Vattenmyndigheten hade Mölndalsån 2009 måttlig ekologisk status. God status ska vara uppnådd till 2021. Utredningar krävs för att klarlägga vilka åtgärder som är möjliga. Ån bedömdes 2009 ha god kemisk ytvattenstatus vilket är ett kvalitetskrav till år 2015. Detta mål är alltså redan uppnått.

Mölndalsån

Mölndalsån rinner upp i området vid Östra och Västra Nedsjöarna ca 120 meter över havet i Bollebygds kommun och har i sin huvudsträckning en längd på ca 45 km. Ån rinner genom Härryda kommun och passerar Landvettersjön, Rådasjön-Stensjön och Kvarnbyfallen ner till Mölndals centrum. Därefter fortsätter ån in till och genom Göteborg, dels fram till Gullbergsån som mynnar i Säveån, dels till Fattighusån som mynnar till Slussen och det inre kanalsystemet. Säveån och det inre kanalsystemet mynnar i Göta älv som leder vidare ut i havet.

Åns vattenstånd i dalgången styrs av dämningsgränsen vid slussen vid Drottningtorget i Göteborg. Mölndalsåns sektion är reglerad av en vattendom från 1955.

På sträckan genom planområdet karaktäriseras ån enligt 1955 års dom av en kanalliknande åfåra med djupa sektioner. Åns botten har en fallhöjd på endast 30 cm på en sträcka av 6 km.

Bergmansgatan i Mölndal 2006
Foto: Bettina Braesch Andersen

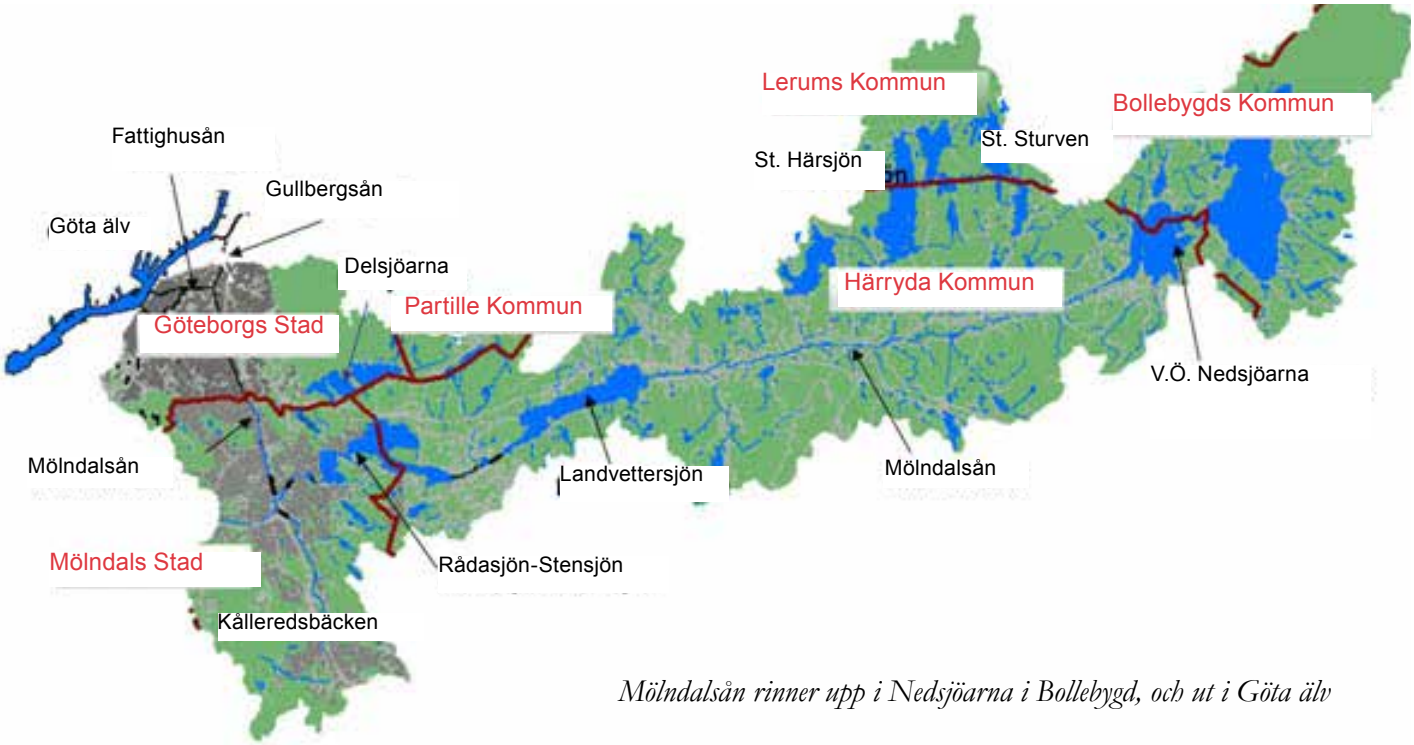
Nivåskillnaden på ytan från Mölndals innerstad till Gårda dämme är 1,6 meter vid maxflöde och 0,5 meter vid minflöde. Medelvärdet är drygt 1 meter. Ökade regnmängder som en följd av klimatförändring innebär att flödet i ån beräknas öka med 10-20 % till år 2100. För beräkning av rekommenderade nivåer för öppningar i hus och färdigt golv i byggnader har förutsatts att ån lutar 10 cm på 480 meter. Nivåerna förutsätter också att havets påverkan vid högvatten minimeras via nya dämmen ut mot älven. Rekommenderade nivåer framgår av bild sid 73.

Vattendraget är reglerat på ett flertal punkter, österut närmast vid Stensjöns utlopp och norrut vid dämmet i Göteborg samt vid slussen i Fattighusån. Ån är kulverterad genom Mölndals innerstad och vid kommungränsen. I Mölndal ansluter Kålleredsbäcken och Balltorpsbäcken söderifrån.

Utöver vattendomen från 1955 finns ett flertal vattendomar som styr reglering och vattenuttag, och nya vattendomar kommer att sökas. Maximalt tillflöde, inklusive anslutande Kålleredsbäck uppgår till 27-30 m^3/s. Normalflödet är ca 5 m^3/s. Rensning och upprustning av ån genomfördes 2007-2008

Mölndalsåns fiskfauna består av karpfisk, gädda, abborre, ål, lax och öring. Lekplatser för laxfisk finns utmed ån. Åtgärder för att förbättra laxens lek har utförts vid Skedebro och Forsåker i Mölndal. På vissa ställen utmed åkanten växer knölnate och vippskräppa, som är sällsynta. Ån har ett rikt fågelliv. Badförbud råder i dagsläget i ån.

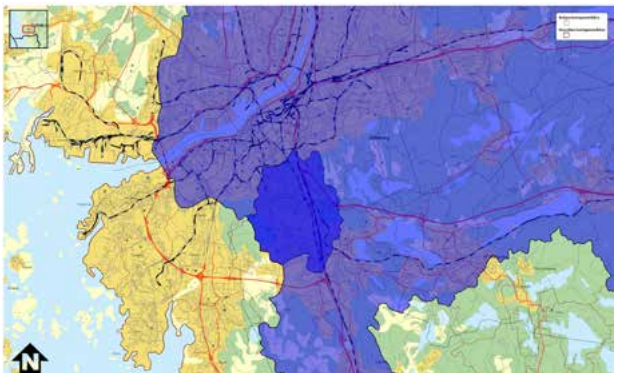
Ett vattenråd för Mölndalsån bildades i december 2008 med företrädare för kommuner, markägare, fiske- och miljöorganisationer m.m. Rådet har hittills huvudsakligen ägnat sig åt miljö- och kvalitetsfrågor.



Mölndalsån rinner upp i Nedsjöarna i Bollebygd, och ut i Göta älv

Avrinningsområden

Avrinningsområdet för Mölndalsån framgår av figuren. Tillrinning till den aktuella sträckan i Mölndalsåns dalgång sker från delområdet markerat med mörkare färg. Vid vissa nederbörder kan flödesriktningen växla i Balltorpsbäcken så att mer vatten rinner västerut mot Stora Ån och Askimsviken. Vattenmyndighetens hemsida www.viss.se innehåller material att ta hänsyn till vid detaljplanering.



Avrinningsområden: Mörkast blå färg är Mölndalsåns avrinningsområde inom planområdet

Dagvatten

Dagvatten från exploaterade områden inom avrinningsområdet avleds till ån utmed hela dess sträckning. Flera utredningar har beräknat dagvattenbelastningen. Vattenkvaliteten i Mölndalsån har historiskt sett varit mycket dålig på grund av utsläpp från ett stort antal industrier. I dagsläget ser situationen dock bättre ut, och enligt de provtagningar som görs kontinuerligt är vattnet i aktuellt område måttligt näringsrikt med avseende på kväve och fosfor. Enligt miljökvalitetsnormen för vatten som regleras i Miljöbalken, har Mölndalsån mellan Kålleredsbäcken och inflödet till Liseberg klassningen måttlig ekologisk status. Detta innebär att bl.a. kommunen har ansvar för att åtgärda bäcken så att den får god ekologisk status för 2021. Den måttliga ekologiska statusen beror på att ån har viss övergödning, påverkan av vissa miljögifter, och det finns främmande arter i biotopen.

Nya exploateringar innebär i allmänhet ytterligare tillförsel av dagvatten. I Göteborg är dock all mark i dag hårdgjord och ändrad användning till bostadsbebyggelse ger ökad grönska och kan därmed förbättra dagvattenförhållandena. Rening av dagvatten och infiltration ska göras enligt städernas dagvattenpolicy. Enligt Göteborgs dagvattenpolicy ska dagvatten i första hand tas om hand inom den egna fastigheten genom lokalt omhändertagande. Dagvattenutredning krävs vid större förändringar med ökad mängd hårdgjord mark som resultat. Även under byggtider behöver dagvattenfrågan observeras. Inom dalgången finns områden med risk för föroreningar, och utredningar behöver göras vid förändrad markanvändning. Det är viktigt att lämna gröna ytor för avledning av vatten och längs Mölndalsån.

Översvämningar

Översiktliga översvämningskarteringar av Mölndalsån har genomförts under åren 2006-2008 av Mölndals kommun och av Räddningsverket. Den senaste karteringen från augusti 2008 utfördes av SMHI. Rapporten innehåller kartor med översvämningszoner vid 100-årsflöde och beräknat

högsta flöde. Ny kartering pågår och tills den kommer har rekommendationer för bebyggelsen utformats efter det översiktliga materialet från 2008. Med ny kartering byggd på bättre förutsättningar bedöms marköversvämningar kunna göras mer begränsade än vad som syns på karteringar från 2008.

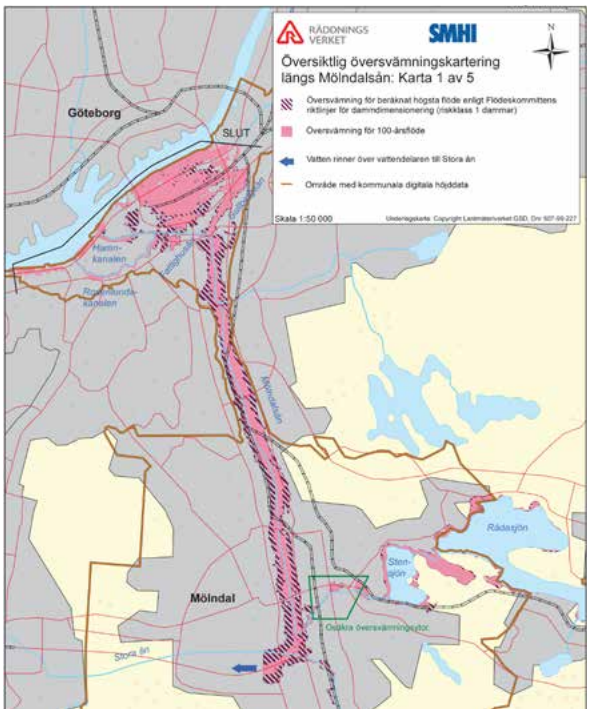
Göteborgs stad har i Vattenplan 2003 antagit rekommendationer för bebyggelsen med tanke på risk för översvämningar. Höjdangivelser för lägsta golvhöjd finns angivet, framför allt för bebyggelsen i centrala Göteborg och utmed älven. Med utgångspunkt från dessa och högsta uppmätta högvatten i olika punkter längs Mölndalsån kan rekommendationer föreslås för bebyggelsen utmed Mölndalsån. Framtida klimatförändringar och förslag till åtgärder för att minimera flöden och havsnivåns påverkan på vattennivån i Mölndalsån kan innebära att rekommenderade lägsta golvhöjder behöver justeras.

Ett styr- och övervakningssystem för Mölndalsåns fem stora dämmen från Västra Nedsjön till Slussen, har tagits fram.

Vattennivåer

Vattennivån i Mölndalsåns dalgång påverkas förutom av nederbörd av hur ån regleras i olika vattendomar. För att klara havets påverkan inom Göteborg har frågan väckts att bygga slussportar mot älven med pumpning av vatten från ån ut i havet.

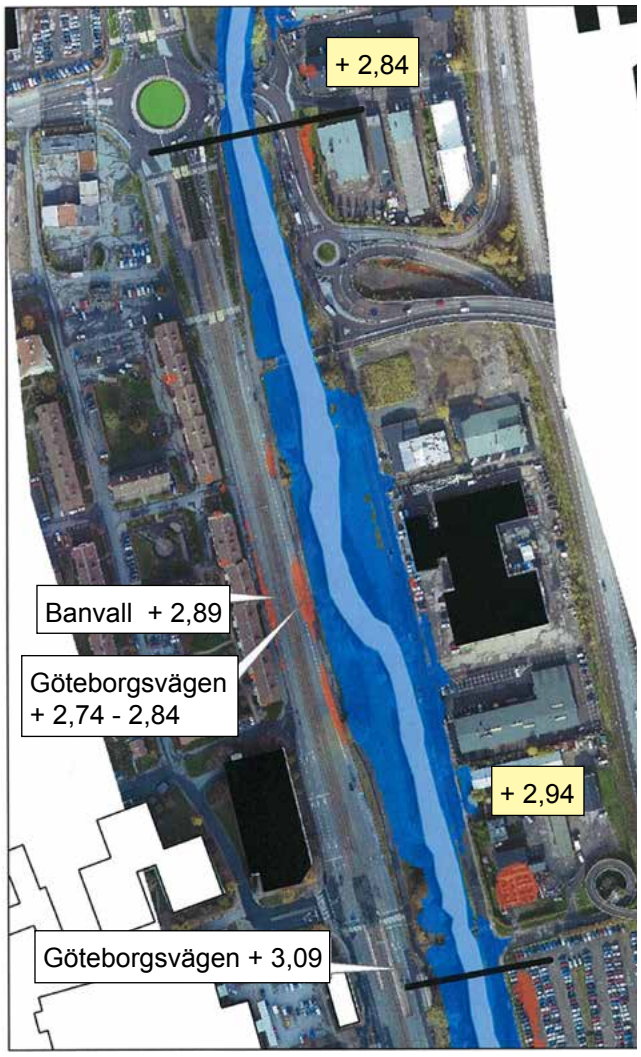
I pågående arbete med ansökan om ny regleringsstrategi har inom bolaget Mölndals Kvarnby en utredning genomförts i augusti 2012 för att belysa vilka flöden som ger kritiska vattennivåer ur översvämningssynpunkt på sträckan mellan Mölndals innerstad och fram till kommungränsen mot Göteborg. Mölndalsåns vattennivå sjunker ca 50 cm på sträckan inom Mölndal, dvs ca 10 cm på 480 m. På varje delsträcka redovisas i rapporten två vattennivåer dels vid högsta flöde vid normalsituation, och dels vid kritiskt flöde. Vid högsta flöde börjar vattnet nå upp till gatunivå men utan att några stora framkomlighetsproblem bedöms uppstå. De mest kritiska situationerna i Mölndal bedöms uppkomma utmed Södra Ågatan mellan Tempelgatan och Lackarebäcksmotet.I figuren redovisas som exempel vattnets utbredning och vattennivå vid kritiskt flöde vilket motsvarar ett hundraårsregn. Även norr om Lackarebäcksmotet i Mölndal berörs bebyggda fastigheter av höga ni-



våer vid kritsikt flöde. Östra sidan av Mölndalsån vid Norra Ågatan är skyddad genom spontning liksom nedfarten till järnvägstunneln. Även vid Grafiska vägen i Göteborg har östra å-sidan spontats, och inom flera fastigheter har förstärkningsåtgärder utförts. Känsliga punkter inom Göteborg är vid Almedals fabriksområde och söderut samt vid Liseberg. Övriga åtgärder som kan vara nödvändiga för att skydda bebyggelse och infrastruktur är invallning eller spontning av ån. På vissa instängda områden kan vatten behöva pumpas bort. Ett sådant område är vid Krokslätts Torg. Inom Göteborg har förstärkningsarbeten utförts vid Fattighusån och ombyggnad av slussen vid Drottningtorget, vilket innebär bättre möjligheter att släppa ut vatten från Mölndalsån.

Klimatförändringar i Sverige och i Göteborgsregionen

Årsmedeltemperaturen beräknas öka i hela landet och det är framförallt vintrarna som blir mildare. Nederbördsmönstret förändras så att årsmängderna ökar, mest nederbörd kommer under vintern. Nederbörden blir dock intensivare under sommaren då alltså översvämningsrisken är som störst. I Göteborgsregionen har årsmedeltemperaturen ökat en grad sedan 1950 och det finns bedömningar som visar att den lokala temperaturen under närmaste 100 år kan komma att höjas 3-4 grader. Sannolikheten för extrema väderhändelser ökar då. Havets medelvattenyta kan komma att stiga i framtiden eftersom vattnet utvidgar sig när det blir varmare. Simuleringar visar att höjningen kan ligga inom



Kritiskt flöde vid Gamla reningsverket / pumpstationen vid Ågatan. +höjden i RH 2000 visar hur högt vattnet når vid kritiskt flöde samt befintliga +höjder för väg och banvall.

ett ganska stort intervall 0,1 till 0,9 m över dagens medelvattenyta. Landhöjningen kan sänka dessa värden med ca 0,1 m.

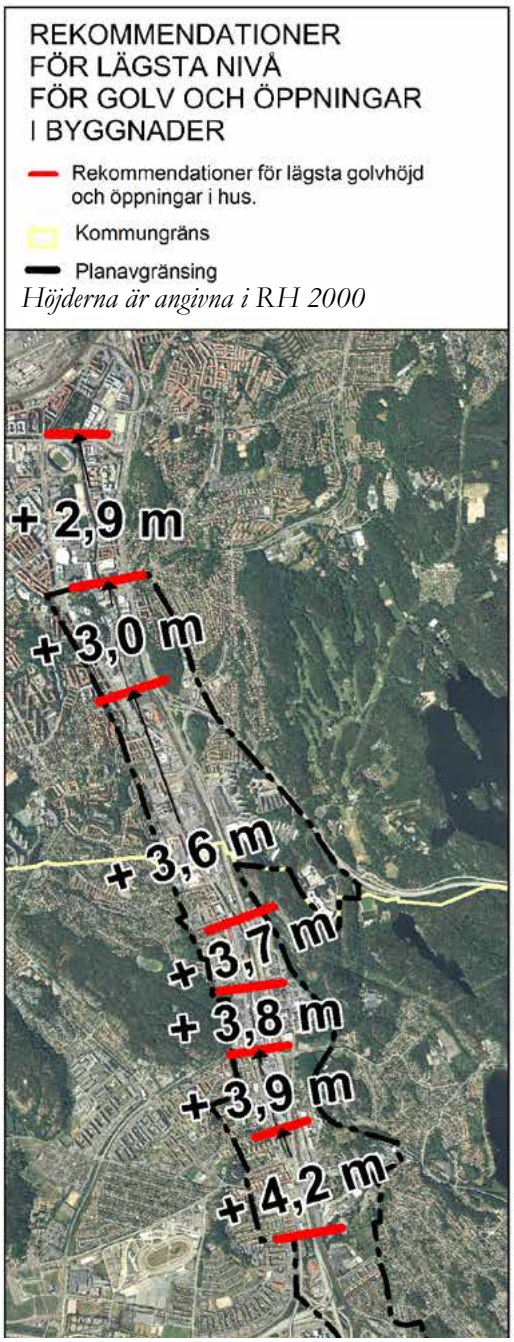
Simuleringar visar att höjningen kan ligga inom ett ganska stort intervall 0,2-0,6 meter över dagens medelvattenyta. FN:s klimatpanel kommer med en ny rapport under slutet av september 2013. Landhöjningen kan sänka dessa värden med ca 0,1 meter.

Vattenföringen i Göta älv styrs i hög grad av förhållandena i Vänern, men nivån på älven styrs av högvatten från havet. Detta kan i sin tur påverka Mölndalsåns urtappning i Göta älv.

Riskbedömning

Viss bebyggelse ligger inom riskzoner för högt vatten. Inom Göteborgs stad gäller att samhällsviktiga funktioner bör ha en säkerhetsmarginal på två meter i förhållande till extrema vattennivåer.

Som samhällsviktiga byggnader/anläggningar bedöms Mölndals sjukhus, motorvägen E6/E20,



Västkustbanan med tunnel under Lackarebäcksmotet, Göteborgsvägen/Mölndalsvägen, nätverksstationer och fjärrvärmenätet.

Åtgärder

- Gröna, helst breddade sidoområden utefter Mölndalsån, som skyddszoner vid högt vatten.
- Grönskan ökas på kvartersmark med gröna gårdar, gröna tak rekommenderas.
- Mindre ”fickparker” eller regnvattensparker bör anläggas insprängt i bebyggelsen för att ta hand om dagvatten.
- Vid norra Ågatan utnyttjas nedlagd industrimark till grönyta och eventuell översvämningsyta.

Genomförande / finansiering

Grundprincip

Ekonomin för ett utvecklingsområde berör alla fastighetsägare som är verksamma i området. Fastighetsägarna har tillsammans med de båda kommunerna ett ansvar att verka för ett genomförande i enlighet med den fördjupade översiktsplanen för Mölndalsåns dalgång.

Grundprincipen vid utbyggnader och förändringar i Mölndalsåns dalgång är att de fastigheter som får ny eller förändrad markanvändning ska vara med och finansiera nödvändiga åtgärder för att stadens strukturer ska klara förändringarna.

En förutsättning för att tillåta ny exploatering eller ändrad användning, som medför ytterligare trafik i området eller behov av förändrad/kompletterande grönstruktur, är att åtgärder genomförs så att befintlig struktur klarar den ökade belastningen. Kostnader ska i första hand fördelas efter tillkommande byggrätt och i förhållande till den trafikökning som blir följden av den nya användningen inom respektive detaljplan.

Även när ny markanvändning kräver andra infrastrukturåtgärder, såsom utbyggnad för kollektivtrafik och anläggningar för dagvattenhantering, ska dessa finansieras på samma sätt.

Huvudmannaskap

Huvudregeln i Plan- och bygglagen är att kommunen är huvudman för allmän plats. Inom planområdet föreligger med nuvarande lagstiftning inga särskilda skäl för enskilt huvudmannaskap. Kommunen ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll av allmän plats inom planområdet. Kretslopp och vatten i Göteborg samt tekniska förvaltningen i Mölndal ansvarar för utbyggnad av ledningar för vatten och avlopp. Trafikverket är huvudman för det statliga vägnätet.

Kostnader vid exploatering

Betydande investeringar behövs i det lokala gatunätet (gator och gc-vägar) i området och anslutningar till det statliga vägnätet (även broar för bil- och gångtrafik). Investeringar i den övergripande grönstrukturen föreslås också. Ombyggnad av befintliga gator och anläggande av nya gator samt grönytor behövs för att förbättra framkomlighet och kapacitet men också för att skapa en trivsammare miljö för boende, besökare och de som arbetar i området.

Kostnader som kan bli aktuella för genomförandet:

- Utredningskostnader
- Kostnader för inlösen av mark
- Kostnader för trafikutbyggnader
- Kostnader för utbyggnad av kollektivtrafik
- Kostnader för utbyggnad av park- och naturområden
- Kostnader för omhändertagande av dagvatten
- Kostnader för utbyggnad av vatten- och avloppsledningar. m.m.

Huvudprinciper för fördelning av kostnader för vägar och allmänna anläggningar

Kostnader för åtgärder inom det statliga vägnätet svarar Trafikverket för. Avtal om eventuell samfinansiering träffas mellan kommun och Trafikverket. Finansiering från fastighetsägare/exploatör avtalas med kommunen.

Kostnader för åtgärder i det lokala gatunätet, för grönstruktur, park- och naturområden, samt dagvattenanläggningar regleras genom avtal mellan kommun och fastighetsägare/exploatör.

Utvecklingen i Mölndalsåns dalgång har beskrivits i tre etapper där ändrad markanvändning och utbyggnad av infrastruktur samverkar till god funktion.

Föreslagna vägutbyggnader har kostnadsbedömts. En fördelning av kostnaderna kan sedan ske på olika sätt, t.ex. efter nytta, d.v.s. planlagd BTA, eller efter genererade infrastrukturproblem.

Finansieringsmetoder kan skilja sig mellan de båda kommunerna på grund av olika förutsättningar för exploatering. Olika exploateringsändamål och täthet eller tidpunkt för planering/utbyggnad kan ge olika möjligheter att ta ut kostnader för åtgärder till allmänna anläggningar.

I de båda kommunerna förutsätts intressenten betala samtliga erforderliga utbyggnader som krävs

för ändrad användning eller ökad exploatering.

I Mölndal är dock många av de föreslagna utbyggnadsprojekten redan påbörjade, och i vissa fall även genomförda. För många projekt pågår detaljplanering. Betydande investeringar krävs på infrastrukturen, och de större exploateringsområdena bedöms kunna finansiera upp till hälften av investeringarna. Hur stor del som kan finansieras inom de andra, ej genomförda, projekten beror mycket på exploateringsändamål och täthet.

Utbyggnad av social infrastruktur

Även kostnader för utbyggnad av skolor, förskolor och annan kommunal service kommer att uppstå inom planområdet.

Finansiering av åtgärder på kommunala anläggningar inom allmän plats
Huvudprinciper

	ansvar	finansiering	kommentar
Utredningskostnader	respektive kommun	Tas ut av exploatör/ fastighetsägare	Regleras i exploateringsavtal eller genom gatukostnadsuttag
Inlösen av mark	respektive kommun	Tas ut av exploatör/ fastighetsägare	Regleras i exploateringsavtal eller genom gatukostnadsuttag
Trafikutbyggnader på lokalvägnätet	respektive kommun	Tas ut av exploatör/ fastighetsägare	Regleras i exploateringsavtal eller genom gatukostnadsuttag
Omhändertagande av dagvatten Fördröjningsmagasin Rening	respektive kommun	Tas ut av exploatör/ fastighetsägare alt. kommunen	Va-taxa Extraordinära dagvattenkostnader kan till viss del tas ut via exploateringsavtal Överskjutande delar ej finansierade
Utbyggnad av kollektivtrafik	respektive kommun	Kommunen/Västtrafik	
Utbyggnad av natur- och parkområden	respektive kommun	Tas ut av exploatör/ fastighetsägare	Regleras i exploateringsavtal eller genom gatukostnadsuttag
Va-utbyggnad	respektive kommun	Tas ut av exploatör/ fastighetsägare alt. kommunen	Va-taxa Upprustning och kapacitetshöjande åtgärder belastar VA-kollektivet

Konsekvenser

Konsekvenser av en översiktsplan ska enligt PBL(plan och bygglagen) kunna utläsas av planförslaget.

En konsekvensanalys är framtagen av de båda städerna gemensamt. Nivån på analysen är översiktlig och syftar till att redovisa planens strategiska miljöeffekter samt redovisa sociala och ekonomiska konsekvenser och är indelad i tre avsnitt:

- Sociala konsekvenser
- Miljökonsekvenser
- Ekonomiska konsekvenser

Analysen ska även ge *"en beskrivning av miljöförhållanden och miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs"*. Det sistnämnda föreslås motsvara ett så kallat nollalternativ.

Slutsatsen av analyserna är att de båda städerna anser att en hållbar utveckling inom planområdet utefter Mölndalsåns dalgång är möjlig under förutsättning att ny bebyggelse lokaliseras med hänsyn till kultur- och naturvärden och så att bilbehov minskar och med fortsatt strategisk samverkan över kommungränsen. För vattenfrågorna bör särskild noggrannhet iakttas.

De sociala konsekvenserna har analyserats av planerare från Göteborg och Mölndal. Erfarenheter har också dragits av social konsekvensbeskrivning och barnkonsekvensbeskrivning för ett pågående detaljplaneprojekt utefter Mölndalsvägen, där detaljkunskap om förhållanden och behov relaterade till omvandling från industriområde till blandad bebyggelse med bostadsinnehåll kunnat inhämtas. Miljökonsekvenserna har analyserats på ett övergripande sätt genom avstämning mot städernas lokala miljömål. De ekonomiska konsekvenserna har analyserats av de båda städernas mark- och exploateringskontor/fastighetskontor. I detta har främst de kommunalekonomiska konsekvenserna berörts medan de ekonomiska konsekvenserna för enskilda och företag i området endast berörts kort.

I fortsatt planarbete kommer konsekvenser att belysas djupare och analyser bifogas utställningsförslaget.

Förändringar och Nollalternativ

Vid en konsekvensbedömning av en komplex plan för ett större område i pågående utveckling är frågan om planens konsekvenser svårbesvarad. Hur ser nollalternativet ut, vilka jämförelser ska göras? I samråd mellan städerna och länsstyrelsen har bestämts att nollalternativet handlar om vad som kommer att ske om planförslaget inte antas och genomförs. Detta innebär att gällande planer fortsätter att verka utan förändringar. Gällande översiktsplan i Göteborg medger omvandling och utveckling av området. Inom Mölndal föreslås förtätning utmed Göteborgsvägen.

Nu framtagen plan föreslår inte så stora skillnader i förhållande till gällande planer utan har samma inriktning mot stadsförnyelse. Några strategier är dock starkare och tydligare.

- Miljömål har tagits fram för Göteborgs stad och uppdatering av miljömålen pågår inom Mölndals stad.
- En tydligare inriktning på att omvandla miljön från industri- och bostadsbebyggelse till blandstad och att utveckla stadsmiljön uttalas nu för Mölndalsåns dalgång. Mölndalsvägen/Göteborgsvägen utvecklas till en stadsgata.
- Satsning på en attraktiv och effektiv kollektivtrafik, speciellt pendeltågstrafik och spårvagn, uttalas. Reservat för utbyggnad av järnvägen redovisas.
- Gång- och cykeltrafik prioriteras.
- Sociala frågor ges stor betydelse.
- Grönstrukturens betydelse lyfts fram, grönytor längs Mölndalsån utvecklas, gröna stråk tvärs dalgången eftersträvas.
- Barriäreffekter överbryggas, stadsdelar byggs samman genom förtätning.

I frågan om Mölndalsåns dalgång kompliceras bedömningen ytterligare av att en del regionala strategiska planer som kraftigt berör planområdet redan är beslutade. K2020 är redan under genomförande, trängselskatterna har införts 1 jan 2013. Området innehåller två betalstationer och i planområdets närhet finns ytterligare fler. Trängselavgifter bedöms påverka trafikflödet. Erfaren-

het av förändringar i trafikflöden och –mängder på enskilda gator kan förhoppningsvis beskrivas i kommande utställningshandling.

Västlänken är under planering och vid genomförandet kommer området kraftigt att påverkas, såväl vid färdig Västlänk som under byggtiden, speciellt i närheten av Korsvägen. Nollalternativet bör bedömas utifrån att dessa redan beslutade planer är införda, men utan att den aktuella fördjupade översiktsplanen är antagen och genomförd. Skulle då situationen med dalgången främst bebyggd med industrier, kontor och med inslag av handel, samt med bostäderna koncentrerade till norr och söder, bestå? Nej, i och med Göteborgs översiktsplan kan nya detaljplaner upprättas som medger omvandling och utveckling av området. Inom Mölndal pågår förtätningar utmed Göteborgsvägen. Trycket är högt på ny bebyggelse. Den fördjupade översiktsplanen skapar bättre förutsättningar för ett genomförande av en utbyggnad av järnvägen. Speciellt stor påverkan blir i Mölndal. Strategiska åtgärder för förbättringar av miljön, för luft och buller samt åtgärder för att minska biltrafik blir begränsade.

Sedan lång tid, vilket framgick redan i en tidigare samrådshandling upprättad år 2000, har båda städernas ambitioner varit att komplettera bebyggelsen med bostäder, att rusta upp Mölndalsvägen/Göteborgsvägen och att förbättra den yttre miljön inom området. Sålunda är den gemensamma huvudgatan redan till stor del utbyggd i enlighet med de förslag som upprättades i det förra samrådet. Sammanfattningsvis måste även ett nollalternativ innebära viss förändring i gatumiljön, förtätningar i vissa delar, förändringar i trafikflöden, ombyggnad av vissa vägar, en utvecklad kollektivtrafik samt förbättrad grönstruktur.

Denna plan bör därför ses som en ambition från de båda städerna att enas om de kvaliteter som bör uppnås för att den snabba utvecklingen ska leda till en god stadsmiljö. Trafikverket utreder framtiden för väg och bana inom området för riksintresset transport som leder genom dalgången. Aktuell plan kan underlätta ett gemensamt förhållningssätt i denna fråga.

Nollalternativet innebär att pågående kompletteringar och omvandlingar fortgår till viss del. Om planförslaget inte genomförs blir frågorna om kvaliteten på gator och allmänna platser, grönstruktur och GC-banor, promenadmiljö och trygghetsfrågor inte enhetligt och samlat utveckade. Även vattenfrågorna påverkas, för nivåer på mark och byggnader utreds inte rekommendationer och riktlinjer i ett sammanhang utan säkerheten vad gäller vatten riskerar att få varierad kvalitet. Övergripande rekommendationer för geoteknik och grundläggning, risker och miljö tas inte fram. I en mycket snabb utveckling är strategiska planer särskilt viktiga för en sammanhållen och likvärdig stadskvalitet. En strategisk plan är inte bara ett stöd i planeringen i stort utan också ett bra underlag för information till och genomförandesamverkan med intressenter. Om inte planen antas riskeras denna genomförandesamverkan, troligen med ökad genomförandekostnad för kommunen.

Gemensamma planeringsmål

Båda kommunerna har i sina översiktsplaner miljömål och strategier som kan sammanfattas enligt nedan:

- Aktiv roll i en växande region
- Attraktiv stadsmiljö
- Hållbart samhälle
- God bostadsförsörjning
- Balanserad handelsutveckling
- Expansivt näringsliv
- Goda tillfarter till regioncentrum
- God infrastrukturutveckling
- Mångfald, trygghet och en god stadsmiljö för barn
- Tillgång till rekreation och hälsosamma miljöer
- Värnande om natur- och kulturmiljöer
- Tillgodoseende av behov för särskilda lokaliseringar

Idealiskt vore givetvis om samtliga mål för utvecklingen kunde uppfyllas, och ofta samverkar flera mål till ökade stadskvaliteter. Men alla mål är inte förenliga, och i vissa fall kan olika mål uppenbart motverka varandra. Ett vanligt förhållande är att

Målkonflikter
Gemensamma planeringsmål för Mölndalsåns dalgång

	Dalgångens roll i en växande region	Attraktiv stadsmiljö	Robust samhälle	Bostadsförsörjning	Handelsutveckling	Expansivt näringsliv	Riksintresse transporter	Infrastrukturutveckling	Mångfald, trygghet,	Rekreation och hälsa	Natur- och kulturmiljöer	Särskilda lokaliseringar
Dalgångens roll i en växande region												
Attraktiv stadsmiljö												
Robust samhälle												
Bostadsförsörjning												
Handelsutveckling												
Expansivt näringsliv												
Riksintresse transporter												
Infrastrukturutveckling												
Mångfald, trygghet, barnperspektivet												
Rekreation och hälsa												
Natur- och kulturmiljöer												
Särskilda lokaliseringar												

Matrisen är en hjälp att identifiera målkonflikter och gradera dem efter komplexitet och behov av vidare utredningar.

N	Neutralt	M/S	Motverkar/samverkar
S	Samverkar	M	Motverkar

mål antingen kan samverka eller motverka varandra beroende på hur planeringen handskas med målkonflikten.

I en matris har de gemensamma planeringsmålens inbördes beroenden identifierats och markerats med färgad ruta på skalan motverkande målbilder (röd), samverkande/motverkande målbilder beroende på hur konflikten hanteras (gul), mål som samverkar till ökad kvalitet (grön) och slutligen mål som är oberoende av varandra (blå).

Målkonflikter

Motverkar

Uppenbara målkonflikter uppstår mellan utbyggnad av bebyggelse och markbehov för infrastruktur och mål som attraktiv stadsmiljö, bostadsförsörjning, mångfald och trygghet, lämplig miljö för barn, rekreation och hälsa, samt naturmiljöer.

Ianspråkstagande av natur- och kulturmiljöer samverkar dåligt med kraftig handelsutveckling och expansivt näringsliv. I Mölndalsåns dalgång finns få naturmiljöer förutom området kring

Mölndalsån och Svejserdalen, utmed Lackarebäcken, medan kulturmiljöer från det gamla industriområdet är många såsom Lyckholms, Almedals och Krokslätts fabriker, huvudfasaden på f.d. WZ, Forsåkersområdet (f.d. Papyrus). Planen anger att dessa värden ska tas tillvara i utvecklingen av stadsmiljön och bidra till att stärka stadsområdets specifika karaktär. Viss konflikt uppstår vid utveckling av ny bebyggelse om inte kulturmiljövärden tas till vara i den befintliga bebyggelsen.

Samverkar / motverkar

Exempel på mål som kan samverka eller motverka varandra beroende på hur målkonflikter hanteras är handelsutveckling i förhållande till attraktiv stadsmiljö, robust samhälle, expansivt näringsliv, mångfald, trygghet och barns miljö, samt kulturmiljöer. Handel som endast kan nås med bil eller som genererar stark biltrafik motverkar ett hållbart samhälle, medan handel integrerad i bostadsområden eller i blandstad och tillgänglig med kollektivtrafik samverkar med målet hållbart samhälle.

I Mölndalsåns dalgång finns dels handel som drar mycket biltrafik, men där kollektivtrafiken också är god och där det är angeläget att arbeta med att delvis flytta över resande från bil till kollektivtrafik. Dels finns småskalig handel i husens bottenvåningar, vilket ökar möjligheterna att uppfylla målen attraktiv stadsmiljö, robust samhälle, mångfald, trygghet, m fl. kvaliteter. Handel som samverkar med andra funktioner i staden så att gator är befolkade större delen av dygnet bidrar till stadsliv och trygghet genom det kundflöde som uppstår. Mångfald uppstår på alla handelsplatser och som mötesplatser är alla handelsplatser, stora som små, en tillgång. Behovet av rekreation och hälsa kan samverka med handel om målkonflikten hanteras. Det sociala livet i samband med handel är i sig en rekreation, särskilt för ensamboende/ensamstående.

Infrastrukturutveckling samverkar vanligtvis med bostadsförsörjning, expansivt näringsliv och handelsutveckling genom att tillgängligheten ökar. Utvecklingen av det regionala och nationella nätet i Mölndalsåns dalgång ger dock störningar i form av buller och luftföroreningar och ger kraftiga barriäreffekter. Ett väl utbyggt gatunät är en förutsättning för god kollektivtrafik. Beroende på hur gatumiljön utvecklas och av mängden trafik på gatan kan målkonflikt uppstå mellan målen hållbart samhälle, en attraktiv stadsmiljö, trygghet, rekreation och hälsa, samt natur- och kulturmiljö. Dock är inte alltid så litet trafik som möjligt en fördel i staden. En trafikerad gata är säkrare och känns tryggare, stadens brus upplevs av många som en tillgång och ett uttryck för det urbana livet. Viktigt är dock att trafiken kör på stadens villkor, dvs tillgängligheten är viktig medan framkomligheten får underordna sig såväl kollektivtrafik som gående och cyklister.

Rekreation och hälsa, som är en viktig parameter för bl.a. barns uppväxtmiljö, samverkar eller motverkar med områdets roll i en växande region, bostadsutbyggnad, handelsutveckling, expansivt näringsliv, och riksintresset kommunikation (E6, Västra stambanan), beroende på hur planeringen inriktas på god bostadsmiljö, säker trafikmiljö, utbyggnad av förskolor, utveckling av grönstruktur och kopplingar till omgivande rekreationsområden, kvaliteter som även gynnar vuxnas trivsel och hälsa. I en blandad stadsbebyggelse där service och handel finns nära, minskar stressen hos barnfamiljerna vilket gynnar barnperspektivet.

Sociala konsekvenser

Sociala konsekvenser av fysisk planering handlar om hur människors livsmiljö påverkas av de förändringar man avser genomföra. Det gäller inte bara de fysiska miljöerna man bygger upp på platsen utan också förändringar i levnadsförhållanden och beteendemönster som uppstår i området och i det större eller mindre omland som påverkas av planeringen. När det gäller ett så frekvent besökt område som Mölndalsåns dalgång med Mölndals innerstad och flera stora arbetsplatser och bostadsområden, så kommer effekterna av planeringen att påverka många människor. Lokalt påverkas de som arbetar och bor i dalgången.

Man kan välja att beskriva de sociala konsekvenserna utifrån olika samhällsgrupper, t ex efter ålder och kön eller om man är besökare, arbetande eller boende i området. Man kan också välja olika perspektiv utifrån målområden som integration, trygghet eller jämställdhet. I den här analysen kommer angreppssätten att blandas. Barnperspektivet beskrivs i ett eget avsnitt. En stad som är bra för barn är ofta också bra ut trygghetsperspektiv och ur ett vidare folkhälsoperspektiv. Olika sociala mål har ofta när det kommer till den fysiska planeingen samma lösningar, såsom blandning, tillgänglighet, omsorg om den fysiska miljön. Vi ska här försöka bedöma de viktigaste konsekvenserna för

människors livsmiljö som omvandlingen av den fysiska miljön i Mölndalsåns dalgång kan innebära.

Integration

Social integration är kopplad till integration av byggnader med olika ändamål på så sätt att ett område som innehåller många olika verksamheter också innehåller många olika människor.

Social integration är också beroende av den yttre miljön på så sätt att möjligheterna att möta andra (främmande) människor under trygga och intressanta former är avgörande för integrationen. Kollektivtrafiken är viktig för integrationen genom att den möjliggör tillgänglighet till platsen för de flesta.

Mölndalsåns dalgång innehåller redan i dag en mängd verksamheter och många bostäder. Här finns en urban stämning som motverkar intolerans och protektionism. Vid en utveckling av området höjs dock markpriserna vilket medför att det blir dyrare att bygga. Det finns därför en risk att billigare lokaler får ge plats åt nya och dyrare vilket småskalig verksamhet under utveckling och deras anställda kan bli lidande av. Vad gäller bostäder finns redan ett äldre bestånd och det tillkommande nya med initialt höga boendekostnader blir en komplettering. En omflyttning av äldre boende kan ske inom området från de äldre till de nyare bostäderna vilka har högre tillgänglighet, varvid billigare äldre bostäder kan frigöras. Då bostadshus vid Mölndalsvägen/Göteborgsvägen föreslås få service och handel, verksamheter och kontor i bottenvåningarna, blir integrationen av funktioner inom området småskalig, vilket ökar kontaktytan mellan människor. Den mycket goda kollektivtrafikförsörjningen bidrar till att möjliggöra integration mellan olika sociala grupper. Det blir lätt att bo och arbeta utan bil i Mölndalsåns dalgång, vilket gynnar låginkomsttagare, medan läget i staden även kommer att attrahera välbärgade grupper. Gatunätet kan ha en integrerande verkan då återvändsgator, som kan medföra vi- och-domkänsla är sällsynta. Vissa gator har dock stängts av för genomfartstrafik för att tvinga fram passage genom trängselskattens betalstationer. Detta är negativt för den småskaliga integrationen och för gatulivet.

Tillgänglighet

Området har mycket god tillgänglighet till kollektivtrafik, handel och service. Tillgänglighet till grönområden i väster finns också, men motorväg och bana utgör en mycket kraftig barriär som skär av området från det annars närliggande Delsjöreservatet. Försök har gjorts inom ramen för arbetet med den fördjupade översiktsplanen för att överbrygga denna barriär och skapa kopplingar, men de tekniska lösningarna med höga, långa gångbroar med omfattande rampsystem som står till buds blir inte alltid bra. Fortsatta försök att hitta lösningar på detta bör göras. Fyra nya gång- och cykelpassager föreslås.

Trygghet / säkerhet

Många människor rör sig genom området, såväl dag- som nattetid, vilket medför en generell trygghetsfaktor. Med de planerade förbättringarna av gatumiljön och med ny bebyggelse utefter gatorna kommer tryggheten i den yttre miljön att öka. Tryggheten att vistas längs Mölndalsån ökar också med de åtgärder som föreslås.

Barnperspektivet

Sett till barnperspektivet är området i dag bra för vissa åldrar, medan den vid utbyggnaden behöver utvecklas för andra. De äldre grupperna barn har stor tillgänglighet till staden och dess attraktioner och till kamrater i det egna nätverket. Mötesplatser finns även inom området, väl utvecklat i norr och söder medan industrimiljön i områdets mitt förbättras i detta avseende genom den planerade utbyggnaden. Industrimiljön saknar i dag platser där barn kan vistas. Med ny bostadsbebyggelse kommer barnens miljö att förbättras. För dagens behov räcker befintliga förskolor, men med utbyggnad av bostäder växer behovet och om inte förskoleutbyggnaden planeras i området kommer barnfamiljernas miljö att försämras.

Småskalig handel och service tillgänglig med kollektivtrafik ökar tillgängligheten för människor utan bil, vilket är gynnsamt för jämställdheten, eftersom bilinnehavet är ojämnt fördelat i befolkningen. Kollektivtrafiken i området förbättras successivt, vilket bidrar till ökad jämställdhet.

Folkhälsa

Stadens utformning har betydelse för folkhälsan. Människor som bor i en tät stad rör sig mer än de som bor i villaområden, främst gäller det på vägen till och från arbetet. Barn som kan gå eller cykla till skolan får mer motion än de som blir skjutsade

med bil. En tät stad med gång-, cykel och kollektivtrafik ger mindre luftföroreningar och därmed friskare befolkning.

Mölndalsåns dalgång har goda möjligheter för befolkningen att gå, eller cykla till och från arbetet eller delar av arbetsvägen. Med utbyggt cykelvägnät och goda parkeringsmöjligheter för cyklar nära hållplatser med god kollektivtrafikförsörjning uppmuntras fler människor röra sig mer än om de kör bil till och från arbetet. Förbättrad grönstruktur och bättre kopplingar till kringliggande naturområden kommer alla boende och arbetande i området tillgodo.

Med små avstånd och/eller snabba resor mellan vardagens aktiviteter minskar vardagsstressen för den enskilde och påfrestningar på samhället genom minskat behov av bilresor och andra transporter. Inom planområdet finns goda förutsättningar för att bilen inte ska behövas i vardagen.

Miljökonsekvenser

Genom att bygga staden tätare ges förutsättningar för fler människor att få kortare avstånd till arbete, service, kultur och vänner. En tät stad ger även bättre möjligheter att gå och cykla och förutsättningar för en mer konkurrenskraftig kollektivtrafik. De negativa effekterna på klimat och lokal miljö bedöms minska och hälsoläget i befolkningen förbättras.

Kultur- och naturmiljövärden kan påverkas vid förtätningar i den befintliga stadsmiljön. Genom att beakta dessa tidigt i planeringsprocessen kan såväl natur- som kulturmiljövärdena förstärkas och nya värden skapas. Att bygga nytt och förtäta i Mölndalsåns dalgång kan medföra problem med buller och utsläpp till luft och vatten om inte planering och byggande görs på rätt sätt. I dalgången kan regleringar behöva göras för att klara miljökvalitetsnormer för t ex luft. Olika åtgärder behöver utredas och bestämmelser införas i kommande detaljplanering.

Motorvägen genom dalgången är per definition betydande miljöpåverkan. Den genererar buller och luftföroreningar och utgör en barriär som skär av de stora naturområdena vid dalgångens sidor. Motorvägen är avsedd för transporter med farligt gods vilket utgör en fara för miljön vid tillbud. Tågtrafiken och banvallen är i ett större perspektiv bra för miljön, men just i sitt närområde finns miljöstörningar i form av risk för nedfallande ledningar, buller, barriärverkan och urspårning.

Förändrat klimat med stigande havsyta, rikligare nederbörd och översvämning av vattendrag kan innebära såväl akut som långsiktig påverkan på mark, vatten, byggnader och ledningar. Detta är en utveckling som sker oberoende av utbyggnad enligt förslaget i planen och som påverkar genomförandet. Mölndalsån har flera gånger svämmat över med stora akuta olägenheter och stor materiell förstörelse som följd. Med en utveckling av bebyggelsen inom området kan risker och genomförandefrågor behandlas och beredskapen för extremt väder öka. Exploateringen kan medföra att förebyggande åtgärder lättare kan finansieras.

Miljökonsekvenser kan bedömas efter gällande miljökvalitetsnormer samt efter faktorer som påverkar hälsa och säkerhet.

Miljökvalitetsmålen i Göteborg och Mölndal och hur de beaktas

Miljökvalitetsmål	Relevans i förhållande till FÖP:en	Målen beaktas/ påverkas genom att FÖP:en anger:	Förslag till rekommendationer	Miljökvalitetsmålen kan motverkas genom:
Begränsad klimatpåverkan Göteborg & Mölndal	Liten	Genomförd K2020 innebär minskat bilberoende. Förtätning ökar möjligheten att använda kollektivtrafik och fjärrvärme/spillvärme/fjärrkyla/spillkyla	Energisnålt byggande, beaktande av översvämningsrisk, förtätning kring kollektivtrafikstråk/hållplatser.	Tillväxt av befolkning och ekonomi som innebär fler transporter och ökad energianvändning både lokalt och totalt.
Bara naturlig försurning Göteborg & Mölndal	Liten	Se ovan	Minskade utsläpp.	
Ett rikt odlingslandskap och myllrande våtmarker Göteborg & Mölndal	Ingen			
Ett rikt växt- och djurliv Göteborg & Mölndal	Liten, undantaget fisk och fågel i Mölndalsån	Området kring Mölndalsån avses förbättras.	Rening av dagvatten och lämplig växtlighet för befintliga arter. Försiktighet vid rensning av ån.	Hårdhänt rensning av ån, hårdgjorda åkanter och begränsad växtlighet utefter ån.
Frisk luft Göteborg & Mölndal	Stor initialt, mindre på sikt	Miljökvalitetsnormer för luft ska beaktas.	Trafikåtgärder för begränsad personbilstrafik. Tekniska åtgärder för god inomhusluft.	K2020 genomförs inte.
Giftfri miljö Göteborg & Mölndal	Måttlig	Viss marksanering krävs.	Miljöanpassat byggande, sanering av industrimark, rening av vatten från hårdgjorda ytor.	Ev trafikökning blir en negativt belastande faktor.
God bebyggd miljö Göteborg & Mölndal	Stor	Den bebyggda miljön bättras avsevärt genom utbyggnaden. Stora parkeringsplatser bebyggs, komplettering med gröna platser, förbättring av gatumiljöer, utbyggnad av cykelvägar m.m. Bostäder med blandade upplåtelseformer tillkommer.	Särskild omtanke om gatumiljö och allmänna platser. Särskild omtanke om barns utemiljö, tillskapande av lekmiljöer m.m. Utveckling av mötesplatser och promenadstråk, utveckling av cykelstråk. Bevarande av värdefulla kulturmiljöer.	Kraftig förtätning utan trafikstyrning och kompletterande grönstruktur.

Miljökvalitetsmålen i Göteborg och Mölndal (forts.)

Miljökvalitetsmål	Relevans i förhållande till FÖP:en	Målen beaktas/ påverkas genom att FÖP:en anger:	Förslag till rekommendationer	Miljökvalitetsmålen kan motverkas genom:
Grundvatten av god kvalitet Göteborg & Mölndal	Måttlig	Marksanering förbättrar grundvattenkvaliteten.	Rening av dagvatten	Dålig dagvattenhantering, bristande marksanering.
Ingen övergödning Göteborg & Mölndal	Ingen			
Levande sjöar och vattendrag Göteborg & Mölndal	Måttlig	Livet i Mölndalsån värnas.	Se ”Grundvatten av god kvalitet”	
Levande skogar Göteborg & Mölndal	Ingen			
Hav i balans samt levande kust och skärgård - Göteborg	Ingen			
Skyddande ozonskikt Mölndal	Liten	K2020 innebär att ökat resande ska ske med kollektivtrafik.	Styrning mot mindre utsläpp från fordonstrafik.	K2020 genomförs inte.
Säker strålmiljö - Mölndal	Liten	Beaktas i närheten till ställverk.	Skyddsavstånd beaktas.	Utbyggnad av oskyddade strålkällor.

Planområdet 2012, sett från norr Copyright: Göteborgs Stad

Miljökvalitets-normer	bakgrund	åtgärd	nollalternativ
Utsläpp till luft	Planförslaget bedöms ge förutsättningar för att biltrafiken minskar jämfört med nollalternativet.	Vid nyexploatering ska bebyggelsen utformas för att skapa goda förhållanden för luftmiljö. Prioritering av gång- cykel- och kollektiv-trafikresor minskar behovet av bilresor.	Nollalternativet bedöms kunna ge negativa konsekvenser för luftkvaliten om inte förändringar sker inom trafikutvecklingen.
Hälsa och säkerhet			
Buller	Den primära bullerkällan är trafiken (bilar, bussar, spårvagnar, tåg) Området är ett avstegsområde.	Vid nyexploatering och förtätning ska bebyggelsen utformas så att risk för överskridande av Boverkets riktvärden för buller inte uppstår. I vissa fall kan avsteg från riktvärden godtas.	I ett nollalternativ fortgår den pågående utvecklingen utifrån gällande planer, vilket medför en ökad trafik generellt.
Farligt gods	E6, Västkustbanan och Boråsbanan transporteras idag med farligt gods utan begränsningar av godstyp eller mängd. Befintlig bebyggelse i Mölndalsåns dalgång ligger inom utpekad riskzon vilket ställer stora krav på markanvändning och utformning. Vid utbyggnad av infrastrukturen kommer krav att ställas för att skydda bland annat befintlig bebyggelse, men även planerad.	Vid upprättande av nya planer inom riskzonerna, vid utbyggnad av körfält på motorvägen eller utbyggnad av nya spår på järnvägen, behöver risker för bebyggelsen utredas. Riskanalyserna ska samrådas med räddningstjänsten.	Även här pågår transporter likt dagens trafikeringsmönster.
Översvämnings-risk	Mölndalsån har vid flera tillfällen svämmat över. Därför har åtgärder genomförts, bland annat muddring och översvämningsskydd.	Vid ny bebyggelse krävs bestämmelser för lägsta golvhöjd.	Utan restriktioner för bebyggelsen och åtgärder mot översvämningar kan befintliga anläggningar och nya etableringar riskera att skadas och infrastrukturen kan riskera att skäras av vid framtida översvämningar.
Geologi och hydrologi			
Mark-föroreningar	Det finns ett flertal kända områden inom dalgången med föroreningar, inom båda kommunerna. Saneringar genomförs i takt med att behov uppstår.	Vid nyexploatering behöver eventuella föroreningar utredas och saneringsåtgärder klargöras och åtgärdas för att möjliggöra en exploatering	Utan genomförande kan det dröja längre innan en sanering genomförs av förorenade områden.
Klimatpåverkan		Förtätning där kollektivtrafik och infrastruktur finns utbyggd kräver mindre insatser än ett genomförande på jungfrulig mark.	Nollalternativet innebär att befintliga planer genomförs men att den övriga utvecklingen måste ske någon annanstans, med risk för en mer utspridd bebyggelsestruktur som är svårare att försörja med service och kollektivtrafik.
Hushållning med natur-resurser		Genom att förtäta stadsbygden minskar behovet av att ta landsbygden i anspråk.	
Riksintresse för kommunikation		Genom en utbyggd ny stambana.	kapacitetsbrist

Intressemotsättningar

Intressen som motverkar varandra har analyserats. I området finns höga kulturvärden, vilka kommer att påverkas av förslaget. Inte genom att förslaget innebär att kulturmiljö måste offras, utan genom att uppdrivna markpriser tenderar minska intresset hos fastighetsägare för bevarande av äldre byggnader. Värdet av kulturmiljön för områdets karaktär och attraktivitet måste därför poängteras och kulturmiljöerna försvaras, om de ska klaras genom områdets utbyggnad. De höga markpriserna ökar också viljan till hög exploatering. Här finns i grunden inga intressemotsättningar mellan staden och fastighetsägarna, detta område är lämpligt för kraftig förtätning. Då är det emellertid viktigt att de grönområden som används och uppskattas av befolkningen värnas, samt att bostadsbebyggelsens behov av ljusa lägenheter och gårdar tillgodoses.

Miljömål

I konsekvensbeskrivningen har gjorts en avstämning mot Göteborgs och Mölndals lokala miljömål, varav de flesta är samma för de båda städerna. Det kan konstateras att stor påverkan fås för de gemensamma målen frisk luft och god bebyggd miljö, måttlig påverkan för målen giftfri miljö, grundvatten av god kvalitet samt levande sjöar och vattendrag. Liten påverkan fås på de gemensamma miljömålen begränsad klimatpåverkan, bara naturlig försurning, rikt växt- och djurliv (undantaget fisk och fågel i Mölndalsån) samt på Mölndals miljökvalitetsmål skyddande ozonskikt och säker strålmiljö.

Sammanvägda konsekvenser

Påverkan av trafik

Förbättrad gatumiljö, inte minst vad gäller promenadmiljön och goda cykelmöjligheter kommer påverka området positivt genom minskat bilbehov i vardagen. Kollektivtrafikutbyggnaden påverkar området och staden i stort mycket positivt vad gäller miljöpåverkan. Då området är mycket attraktivt för större kontorsetableringar bör arbetet med gröna resplaner intensifieras.

Täthet och god kollektivtrafik

Området klarar en kraftigt ökad förtätning, dels på grund av god kollektivtrafik och dels genom dalgångens nord-sydliga riktning som ger goda ljusförhållanden även i en tät stadsstruktur.

Täthet och cykling

Cykelvägnätets förbättrade standard och kopplingar till de båda städernas cykelnät förbättrar möjligheterna att minska bilåkandet i vardagen.

Trafik, klimatgaser och hälsa

För att området ska utvecklas enligt planens riktlinjer krävs åtgärder mot ökad trafik. Trängselskatten bidrar till att hindra stora mängder genomfartstrafik. För att hålla efter trafikökningar i närmiljön bör antalet parkeringsplatser till verksamheter hållas nere. Parkering för boende som främst använder bilen på fritiden är däremot möjligt utan att störande trafikökning uppstår.

Natur- och kulturvärden och rekreation

Förslaget innebär att befintliga kulturvärden lyfts fram och förstärker stadsbebyggelsens karaktär. De sparsamma naturvärdena utefter Mölndalsån förbättras och görs mer tillgängliga. Attraktiv stadspromenad skapas enligt förslaget mellan Korsvägen och Mölndals innerstad. En bättre vård av åns värden möjliggörs också genom att åbrinkarna görs bättre tillgängliga för förvaltande åtgärder. Rekreationsvärdet förbättras genom att kopplingar från området till omgivande naturmiljöer synliggörs och utbyggnad planeras av promenad- och joggingslingor i naturmiljö.

Översvämningsrisker

Dessa är påtagliga i Mölndalsåns dalgång, men konsekvenserna för bebyggelse och gatumiljö förväntas förbättras med förslaget. Tillsammans med regleringar av vattenståndet i ån, vilket sker oberoende av planförslaget, kommer föreslagen utveckling i området möjliggöra översyn och finansiering av lokala åtgärder mot vattenintrång i byggnader. Genom att stora arealer i dag hårdgjord yta bebyggs kan dagvattensituationen förbättras.

Dock kommer infiltrationsmöjligheterna inte öka nämnvärt eftersom de flesta kvarter kommer att ha parkering under mark. Gröna tak och gröna gårdar är möjligheter att fördröja dagvatten och minska översvämningsrisken.

Uppföljning och övervakning

Exempel på arbeten som kan nyttjas för uppföljning är årliga miljörapporter som beskriver miljötillståndet, statistisk årsbok samt uppföljning inom detaljplaner eller projekt som kan antas ha betydande miljöpåverkan. Arbete med miljökvalitetsmål och indikatorer kan också användas som uppföljning.

Ekonomiska konsekvenser

Ett genomförande av den fördjupade översiktsplanen kommer att innebära investeringskostnader i form av bland annat utbyggd/förbättrad infrastruktur, service samt driftskostnader för investeringarna. Men med ett tillskott på minst 6000 bostäder inom planområdet, varav cirka minst 2000 i Göteborg och minst 4000 i Mölndal kommer beskattningsbar förvärvsinkomst öka. En ny befolkning kommer att flytta in, vilket ger ökande skatteintäkter. Utbyggnad av arbetsplatser och service kommer också generera skatteintäkter vilka dock är mer svårberäkneliga. Nya småföretag kommer troligen att bidra till kommunens skatteintäkter. Alla verksamheter bidrar till ett utökat arbetskraftsbehov och fler arbetstillfällen. Verksamheterna bidrar även till att avskärma bostäderna från motorväg och järnväg och därmed till en god bostadsmiljö. Blandad bebyggelse bidrar till minskad segregation vilket kan minska kommunens sociala kostnader. Slutsatsen är att utbyggnaden är lönsam både för Göteborg och Mölndal, jämfört med utbyggnad i ett mindre kollektivtrafiktillgängligt och med mindre utbyggd infrastrukturförsett område. Förutsättningarna är dock något olika för de båda kommunerna då Mölndal initialt kommer att få större kostnader i samband med infrastrukturinvesteringar, men på längre sikt blir de ekonomiska effekterna även för Mölndals stad större då befolkningen ökar med fler skattebetalare. Lönsamheten ökar även inom alla kostnadsområden i och med samarbetet mellan kommunerna för att uppnå de gemensamma planeringsmålen.

Bilagor

Utredning av luftmiljön

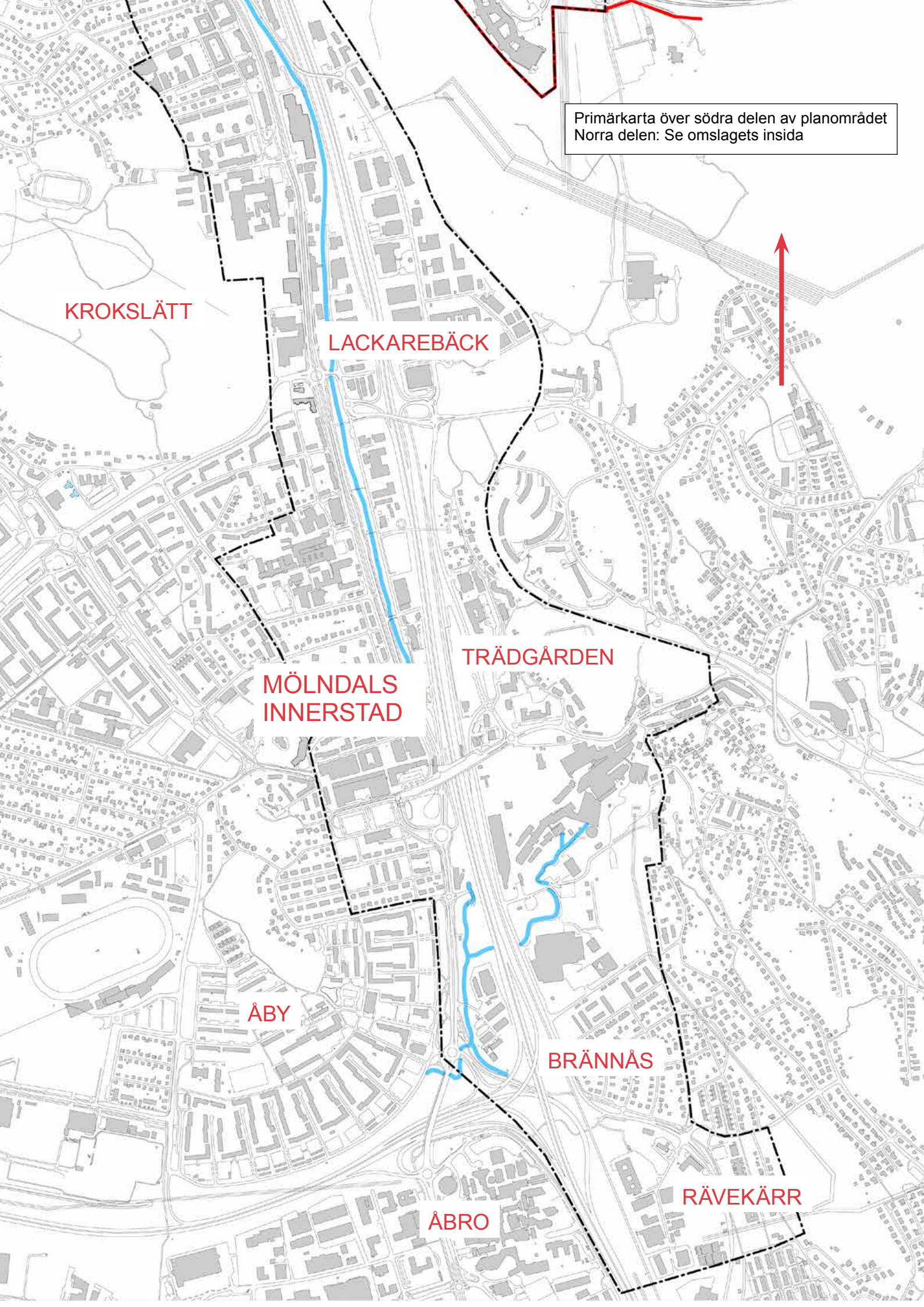
i Mölndalsåns dalgång år 2020.
Stadsbyggnadskontoret Göteborg stad
och stadsbyggnadsförvaltningen Mölndal stad
Uppdragsrapport 2013:2, Tomas Wisell

Studie transportkorridor

Mölndalsåns dalgång
Underlag till Fördjupad Översiktsplan
SWECO 2012 på uppdrag av Trafikverket

Rapport parallella uppdrag grönstruktur

Göteborg och Mölndal 2011-10-21


Primärkarta över södra delen av planområdet
Norra delen: Se omslagets insida
KROKSLÄTT
LACKAREBÄCK
TRÄDGÅRDEN
MÖLNDALS INNERSTAD
ÅBY
BRÄNNÅS
RÄVEKÄRR
ÅBRO

Varför en fördjupad översiktsplan ?

Enligt plan-och bygglagen ska varje kommun ha en aktuell översiktsplan. Översiktplanens syfte är att vara vägledande i beslut om användningen av mark- och vattenområden och hur stadsmiljön ska utvecklas. Denna fördjupade översiktsplan har framtagits i samarbete mellan Göteborg och Mölndal för att visa hur städerna tillsammans vill att bebyggelse och infrastruktur ska utvecklas i Mölndalsåns dalgång.

Process

Byggnadsnämnden i Göteborg och planeringsutskottet i Mölndal ansvarar för och leder arbetet med den fördjupade översiktsplanen. Dessa godkände den 26 november 2013 (Göteborg) och den 19 november 2013 (Mölndal) att den fördjupade översiktsplanen för Mölndalsåns dalgång skickas ut för samråd. Arbetet bedrivs av stadsbyggnadskontoret i Göteborg och stadsbyggnadsförvaltningen i Mölndal. Arbetet påbörjades i början av 2000-talet då en samrådshandling var utsänd på remiss. Arbetet har varit vilande ett antal år i avvaktan på att klarlägga utbyggnadsbehov för de statliga vägnäten.

Samråd

När en översiktsplan utarbetas ska samråd ske med statliga organ, grannkommuner och övriga berörda. Syftet är att diskutera och samråda om områdets framtida utveckling och ge alla en möjlighet att lämna synpunkter.

Samrådet pågår under tiden 11 december 2013 – 27 februari 2014.

Lämna dina synpunkter senast den 27 februari 2014 till stadsbyggnadskontoret, Göteborg eller till stadsbyggnadsförvaltningen, Mölndal.
Ange diarienummer 0853/09 (Göteborg) eller Pu 39/10 (Mölndal).

Kontakt:

Om du har frågor, kontakta Inger Bergström, Göteborg, tel 031–368 19 48, eller Elisabet Börlin, Mölndal, tel 031–315 14 21.

Göteborgs Stad

Mölndals stad