



# INNEHÅLL

Inledning .....	4
<b>GEOGRAFISKA INRIKTNINGAR.....</b>	<b>6</b>
Södra älvstranden, Järnvågen till Klippan .....	7
Mölnålsåns dalgång .....	19
Södra Askim .....	24
<b>TEMATISKA INRIKTNINGAR.....</b>	<b>28</b>
Jordbruksmark och livsmedelsförsörjning .....	29
Energiproduktion och energilagring .....	36
Klimatanpassning .....	40
Mobilitet och infrastruktur .....	55
Övriga ändringar .....	67
<b>RIKSINTRESSEN.....</b>	<b>75</b>
Riksintressen .....	76
<b>HÅLLBARHETSBEDÖMNING .....</b>	<b>81</b>
Sammanfattande och samlad bedömning .....	82
Miljökonsekvenser .....	88
Sociala konsekvenser .....	93
Ekonomiska konsekvenser .....	95

## INLEDNING

Göteborgs översiktsplan antogs av kommunfullmäktige 2022. Genom beslut om planeringsstrategin i maj 2024 förklarades översiktsplanen vara fortsatt aktuell. Samtidigt konstaterades att vissa delar av översiktsplanen behövde ändras och att andra delar kunde utgå. Göteborgs Stad arbetar därför med en ändring av översiktsplanen. Syftet med ändringarna är dels att bättre spegla kommunens viljeinriktning för mark- och vattenanvändning, dels att öka tydligheten för efterföljande planering.

Ett förslag till ändring av översiktsplanen skickades ut för samråd mellan 8 januari och 25 mars 2025. Resultatet av samrådet redovisas i en samrådsredogörelse, som också innehåller de förslag till justeringar som framförda synpunkter har gett anledning till. I samrådsredogörelsen har inkomna synpunkter sammanfattats ämnesvis tillsammans med kommunens kommentarer.

## Omfattning av ändringen

Denna ändring av översiktsplanen omfattar:

- En fördjupning för området Södra älvstranden, delen Klippan till Järnvägen.
- Inarbetning av de tidigare fördjupningarna för Mölndalsåns dalgång och Södra Askim.
- Inarbetning och uppdatering av tematiskt tillägg för översvämningsrisker.
- Två nya tematiska tillägg för jordbruksmark respektive energiproduktion och energilagring.
- Uppdatering av tematiska inriktningar för mobilitet och infrastruktur.
- Ett antal mindre ändringar i markanvändningskartan i planbeskrivningen.

Arbetet med ändring av översiktsplan för Göteborg grundar sig på ett antal olika beslut. Uppdraget att ta fram en fördjupning för Södra älvstranden gavs av kommunstyrelsen 2023-11-22 och syftar till att skapa förutsättningar för stadsutveckling inom ett av översiktsplanens utredningsområde. Det innebär en omvandling från industrimark till blandad stadsbebyggelse när färjeterminalerna flyttar och en utvidgning av innerstaden med traditionell kvartersstad. Ändringen hanterar Oscarsledens framtid, kulturmiljö och lokaliseringsfrågor avseende verksamheterna i Fiskhamnen, en ny gång- och cykelbro, social service, husbåtar och ett maritimt centrum. Ändringen hanterar även riksintressefrågor inom området.

Uppdraget att ta fram ett tillägg för energiproduktion och energilagring gavs i kommunfullmäktiges budget 2023. Tillägget syftar till att ge förutsättningar att hantera omställningen till ett fossilfritt samhälle, genom rekommendationer kring mark- och vattenanvändning för att underlätta lokal produktion av förnybar energi och utveckla möjligheter för energilagring.

Uppdraget att ta fram ett tillägg för jordbruksmark och livsmedelsförsörjning gavs av kommunfullmäktige 2022-12-08. Ändringen syftar till att visa hur jordbruksmarken ska användas och prioriteras i förhållande till andra samhällsintressen för att långsiktigt stärka livsmedelsförsörjningen i Göteborg.

Övriga ändringar har sin bakgrund i planeringsstrategin. Kommunfullmäktige gav i maj 2024 stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att ta fram förslag till ändring av översiktsplan för Göteborg i enlighet med godkänd planeringsstrategi. Detta uppdrag slogs samman med de tre redan pågående uppdragen kring fördjupning och tillägg till översiktsplanen för att genomföra ändringen av översiktsplanen i en samlad process.

## Samband med den kommunövergripande översiktsplanen

Detta förslag till ändring av översiktsplan för Göteborg omfattar endast de delar av översiktsplanen där det finns ett behov av att göra tillägg eller fördjupa översiktsplanen. Övriga delar av översiktsplanen ligger fast. Det innebär till exempel att den övergripande utvecklingsinriktningen om en nära, sammanhållen och robust stad liksom översiktsplanens utbyggnadsstrategi är utgångspunkten även för de nu föreslagna ändringarna. Även övriga krav på innehåll i en översiktsplan enligt plan- och bygglagen 3 kap 3-5 §§ finns redovisade i den kommunövergripande översiktsplanen och om det inte framgår av denna ändring, är dessa redovisningar oförändrade. Mark- och vattenanvändningskartans lager inom kategorin Värden och hänsyn påverkas endast i begränsad utsträckning av ändringen och gäller oförändrat inom de geografier som berörs av ändringen.

När ändringen av översiktsplanen har antagits kommer denna att läggas in i den kommunövergripande översiktsplanen. Att samla allt i en handling underlättar för att få en helhetsbild av hur kommunen har hanterat de olika aspekterna som ska belysas i en översiktsplan.

I några fall påverkar de nu föreslagna ändringar av översiktsplanen även ställningstagande i andra delar av översiktsplanen. När så är fallet framgår detta av granskningshandlingen. Ändringarna som föreslås får även konsekvenser för andra delar av översiktsplanen som är av redaktionell karaktär. Det gäller exempelvis hänvisningar mellan översiktsplanens olika delar samt justerade formuleringar som återkommer i fler sammanhang än inom de ändrade delarna. Detta kommer att uppdateras till antagandehandlingen då ändringarna kommer att integreras i den kommunövergripande översiktsplanen.

I samband med arbetet med ändring av översiktsplanen har även behov av att förenkla den digitala kartan för ökad användbarhet identifierats. Även detta är en justering som endast är av redaktionell och/eller teknisk karaktär. Till exempel kan vissa markanvändningslager slås ihop utan att den beslutade inriktningen eller ställningstagandet som är kopplat till avsedd användning förändras. Även denna förenkling av kartan kommer att synliggöras i antagandehandlingen.

## Läsanvisning

Förslaget består av en planbeskrivning samt en mark- och vattenanvändningskarta. Till förslaget hör även en hållbarhetsbedömning. Samtliga dessa delar har uppdaterats efter samrådet.

Planbeskrivningen beskriver vilka ändringar som föreslås samt innehåller de textavsnitt som föreslås läggas till den kommunövergripande översiktsplanen. Den består av ett kapitel för respektive del av ändringen samt ett kapitel om riksintressen som berörs av ändringen.

Markanvändningskartan består av tre fördjupade delar, samt av en del som visar lager som berör hela staden. För de tre fördjupningarna redovisas samtliga användningslager inom den berörda geografien. Det innebär att även kartlager som inte ändrats visas i denna granskningshandling. I planbeskrivningen framgår mer konkret vilka ändringar som föreslås även i karta jämfört med gällande översiktsplan. Varje kartlager är kopplat till en rekommendation och i vissa fall även till en objektsspecifik beskrivning. Dessa visas om man klickar på ett objekt i kartan. De lager som gäller för hela staden innebär att dessa lager i sin helhet kommer att bytas ut eller läggas till den gällande översiktsplanens markanvändningskarta.

## Läs mer

För de aspekter som inte berörs av denna ändring hänvisas till den gällande, kommunomfattande översiktsplanen för Göteborg.

<https://oversiktsplan.goteborg.se/>

## Digital översiktsplan

Förslag till ändring av översiktsplan för Göteborg finns även digitalt på:

<https://oversiktsplan-forslag.goteborg.se>

Till den digitala plattformen finns ett antal kunskapsunderlag länkade. Dessa utgör inte en del av planförslaget utan har tagits fram som hjälp för att läsa planförslaget och förstå de avvägningar som gjorts.



# GEOGRAFISKA INRIKTNINGAR

Södra älvstranden, Järnvågen till Klippan

MöIndalsåns dalgång

Södra Askim

## SÖDRA ÄLVSTRANDEN, JÄRNVÅGEN TILL KLIPPAN

### Södra älvstranden: Föreslagna ändringar i korthet

Innerstadens delområde Södra älvstranden utökas till att omfatta området mellan Järnvågen och Klippan. Den tillhörande beskrivningen av området idag utvecklas liksom potential och rekommendationer för att stötta en omvandling till blandad stadsbebyggelse.

Markanvändning för delområdet ändras från industriområde till blandad stadsbebyggelse inklusive tillhörande rekommendationer och särskilda objektsbeskrivningar för bland annat framtida älvförbindelser, framtida parker, framtida väg och barriäröverbyggande åtgärder för Oscarsleden, gatukopplingar, särskild hänsyn skyfall samt stadslivsstråk.

Ställningstaganden för riksintresset kommunikation och yrkesfiske som berör området förtydligas utifrån förslag om ändrad markanvändning.

Ett nytt kunskapsunderlag som beskriver planeringsförutsättningar och analys för området mellan Järnvågen och Klippan utgör bilaga till planförslaget för delområdet Södra Älvstranden.

Beskrivning och rekommendationer avseende nod för stadsutveckling för Fiskhamnen/Stigberget ändras.

Ett nytt kunskapsunderlag som beskriver planeringsförutsättningar och analys för området mellan Järnvågen och Klippan utgör bilaga till planförslaget för delområdet Södra Älvstranden, sträckan Järnvågen till Klippan.

Beskrivning och rekommendationer avseende nod för stadsutveckling för Fiskhamnen/Stigberget ändras.

### Omvandlingsområde i innerstaden

*Översiktsplanen föreslås kompletteras med följande text under geografiska inriktningar för Innerstaden, omvandlingsområde.*

#### Övergripande inriktning

Södra älvstranden utgör en central del av Göteborgs historiska älvfront och bär tydliga spår av stadens utveckling som befästningsstad, handels- och sjöfartsstad, hamnstad och industristad. Området präglas av relationen mellan stad och älv, verksamheter och bostäder.

Området sträcker sig från Stora hamnkanalen till Klippan. Större delen av området utgörs av hamnområde men stadsutveckling pågår öster om Järnvågen. Längs med denna sträcka går innerstaden från historisk stadskärna till historisk förstad som Majorna en gång i tiden var.

Ny bebyggelse har på senare år växt fram invid Järntorget och ett nytt resecentrum har tillkommit vid Stenpiren. Nya byggnader blandas med befintliga landmärken och starka symbolbyggnader i en kulturhistoriskt värdefull stadsmiljö.

---

## Läs mer

Planeringsförutsättningar för Södra älvstranden, Järnvågen till Klippan

---



Foto: Göteborgs Stad

Kajkanten och båtlivet längs älven har förändrats med tiden, i takt med utveckling av verksamheter knutna till hamnområdet. Området och stadslandskapet är än i dag präglad av den stora strukturella påverkan i och med utbyggnad av djuphamn och Oscarsleden. Inom området finns och används byggnader och vattenrum med stark koppling till sjöfarten, vilket utgör en viktig del i historien om stadens framväxt vid älven.

Den tydliga kulturnärvaron längs Södra älvstranden är unik för Göteborg. Kulturlivet bidrar här starkt till hela områdets identitet och attraktionskraft. Kulturverksamheterna skapar stadsliv i form levande och publika bottenvåningar såsom teatrar, scener och gallerier tillsammans med restauranger och affärer.

Idag upptas stora områden mellan Järnvågen och Klippan av kajer för färjetrafiken till Tyskland och Danmark och är därför inte tillgängliga för stadens invånare. När färjetrafiken flyttar tillgängliggörs ytor för omvandling från industriområde till blandstad och ger en möjlighet för älvstråket att åter aktiveras med människor och olika båtar.

---

### Rekommendationer för Södra älvstranden

- Låt topografi, stadslandskap och bebyggelsestruktur söder om Oscarsleden vara en utgångspunkt för ny bebyggelseutveckling norr om Oscarsleden.
- Säkerställ att de många olika uttrycken för berättelsen om hamn- och sjöfartsstaden i viktiga kulturmiljöer, landmärken och symbolbyggnader värnas och synliggörs i en omvandling till blandstad.
- Verka för att Oscarsleden långsiktigt ska utvecklas mot en mer integrerad stadsgata genom fler plankorsningar, sänkta hastigheter och en mer stadsmässig utformning med fortsatt god framkomlighet för kollektivtrafik.
- Utveckla ett sammanhängande älvstråk med kajer för olika ändamål och nya platsbildningar, ihop med högvattenskydd vid ombyggnad av kajkonstruktioner.
- Utveckla och stärk den blågröna strukturen med nya parker och gröna stråk som kombineras med öppna lösningar för skyfall och dagvatten.

- Verka för en god balans av bostäder, verksamheter och kommunal service.
- Lokalisera nya förskolor och skolor till platser med goda buller- och luftförhållanden.
- Värna och möjliggör för utveckling av befintligt verksamhetsområde vid Majnabbehallen som kopplas samman med blandad stadsbebyggelse genom lokalt vägnät mellan Fiskhamnen och Majnabbe.
- Säkerställ kajer för olika typer av fartyg och säkerställ hamnbassänger för olika funktioner, både för hamnändamål och som ekologisk funktion.
- Utveckla det lokala gatunätet norr om Oscarsleden och skapa bättre och attraktivare gång- och cykelkopplingar längs med älven och tvärs Oscarsleden..

---

### Bebyggelseutveckling

Bebyggelseutveckling mellan Järnvågen och Klippan är främst möjlig norr om Oscarsleden och vid Jaegerdorffsmotet. Innerstaden har störst potential att utvidgas med traditionell kvartersstad ut mot älven mellan höjdryggarna Stigberget och Gråberget. Här är blandad stadsbebyggelse med högre andel bostäder än kontor prioriterat.

Inom området förändras olika platsers lägen och potential genom förslag om utbyggnad av kvartersstad med mer finmaskigt gatunät och ny kollektivtrafik.

Genom en utbyggnad av kvartersstad med ett mer finmaskigt gatunät samt med ny kollektivtrafik, kommer olika platser inom området att få förändrad potential och läge. Förändrade lägen behöver följa med en lämplighet i hur de programmeras med innehåll. Vid en komplettering av ny bebyggelse vid Stigbergskajen finns potential särskilt för kontor, service och centrumfunktioner i lägre skala. Vid Jaegerdorff kan en annan hantering av det planskilda trafikmotet möjliggöra att ytor frigörs för stadsutveckling och att läget förändras. Här finns potential för ett mer sammanhängande och multifunktionellt gaturum och en bebyggelsemiljö som innehåller centrumfunktioner.

Lokaler i bottenvåningar prioriteras i stråk som stödjer en stadslivspotential såsom invid torg, hållplatser för kollektivtrafik och älvrummet. Idag förekommer lokaler i bottenvåning längs Karl Johansgatan och de lokala torgen Stigbergstorget och Chapmans torg, men potential finns att sprida stadslivet till fler platser. Innehållet i lokaler varierar med dagligvaruhandel, viss sällanköpshandel, gym, restauranger och kontor samt en stor andel verksamheter med kulturkopplingar. Det ger liv i stråk och platser under hela dygnet.

Ny bebyggelse behöver förhålla sig till befintlig kvartersstruktur, siktlinjer och skala. Bebyggelsens utformning och placering i förhållande till topografi och kulturmiljöer är viktig. Inom delområdet Södra älvstranden, Järnvågen till Klippan, finns potential för cirka 2000-3000 nya bostäder i flerbostadshus, ett spann som speglar i vilken grad Oscarsleden kan omvandlas till stadsgata samt bebyggelsens skala och täthet. Detta medför behov av en ny grundskola och cirka 3-4 förskolor med 4-6 avdelningar vardera. Storleken på förskolegårdar motsvarar ungefär ett kvarter och skolgård två kvarter. Kommunal service behöver prioriteras i lägen som kan rymma tillhörande friyta, gärna i anslutning till park och med goda luft- och bullerförhållanden. Lämpliga lägen är därmed främst runt

Majnabbe och i Majornas dalgång. Generellt är det svårt att hitta platser för kommunal service i angränsande stadsdelar.

Vidare kan området behöva omhändertata särskilda lokaliseringar som kräver viss storlek på yta. I närtid utgörs dessa anspråk av en ny placering av fiskhamn med verksamheterna samlade i en större byggnad samt möjlig lokalisering av idrottshall och simhall.

Befintliga verksamhetsbyggnader bevaras och nya ytor för verksamheter möjliggörs inom företagsområde i anslutning till västra delen av Fiskhamnsgatan. Här kan fiskhamn och hamnändamål samlokaliseras med befintliga kontorsverksamheter och äldre industribyggnader. Företagsområdet behöver kopplas samman med ny blandstad i gatustrukturen. Behov kring särskild hänsyn för bostads- och verksamhetsetableringar kan uppstå i gränzonerna.

Det är viktigt att ta vara på den variation av befintliga byggnader och karakterer som finns från olika tidsepoker i området. Dessa representerar områdets historia och utveckling över tid och möjliggör dessutom för olika typer av lokaler för kulturella verksamheter. Tälga lokaler med relativt låg hyra i de kulturmiljöer och industriområden som finns är en förutsättning för kulturetableringar och att området idag är så kulturtätt.

Kreativ zon för möjligt arbete med platsbyggnad pekas ut som en potential inom området vid Majnabbe, vars närområde rymmer kulturella verksamheter som är viktiga för områdets utveckling.

### *Parker, natur och vatten*

Det finns stor potential och behov av att tillskapa ny grön- och blåstruktur inom Södra älvstranden med koppling till befintlig blandstad.

Området mellan älven och Oscarsleden består till övervägande del av hårdgjorda ytor utifrån dess funktion som industri- och hamnområde. Med undantag för parker och träd runt Klippan och de gröna miljöerna på Majnabbeberget är grönstrukturen nästintill obefintlig och det finns begränsade ekologiska och sociala värden. Träd och gröna impedimentsytor invid Oscarsleden i västra delarna bidrar med vissa ekosystemtjänster och viss vattenreglering samt har en buller- och värmedämpande funktion.

Älvstråket har möjlighet att utvecklas till en ny ryggrad för offentliga rum med vattenkontakt med nya parker och gröna stråk. Detta stärker möjligheten för rörelse och vistelse i älvrummet och kan vidare genom gator med gröna inslag koppla samman älven med Slottsskogen. Särskilt finns potential i att utveckla ett stråk som går från Fiskhamnen till Slottsskogen via Styrmansgatan och Klareborgsgatan. Utformning och funktion av älvkanterna i området behöver variera utifrån dess förutsättningar. För stora delar av sträckan finns en hård kajkant som är lämplig för mer kommersiella ändamål. För hamnbassängerna är det lämpligt med älvkant i form av slänt som kan hantera vattenflöden och främja biologisk mångfald.

Behov finns fortsatt av kajer för sjöfarten med möjlighet att husera olika typer av båtar och fartyg. Inom området säkerställs Stigbergskajen och Majnabbekajen som mindre hamn och med plats för kryssning- och paradkaj med tillhörande roro-ramp. Allmänhetens tillträde till dessa kajer kan begränsas vilket påverkar var älvstråket kan förläggas inom delar av området. Vid Fiskhamnen föreslås en mindre hamn med potential för bland annat fritidsbåtar och husbåtar. I anslutning till denna föreslås en ny stadsdelspark vid vattnet. Tillsammans med tidigare



Illustration över sektion för grönt och blått stråk.

Illustration: Mareld

utpekade och planerade nya parker vid Sjöberget och Järnvägsparken vid Järnvägen bidrar den föreslagna stadsdelsparken till att skapa god tillgång till park inom geografien.

Utöver detta behöver bostadsnära parker tillkomma i olika delar av området och i anslutning till blågrön struktur. Det finns även ett stort tryck på befintliga lekmiljöer i närliggande stadsdelar och behov finns att skapa mötesplatser för barn och unga inom området. Fler allmänna lekplatser behöver tillkomma, inom befintliga och nya parker. En utmaning är att skapa utemiljöer som är lämpliga utifrån luft och buller vilket särskilt påverkar barn och unga negativt under uppväxtåren.

Södra älvstranden är i sin helhet särskilt utsatt för översvämningar i form av skyfall och höga vattennivåer i älven. Det finns särskilda behov inom området att hantera vatten och grönytor samlade och integrerade i stadsmiljön. Multifunktionella grönbåa lösningar för allmän plats är viktiga, där parker vid vatten behöver ha en särskild klimatanpassningsfunktion.

Vatten är strukturerande på vissa platser och behöver få ta plats i stadsrummet. Vid behov behöver parker vara översvämningssbara och hantera skyfall och dagvatten. Jaegerdorffsplatsen är en sådan plats där vatten är en nyckelfråga för framtida planering. Här föreslås därför ett öppet flexibelt grönbått stråk för att hantera skyfall.

### *Mobilitet och infrastruktur*

Den storskaliga infrastrukturen som präglar området från Järnvägen till Klippan hänger tätt samman med användningen av marken för verksamheter och färjeterminaler. En omvandling av industrimark till blandstad med mål och behov av ett mer hållbart resande innebär en möjlighet för att på längre sikt kunna omvandla stora delar av Oscarsleden till en mer integrerad stadsgata. En utveckling mot en mer integrerad stadsgata är särskilt viktig i områdes östra delar, Majorna och Masthugget, för att skapa förutsättningar för en sammanhängande kvartersstruktur. Omvandling mot blandstad har goda förutsättningar att minimera tillkommande alstring av fordonstrafik på leden jämfört med dagens verksamheter

och markanvändning.

En omvandling av Oscarsleden till en mer integrerad stadsgata med lägre hastighet krävs för att möjliggöra för fler bostäder längs leden samt för att främja ett hållbart resande. Oscarsleden föreslås som en huvudgata genom området med trafikal karaktär för främst lokal- och genomfartstrafik, kollektivtrafik och pendlingscykelstråk. En mer integrerad stadsgata innebär fler gatukorsningar i plan och minskade hastigheter jämfört med idag. En framtida omvandling kan och bör ske i olika etapper med olika sektioner längs sträckan och trafiken behöver fungera i sin helhet i området under en eventuell ombyggnad.

Gatunätet kan beskrivas som sammanhängande och gent söder om Oscarsleden och fragmenterat och bristfälligt norr om leden. Ny vägsträckning föreslås inom området som binder samman Klippan med Fiskhamnen och kopplar upp mot viktiga tvärgående stråk och framtida förbindelser över älven. Karl Johansgatan utgör idag ett gent och sammanhängande stråk mellan Järnvägen och Kungssten och har i stora delar goda förutsättningar för stadsliv. Potentialen i stråket stärks av en utveckling norr om leden med fler gatukorsningar över led.

Inom området är fokus på att utveckla och stärka gång- och cykelvänliga gatumiljöer som hänger samman i ett nät både norr och söder om Oscarsleden. Med en blandning av funktioner och målpunkter i området blir det nära till mycket och en stor del av vardagslivets resor kan därmed göras till fots eller med cykel. Framtida älvförbindelser, i första hand färjor för gång- och cykeltrafik, pekas ut vid ett flertal platser längs älven. Dessa kopplingar för gång och cykel över älven ger en ökad närhet mellan innerstadens norra och södra stadsdelar. Utbudet på båda sidor älven blir tillgängligt för fler och vidare ses potential i området med ökade transporter på älven. På längre sikt bedöms ett framtida läge för en ny gång- och cykelbro i området utredas vid dagens Tysklandsterminal, Majnabbe. Läget har stor potential att koppla samman centrala Hisingen med sydvästra Göteborg.

Järntorget utgör en bytespunkt och målpunkt för kollektivtrafik idag och behöver framgent avlastas. Med nya satsningar på kollektivtrafik i form av spårväg i tunnel mellan Lindholmen och Linnéplatsen får Stigberget ett hållplatsläge för stadsbana under mark. Satsningar på kollektivtrafik i Oscarsleden med buss kommer även innebära två nya hållplatslägen vid Stigberget och vid Jaegerdorffsplatsen. Här finns möjlighet att koppla samman dessa med befintlig kollektivtrafik, mot älven och färjelägen samt mot spårvagnshållplatser i Karl Johansgatan. Det är viktigt att stadsmiljön runt hållplatslägena utformas utifrån platsens förutsättningar och utifrån ett helhetsperspektiv så att nya flöden av människor från kollektivtrafik möjliggör och stödjer ett stadsliv med fokus på attraktiva miljöer för gående.

Eftersträvansvärt är att så lite parkeringsytor som möjligt ska tillkomma utifrån områdets nära läge till målpunkter och kollektivtrafik. Vid behov ska det samlokaliseras med andra funktioner invid Oscarsleden.

### Värden och hänsyn

Inom och i anslutning till Södra älvstranden finns flera särskilt värdefulla bebyggelsemiljöer och enskilda byggnader som är utpekade i Göteborgs stads bevarandeprogram och vissa områden omfattas av riksintresse för kulturmiljövärden. Området gränsar till ett flertal olika stadsdelar med olika karaktär, där topografi, planmönster, skala, arkitektur och andra karaktärsskapande drag ofta är specifika

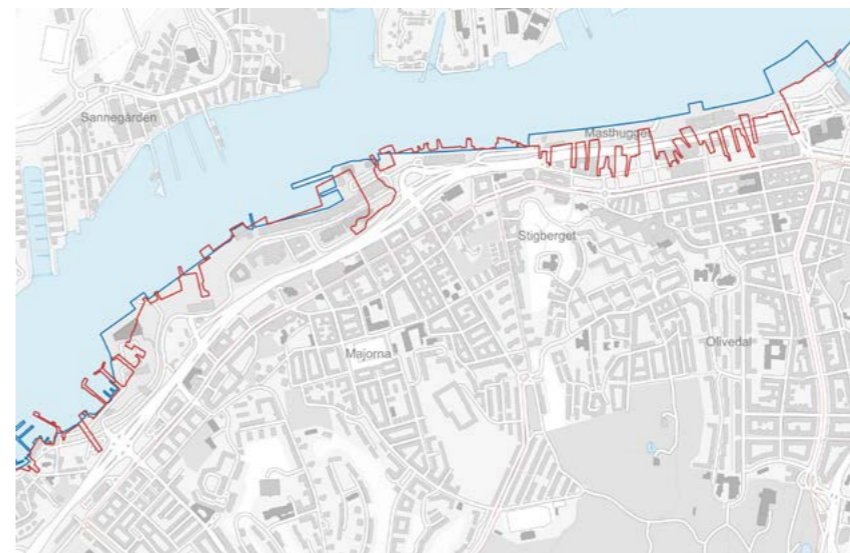


Bild över dagens kajlinje (blå) och kajlinje som går att utläsa från kartor år 1876 (röd).

för en historisk utbyggnadsperiod. Här möts tre av den centrala stadens övergripande karaktärsområden: Älvrummet, Stenstaden samt Majorna och västerut.

Älvkanten har ständigt förändrats i området och dess tidiga fikighet har ersatts med en rationell kajlinje och stora delar av marken som inte är bergsknallar och lera består av utfyllnader.

Här finns en utmaning att i ny stadsstruktur omtolka arvet från varvs- och sjöfartsstaden invid älvkanten och att koppla samman detta med en redan utbyggd stadsväv med höga kulturvärden av riksintresse. Det är viktigt att fortsätta vidmakthålla och stärka kopplingarna till vattnet samt att återupprätta strukturella kopplingar som brutits.

En viktig utgångspunkt är att hantera de stora dragen i landskapsbilden ihop med topografi och befintlig stad, där området rymmer en riktighetsförändring i Göta Älv, två större höjdryggar och dalgångar i mellan. Det låglänta landskapsrummet medger långa siktlinjer och synliggör viktiga stadsfronter exempel Klippan, Majnabbe och Stigberget som utgör särdrag i stadsilhuetten. Även enskilda byggnader med anknytning till hamn- och sjöfart i visuellt strategiska lägen samt invid kajområdena, såsom sjömanshustrun och kajskjul, har en nyckelroll i stadsbilden.

Identitetsbärande byggnader och sammanhållna kulturmiljöer upprätthåller här en berättelse om stadens framväxt och identitet. De behöver ges utrymme att synas för en fortsatt läsbarhet av området historia och framväxt som hamn och sjöfartsstad vid en omvandling till blandstad. Det innebär att den befintliga stadens struktur och skala samt viktiga siktlinjer behöver beaktas för ny bebyggelse.

Inom Södra älvstranden är det en utmaning att få till goda boende och vistelsemiljöer utifrån luft- och bullersituationen som kommer av nuvarande markanvändning för verksamheter och industri samt dagens funktion av Oscarsleden. Då luftkvalitet är en miljö kvalitetsnorm innebär det idag begränsningar i vad som kan göras var inom området, särskilt finns idag en begränsning närmast leden. På vissa platser är situationen sådan att den utesluter bostadsändamål, såsom vid Göta tunnelns mynning och i stark terräng.

Området präglas dels av behovet av att omhänderta höga havsvatten nivåer, dels flöden från skyfall. Sträckan utmed kajkanten är utpekad för högvattenskydd. En utbyggnad av området i etapper ska säkerställa klimatanpassning.

Då området i sin helhet ligger lågt och under de planeringsnivåer som staden föreskriver ses behov och potential av att hantera detta genom höjning av marken. Särskilda zoner eller platser bör även utpekas som möjliga att svämmas över. Inom området finns det utpekade strukturella skyfallsanläggningar i Masthugget, Fiskhamnen och vid Jaegerdorffsplatsen och Majnabbegatan. Särskilt har Jaegerdorffsplatsen, som utgör en lågpunkt i området och som samlar stora mängder vatten både vid skyfall och höga vattenstånd i älven, pekats ut för särskild hänsyn avseende skyfall.

Hela området berörs av miljö kvalitetsnorm för vatten eftersom det ligger i anslutning till Göta älv och nära havet. Området är starkt påverkad av hamnverksamhet, kajer, stadsbebyggelse och andra verksamheter. Vattenförekomsten status har klassats till måttlig ekologisk potential. Inom området återfinns platser med risk för markföroreningar. Strandzonen är heller inte naturlig som en följd av utfyllnad och hamnverksamhet och behöver åtgärdas vid en omvandling från industri till blandstad. Det finns behov av att bevara och utveckla de mer mjuka strandkanterna med viss ekologisk funktion som sammanfaller med hamnbassängerna vid Fiskhamnen och Majnabbe där det finns en särskild möjlighet att stärka den ekologiska funktionen. Hanteringen och reningen av dagvatten är viktigt ur en ytsynpunkt och bör ges plats inom området i nya gatu- och parkmiljöer.

Hela området berörs av miljö kvalitetsnorm för vatten eftersom det ligger i anslutning till Göta älv och nära havet. Området är starkt påverkad av hamnverksamhet, kajer, stadsbebyggelse och andra verksamheter. Vattenförekomsten status har klassats till måttlig ekologisk potential och får inte försämrats.

Inom området, både i mark och strandzon, återfinns markföroreningar från såväl modern industri som historiska verksamheter. Utredningar av markmiljö behövs i efterföljande planering för att säkra lämplig markanvändning.

Strandzonen är inte naturlig som en följd av utfyllnad och hamnverksamhet och behöver åtgärdas vid en omvandling från industri – till blandstad. Det finns behov av att bevara och utveckla de mer mjuka strandkanterna med viss ekologisk funktion som sammanfaller med hamnbassängerna vid Fiskhamnen och Majnabbe där det finns en särskild möjlighet att stärka den ekologiska funktionen. Hanteringen och reningen av dagvatten är viktigt ur en ytsynpunkt och bör hanteras samlat lokalt/i delområden och ges plats i offentliga miljöer.

### Stigberget och Stigbergskajen

*Översiktsplanen föreslås kompletteras med följande text under Geografiska inriktningar för innerstaden, Noder i en växande stadskärna*

Stigberget och Stigbergskajen har historiskt varit sammankopplade men är idag åtskilda utifrån topografi och infrastruktur. Det är två platser i samma geografi med olika karaktär, funktion och användning. Gemensamt är hur de båda samverkar för att upprätthålla berättelsen om Göteborg och sjöfarten, här finns Sjöfartsmuseet och Sjömanskyrkan samt en idag fungerande och aktiv kaj för parad- och kryssningsfartyg.

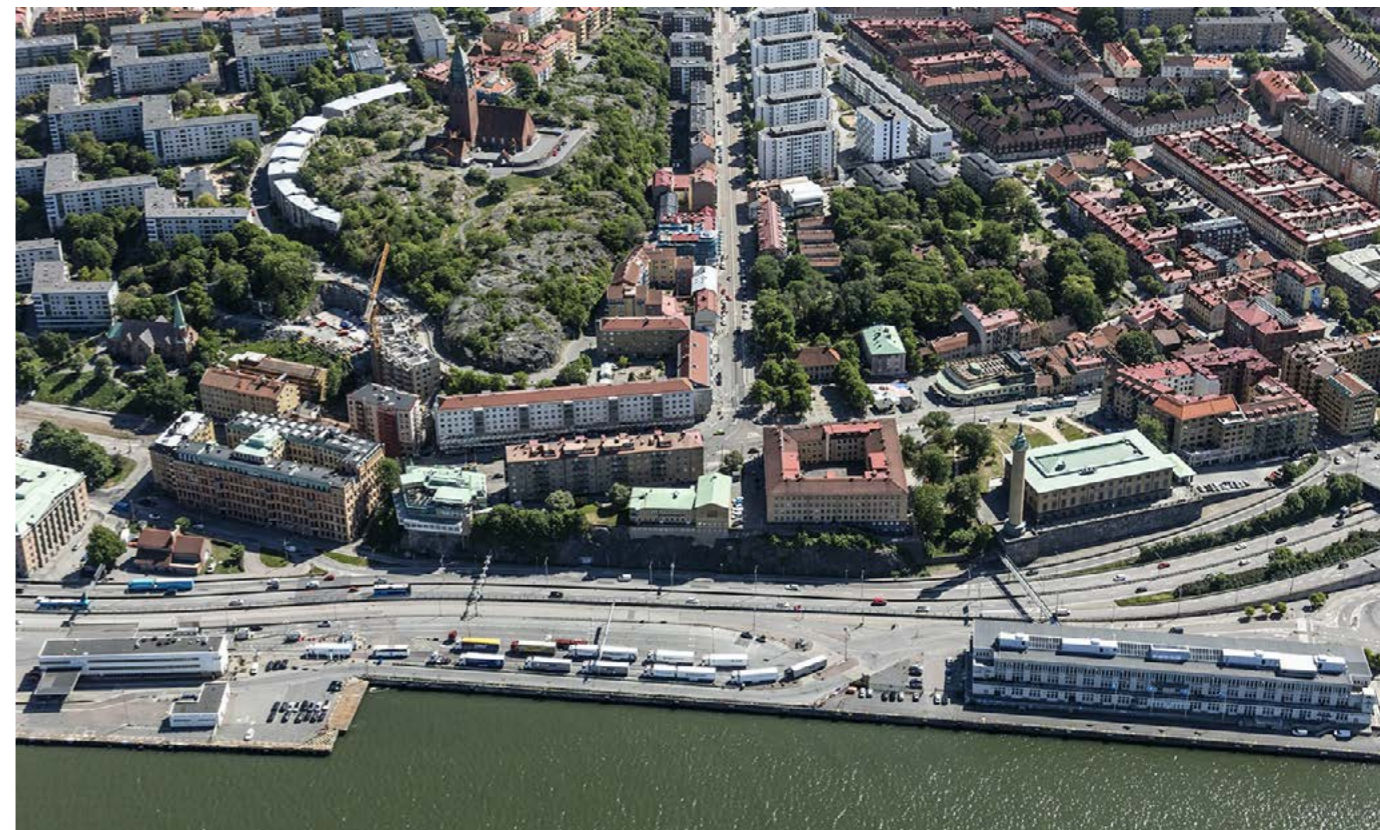


Bild på Stigberget och Stigbergskajen  
Foto: Göteborgs Stad

Stigberget har ett myllrande stadsliv med boende, handel, kultur och service invid torget och spårvagnshållplatsen på Karl- Johansgatan. Här finns parker och grönska i nära anslutning till torget som omgärdas av bebyggelse från olika tidsepoker i en lägre skala om ca två till sex våningar. Platsen är känslig för förändring och en uppskattad plats och målpunkt i staden.

Stigbergskajen är idag främst ett trafikkrum med bristfällig mänsklig interaktion förutom vid passagen mellan Amerikahuset och Masthugget eller det genomgående cykelstråket utmed älven. Platsen präglas av stora asfaltsytor och trafikmot, fordon i höga hastigheter och höga bullernivåer. Merparten av kajkanterna ligger inom avstängda verksamhetsområden utan tillgänglighet för allmänheten. När verksamheterna flyttar kan delar av ytorna omvandlas och närheten till älven tillvaratas. Platsen har en hög tålighet för förändring och behöver utvecklas för utgöra en del av en utvidgad innerstad och stadskärna.

En ny bytespunkt vid Stigbergskajen planeras, med ett underjordiskt hållplatsläge för Lindholmsförbindelsen med koppling till Stigberget och ett framtida hållplatsläge för buss med möjlighet att stanna på Oscarsleden. Vidare ses möjligheter att anlägga ett hållplatsläge för färjetrafik i Djurgårdsgatans förlängning. Stigbergskajen kommer fortsatt ha en funktion som kryssnings- och paradkaj vilket medför anspråk på ytorna närmast kaj för att vid tillfälle kunna stängas av för allmänheten men utgör fortsatt en viktig del av ett nytt stadsrum.

För att ta vara på Stigberget och Stigbergskajens värden och potential behöver planering ske utifrån en sammanhållen helhet i geografin och ny stads-

utveckling integreras i befintlig stadsstruktur genom ett mer sammanhängande och finmaskigt gatunät. Eventuellt kan mindre byggnader invid Stigbergskajen uppföras så att de stöttar stadsrummet här och även har möjlighet att kunna husa den service som en framtida bytespunkt kan kräva. På Stigbergstorget finns inget utrymme för förtätning av ny bebyggelse och det är viktigt att värna den skala på bebyggelse och stadsrum som finns samt att här arbeta med en attraktiv stadsmiljö.

Trafikrummen som idag får ta stor plats i området behöver minska och/eller omprogrammeras för att prioritera hållbart resande. Både Stigbergstorget och ytorna nere vid kaj behöver anpassas till den nya kollektivtrafiken med sina krav på framkomlighet och de nya flöden av människor i stadsrummet som kollektivtrafiken medför. Plats behöver ges för människor och vistelseytor. Det är viktigt att kunna korsa Oscarsleden i plan vid Stigbergskajen och att gaturummet här stödjer ett attraktivt stadsrum för gående och cyklister, dock fortsatt med framkomlighet för fordon.

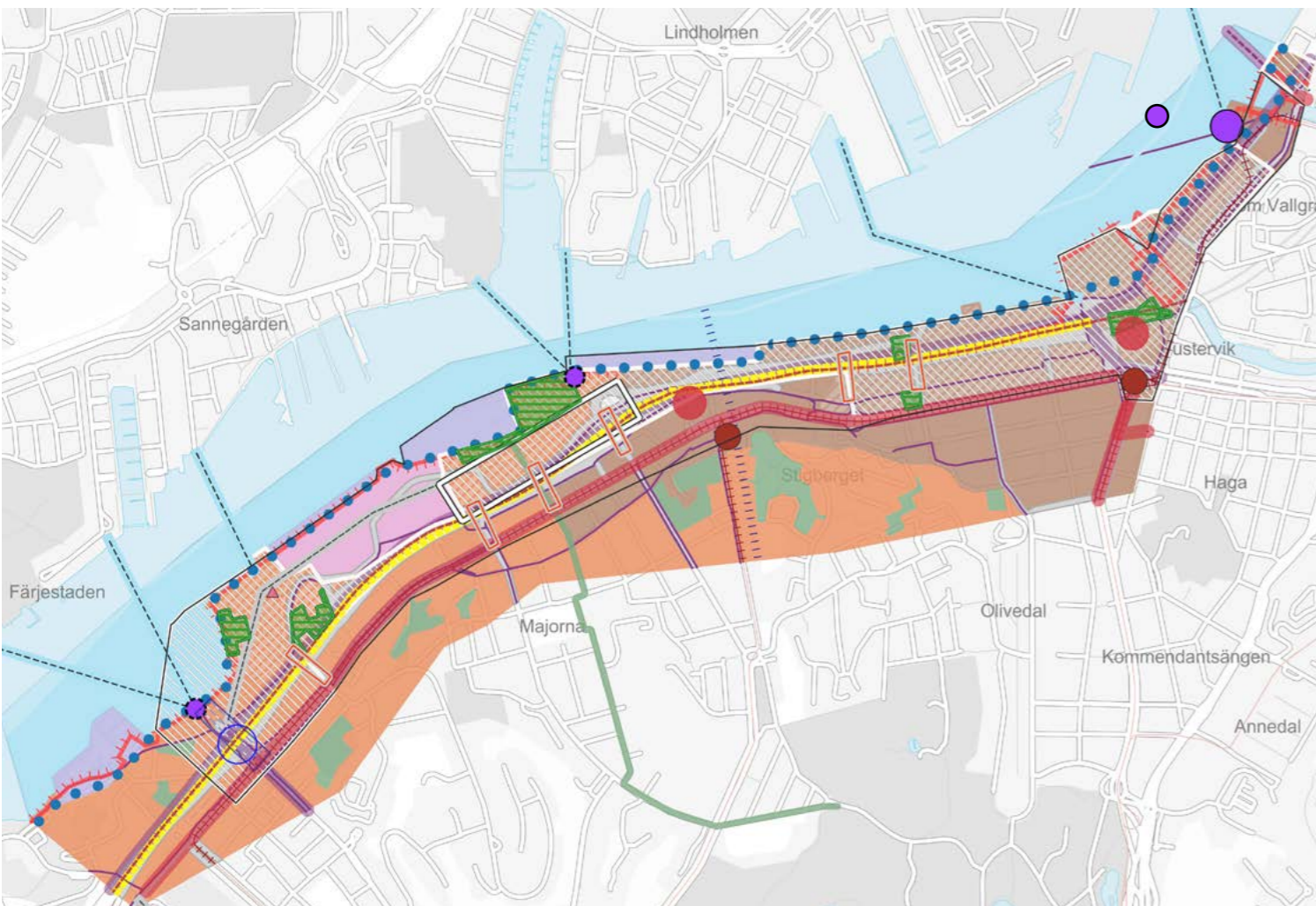
---

### Rekommendationer

- Stärk och återupprätta kopplingen mellan Stigbergstorget och Stigbergskajen med utgångspunkt i den historiska kopplingen invid Bläsgatan, öster om Sjöfartsmuseet.
  - Värna öppna ytor och rum, siktlinjer och den skala på bebyggelse från olika tidsepoker som omger Stigbergstorget.
  - Tillvarata den utbyggnadspotential och förändringstryck som kommer med ny kollektivtrafik och stadsutveckling i en helhet invid Stigbergskajen.
  - Minska trafikytorna genom att främja kapacitetsstarkt resande med andra hållbara färdmedel och möjliggör en attraktiv stadsmiljö som prioriterar mänsklig skala och vistelsekvaliteter.
  - Verka för att nya hållplatslägen för kollektivtrafik har en hög arkitektonisk utformning som underordnar sig platsen och stödjer utvecklingen av stadsmiljön.
- 

### Ändring markanvändningskartan

- Delområdet Södra Älvstranden utökas geografiskt västerut till att omfatta området från Skeppsbron till Klippan. Delområdet Majorna och västerut minskas i motsvarande omfattning. Beskrivning och rekommendationer för Södra Älvstranden uppdateras.
- Industriområde och utredningsområde blandad stadsbebyggelse tas bort och ersätts med omvandlingsområde för blandad stadsbebyggelse och företagsområde.
- Kreativ zon läggs till i Majnabbe med tillhörande rekommendationer för fortsatt arbete med platsbyggnad.
- Mindre hamnområde läggs till för att möjliggöra för fortsatt kryssnings- och paradkaj vid Stigbergskajen och utveckling av en ny kryssnings- och paradkaj vid Majnabbe. Område för mindre hamn pekas även ut för hamnbassängen vid Fiskhamnen för att möjliggöra för småbåtar, husbåtar och maritimt centrum. Havsområdet minskas där dessa tillägg görs.
- Behov och möjlig lokalisering av framtida stadspark och bostadsnära parker synliggörs som föreslagna ytor och ett grönt stråk i innerstaden läggs till längs Godhemsgatan till Fiskhamnen.
- Nod för stadsutveckling Stigberget/Fiskhamnen kvarstår i befintligt läge men byter namn till Stigberget och beskrivning och rekommendationer uppdateras. Beskrivningen av Systemviktig bytespunkt Stigberget ändras, med syfte att förtydliga Stigbergets relation till kollektivtrafikanspråken.
- För att tydliggöra planeringsinriktningen på längre sikt om en mer integrerad Oscarsled ändras beskrivningen och rekommendationer för Barriärminskade åtgärder på Oscarsleden och ett utredningsområde för kommunikation läggs till vid Fiskhamnsmotet. Även viktiga urval av gatukopplingar synliggörs. En framtida lokal väglänk läggs till mellan Jaegerdorffsmotet och Fiskhamnsmotet för att möjliggöra ett lokalt sammanhängande stråk.
- Ett nytt stadslivsstråk pekas ut för Karl- Johansgatan som uppvisar stadslivspotential.
- För att synliggöra potentialen i omvandlingen av trafikmot och trafikmiljö mot en mer stadsmässig plats med centruminnehåll ges jaegerdorff en omvandling korsning.



## MÖLNDALSÅNS DALGÅNG

### Mölndalsåns dalgång: Föreslagna ändringar i korthet

Innerstaden kompletteras med ett nytt delområde, Mölndalsåns dalgång. Till delområdet hör rekommendationer och beskrivande text kring områdets utveckling.

Östra mellanstaden kompletteras med en rekommendation för Kallebäck.

Markanvändningskartan justeras för att bättre stämma överens med inriktningen för delområdet.

Ändringen innebär att stora delar av de redovisade planeringsförutsättningar som i nuläget finns i fördjupningen för Mölndalsåns dalgång utgår. Översiktsplanens kunskapsunderlag Beskrivning av centrala Göteborgs karaktärsområden kompletteras med en beskrivning av delområdet Mölndalsåns dalgång.

### Södra Älvstranden

#### Blandad stadsbebyggelse

- Stadskärna
- Utvidgad innerstad
- Delområden centrala Göteborg
- Nod för stadsutveckling
- Kreativ zon
- Stadslivsstråk
- Förändrad markanvändning stadskärna
- Förändrad markanvändning utvidgad innerstad
- Omvandlingsområde

#### Verksamheter

- Företagsområde
- Mindre hamn

#### Parker, natur- och rekreationsområden

- Stads- och stadsdelsparker
- Bostadsnära parker och natur innerstaden
- Framtida parker
- Gröna stråk innerstaden
- Älvstråk

### Infrastruktur

- Korsning omvandling
- Gatukoppling, befintliga och framtida
- Befintlig spårväg**
- Spårväg
- Spårväg i tunnel
- Framtida spårväg**
- Spårväg
- Spårväg i tunnel
- Särskild hänsyn skyfall
- Övergripande vägnät
- Framtida väg
- Befintligt cykelvägnät
- Pendlingscykelnät
- Framtida älvförbindelser
- Framtida cykelbroar innerstaden
- Viktig angöring för skärgårdstrafiken
- Framtida angöring för skärgårdstrafiken
- Barriärminskande åtgärder infrastruktur
- Förändrad infrastruktur för kollektivtrafik
- Kollektivtrafik systemviktiga bytespunkter
- Utredningsområde kommunikation
- Högvattenskydd framtida
- Farleder

### Vattenområde

- Hav

För rekommendationer kopplat till markanvändningskartan hänvisas till den digitala översiktsplanen på <https://oversiktsplan-forslag.goteborg.se/>

### Nytt delområde i innerstaden

Översiktsplanen föreslås kompletteras med följande text under geografiska inriktningar för innerstaden, kompletteringsområden.

Delområdet Mölndalsåns dalgång sträcker sig från Örgrytevägen i norr till kommungränsen i söder och vidare in i Mölndals stad. E6:an, järnvägen, Mölndalsvägen och Mölndalsån är starkt strukturerande element för området i nord-sydlig riktning. Området har en lång historia med flera industrier som växte fram i slutet av 1700-talet och under 1800-talet. Först efter 1950-talet började bostäder tillkomma i området. Mölndalsån har historiskt nyttjats både som transportled och som processvatten till industrierna. Lisebergs nöjespark tillkom i samband med jubileumsutställningen 1923 och har än idag har en stor betydelse för vilken roll området spelar i staden.

Delområdet Mölndalsåns dalgång har ingått i en fördjupning av översiktsplanen som togs fram gemensamt med Mölndals stad (2017). De senaste åren har området genomgått en omvandling till tät stadsbebyggelse med bostäder, handel och kontor.

Det innebär att en stor del av den stadsutveckling som föreslogs i den tidigare fördjupningen av översiktsplanen därmed genomförts. Även evenemangsområdet har fortsatt växa söder om Liseberg. Området är nu en del av den utvidgade innerstaden och har gått från omvandlingsområde till att vara ett kompletteringsområde.



Mölndalsåns dalgång från norr  
Foto: Göteborgs Stad

---

## Rekommendationer

- Planera och utforma kompletteringar med utgångspunkt i Mölndalsån och dess potential samt i stadslandskapets förutsättningar såsom den flacka dalbotten och bergshöjderna runtom.
  - Komplettera området med ytterligare parkytor, friytor och samhällsservice.
  - Utforma grönstrukturen för att stärka de ekologiska sambanden mellan grönområdena och för att bevara och öka den biologiska mångfalden.
  - Mölndalsån ska utvecklas enligt översiktsplanens principsektion för blågröna stråk i innerstaden.
  - Mölndalsvägen ska fortsätta utvecklas till ett stråk med stadsmässig karaktär som stödjer ett levande stadsliv.
  - Äldre kulturmiljöer och kulturhistoriskt värdefulla miljöer ska tas tillvara och utvecklas som karaktärsskapande element i stadsbilden.
  - Bebyggelseutveckling
- 

### Bebyggelseutveckling

Utvecklingen i Mölndalsåns dalgång har inneburit ett stort tillskott av såväl bostäder som kontor och service. Viss kompletteringsbebyggelse bedöms fortfarande vara möjlig, förutsatt att behov av ytor för parker och kommunal service kan tillmötesgås. Främst bör kompletteringar omhändertas inom befintlig stadsstruktur, till exempel genom att använda befintliga byggnader till nya ändamål.

En utmaning för kommande utveckling i området är att balansera ett högt exploateringsstryck med kvalitativa offentliga rum och kopplingar till omkringliggande stadsområden. Fler öst-västra kopplingar behöver utvecklas för att bättre knyta dalgången till kringliggande områden. Efter den relativt storskaliga omvandlingen som Mölndalsåns dalgång har genomgått föreslås inriktningen för området vara mer begränsad kompletteringsbebyggelse med ett större fokus på stadsmiljöförbättringar. Bristen på parker och gröna områden gör att det blågröna stråket längs med ån är viktigt att värna. De offentliga rummen behöver rustas upp och det krävs kompletteringar med kommunal och kommersiell service samt ökad tillgång till rekreation

### Mobilitet och infrastruktur

En omvandling till ett mer stadsmässigt stråk längs Mölndalsvägen har delvis genomförts men flera sträckor kvarstår. Omvandlingen behöver därför fortgå, både inom Göteborg och i samverkan med Mölndal. Det är även viktigt att utveckla de öst-västra kopplingarna. Området har goda förutsättningar att utvecklas till en nära del av staden. För att minska bilbehovet i området behöver närservicen öka och gång- och cykelförbindelser utvecklas och kompletteras i lokalvägnätet. Barriäreffekter för gång och cykel ska minska och korsningspunkter för gång och cykel förbättras. Genom att tillämpa lägesbaserad planering kan huvudstråk, noder och mötesplatser få mer aktiva bottenvåningar.

Flera åtgärder för bland annat cykelinfrastruktur som pekades ut i den tidigare fördjupningen av översiktsplanen har ännu inte genomförts samtidigt som bebyggelseutvecklingen varit mer omfattande än förväntat. En analys bör ge-

nomföras för att ta reda på hur den faktiska trafikutvecklingen i området sett ut.

E6:an 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. Befintlig GC-passage under motorvägen vid Jakobsdal ska bevaras och fortsatt vara kopplad till Mölndalsvägen vid Lisebergs utbyggnad. Undergången behöver utvecklas eller kompletteras för att upplevas tryggare och attraktivare.

En koppling från väg 40 till E6/E20 syd behöver utredas, med syfte att öka kapaciteten och framkomligheten för logistikverksamhet längs väg 40.

### Parker, natur och vatten

Grönstrukturen i Mölndalsåns dalgång behöver utvecklas och bli en integrerad del av stadsmiljön, med fler bostadsnära parker i bebyggelsen och kopplingar till omgivande större naturområden. Ambitionen är att området närmast Mölndalsån och Mölndalsvägen ska utvecklas till ett sammanhållet grönt stadsrum. Flera gångbroar bör tillkomma för att skapa fler tvärgående kopplingar över ån.

Det är brist på parker och andra gröna områden framförallt i den centrala delen av dalgången. Mölndalsåns vatten och stränder tillhör ofta privata fastigheter vilket gör stränderna svårtillgängliga för allmänheten, särskilt på åns östra sida. Lämpliga ytor att omvandla till park är också begränsade. En utmaning för utveckling av allmän plats i hela området är att det finns lite kommunägd mark. För att tillgången till park ska öka behöver nya lösningar och arbetssätt tillämpas. Markförvärv kan till exempel bli aktuellt.

Mölndalsån är ett av Göteborgs viktigaste och mest välfungerande blågröna stråk, och spelar stor roll för möjligheten till klimatanpassning i området. Stråket fungerar som en sval och gen korridor mellan Göteborg och Mölndal. Eftersom Mölndalsån utgör en naturlig lägpunkt i området har den en viktig funktion som skyfallsled. Vid utveckling av det blågröna stråket behöver Mölndalsåns funktion och kapacitet att hantera höga flöden vid dimensionerande skyfall beaktas. Att stora delar av området är hårdgjort innebär att här finns ett flertal värmeöar. Med fler parker och mer grönstruktur kan detta förbättras.

### Värden och hänsyn

Det finns flera äldre kulturmiljöer och kulturhistoriskt värdefulla miljöer som behöver beaktas när Mölndalsåns dalgång utvecklas. Dalgången ramar in stadsrummet och skapar en tydlig orienterbarhet i landskapet. Möjligheten att färdas på Mölndalsån gav upphov till den industriella utvecklingen som än idag präglar området. På ömse sidor av Mölndalsån mellan Korsvägen och Lana finns flera kulturhistoriska miljösammanhang, strukturer och särskilt värdefulla byggnader. Bland dessa miljöer och platser återfinns bland annat Liseberg, Kanold fabrik och Jakobsdals spinneri, Landshövdingekvarter i Krokslätt och före detta Wezäta tryckeri. Dessa utgör i samverkan en väsentlig del av stadsdelens identitet och historia och flera har en särskild plats i stadsbilden.

Utöver stadens program för bevarande har fördjupade kulturhistoriska yttredningar genomförts i Mölndalsåns dalgång. Dessa beskriver de värden som identifierats samt hur de förväntas bevaras, användas och utvecklas.

Det finns risk för förorenad mark eftersom Mölndalsåns dalgång under lång tid varit bebyggt med industrier av olika slag. Markundersökningar eller marksanering kan behövas vid exploatering och vid ändrad markanvändning.

---

### Läs mer

Läs mer om kulturmiljö i Mölndalsåns dalgång i Beskrivning av karaktärsområden i innerstaden

---

Området längs med E6 har höga nivåer av luftföroreningar. Även delar av området närmast Mölndalsvägen har utmaningar avseende luftkvalitet. Det kan krävas detaljerade utredningar för att klargöra om miljökvalitetsnormer kan klaras i dessa områden.

Stabiliteten utmed Mölndalsån behöver kontrolleras och eventuellt förstärkas. Dagvatten ska i första hand tas omhand lokalt på kvartersmark. Då markens infiltrationsförmåga är låg vid lerjordar i dalgångens mitt bör flera andra åtgärder vidtas i kombination. Sanering av förorenad mark i olika omfattning kan krävas vid nybyggnad och vid ändrad markanvändning.

## Kallebäck

Översiktsplanens geografiska inriktningar för östra mellanstaden föreslås kompletteras med följande rekommendation och beskrivande text.

En ny koppling för busstrafik, gång och cykel mellan Kallebäck och Lackarebäck föreslås för att koppla Kallebäck söderut till Mölndals innerstad. Vidare föreslås en ny gång- och cykelbro norr om ICA Maxi mellan Kallebäck och Grafiska vägen/Mölndalsvägen. Därigenom skapas även en gen förbindelse mellan Mölndalsåns dalgång och Delsjöns naturområde. Befintliga stråk såsom Sankt Sigfridsgatan och gångförbindelsen under väg 40 vid Gustafs Källa bör utvecklas utifrån fotgängare och cyklisters behov. Möjlighet till en metrobusstation behöver beaktas på eller vid E6 i anslutning till Kallebäck.

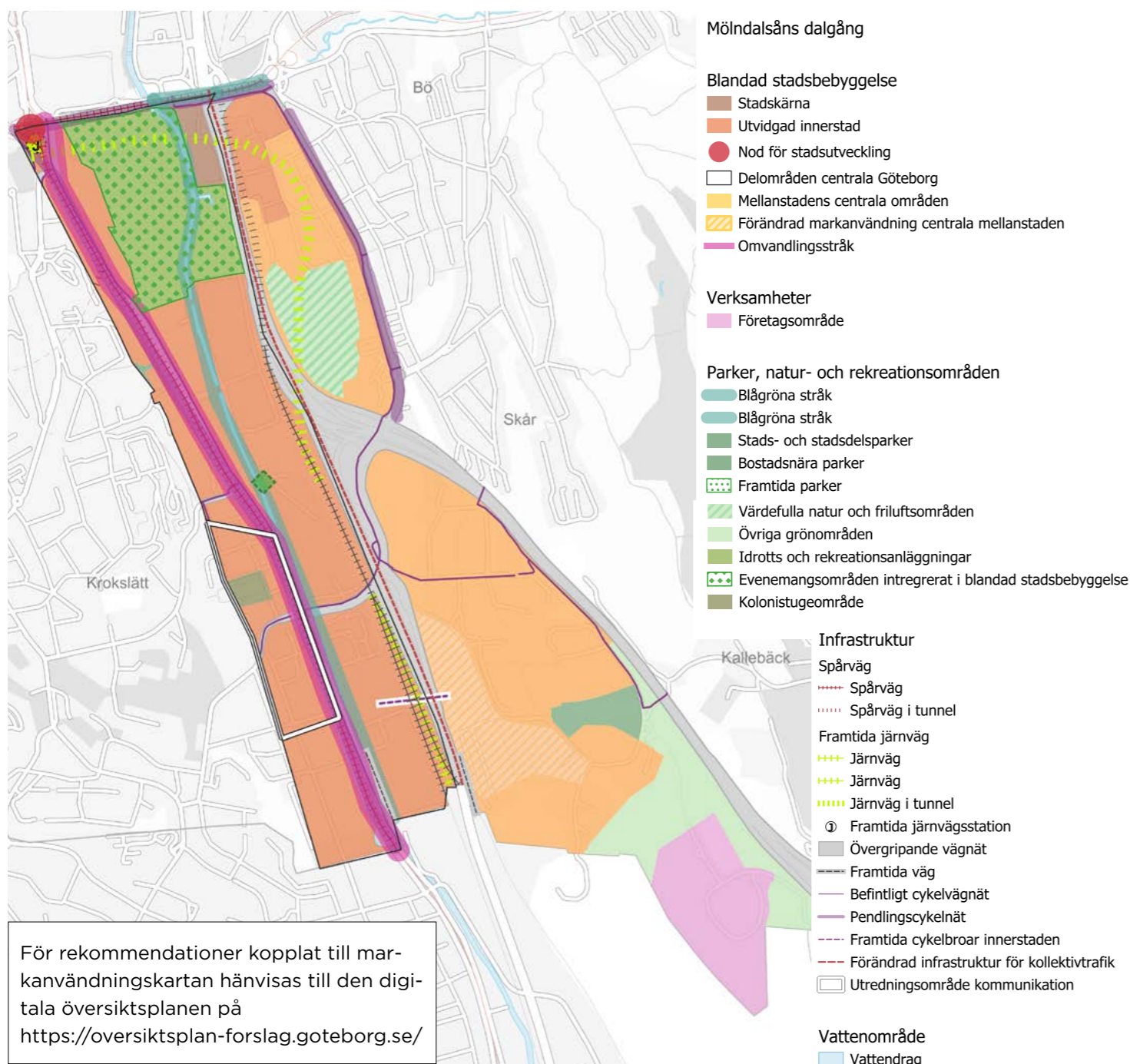
### Ny rekommendation

- Kallebäck ska kopplas till Mölndalsvägen, Skår och Flöjelbergsgatan genom att överbrygga de barriärer som finns.

### Ändring markanvändningskartan

För att spegla de ambitioner som översiktsplanen redovisar för området, och även för att bättre spegla den utveckling som redan skett, föreslås följande justeringar av översiktsplanens markanvändningskarta:

- Mölndalsåns dalgång läggs till som ett nytt delområde i innerstaden.
- Området väster om E6 redovisas som ett Kompletteringsområde inom den utvidgade innerstaden.
- Området öster om E6 (Kallebäck) redovisas som mellanstadens centrala delar.
- Mölndalsvägen pekas ut som omvandlingsstråk.
- Liseberg läggs till som evenemangsområde.
- Område för förändrad markanvändning, blandad stadsbebyggelse vid Skårs kulle utgår. Området är inte lämpligt att tas i anspråk för bebyggelse på grund av höga naturvärden och fornminnen vilket kraftigt begränsar exploateringsmöjligheterna.
- Utredningsläget för pendelcykelstråk i Mölndalsåns dalgång uppdateras. Två av tre alternativa sträckningar har i samband med efterföljande planering bedömts inte vara möjliga. Fokus bör därför ligga på pendelcykelstråk i Mölndalsvägen.
- Framtida väg (huvudgata) mellan Kallebäck och Lackarebäck läggs till. Syftet med kopplingen är att möjliggöra för busstrafik samt gång- och cykelväg mellan Kallebäck och Lackarebäck.
- Framtida väg (lokalgata) mellan Grafiska Vägen och Flöjelbergsgatan läggs till.
- Framtida gång- och cykelbro över E6 mellan Kallebäck och Grafiska Vägen läggs till.
- Objektbeskrivning för framtida bostadsnära park förtydligas med att behovet i området inte är löst med en bostadsnära park.
- Objektbeskrivningen för Grönblått stråk Mölndalsån uppdateras med att lokalt åtgärdsprogram för Mölndalsån ska fungera som planeringsunderlag.



## SÖDRA ASKIM

### Södra Askim: Föreslagna ändringar i korthet

En ny beskrivning av tyngdpunkten Nya Hovås ersätter befintlig text. Samtidigt byter tyngdpunkten namn till Sandås.

Text om planeringsreserverna i södra Askim uppdateras.

Markanvändningskartan kompletteras med två objekt, ett blågrönt stråk och ett framtida cykelstråk.

Ändringar införs i översiktsplanens geografiska inriktningar för ytterstaden och innebär att den tidigare fördjupningen för södra Askim utgår. Därmed får området mindre detaljerade inriktningar om exempelvis exploateringstal och gestaltning.

### Sandås

*Översiktsplanens geografiska inriktningar för tyngdpunkten Nya Hovås föreslås ersättas och kompletteras med följande rekommendation och beskrivande text:*

Sandås (tidigare kallat Nya Hovås) är en tyngdpunkt i ytterstaden med handel, verksamheter och flerbostadshus, som har växt fram under de senaste åren kring Brottkärrsmotet i norra Billdal. Sandås är även en knutpunkt för kollektivtrafik. Här finns ett relativt stort utbud av service som vänder sig till närområdet men som även lockar mer långväga besökare.

Det finns ytterligare potential att komplettera och förtäta runt Sandås. Totalt 1500–2000 nya bostäder skulle kunna tillkomma på omse sidor om väg 158 (Säröleden). Huvudinriktningen för området bör vara en relativt tät bebyggelse med inslag av service och arbetsplatser.

Bebyggelsestrukturen i närområdet runt Sandås är relativt gles och består främst av småhus. Det bidrar till högt bilanvändande. Väg 158 är ett viktigt stråk för den här delen av staden och utgör samtidigt en barriär mellan öst och väst. Vägen är statlig och har betydelse för det regionala vägnätet. Det pågår en succesiv ombyggnad av väg 158 för att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken. En utveckling av kapacitetsstark kollektivtrafik är en förutsättning för en utveckling av de södra delarna av Askim. På längre sikt kan detta vara en järnvägsförbindelse som fortsätter till Kungsbacka. Ett möjligt framtida läge för en pendeltågstation skulle kunna vara vid Sandås, som kan utvecklas till en vik-

tig bytespunkt. En järnvägsförbindelse skulle även ha betydelse för utvecklingen i sydvästra mellanstaden och kunna avlasta gatunätet i centrala Göteborg. Innan dess finns behov av att stegvis förstärka kapaciteten för buss på väg 158, till exempel genom metabuss.

Förutsättningarna för att cykla och gå behöver utvecklas för Sandås. Säröbanan är en välanvänd nord-sydlig cykelkoppling, men det finns behov av bättre kopplingar i öst-västlig riktning. Det är brist på stadsdelspark och bostadsnära park vid Sandås. De offentliga rummen kring tyngdpunkten bör därför utvecklas med gröna inslag för att stärka platsens attraktivitet. Stora naturvärden finns i kustområdet och i den gröna kilen vid Sandsjöbacka i öster. Värdefulla naturområden, kulturmiljöer, lek miljöer och gröna stråk ska bibehållas och utvecklas och borttagna värden i tät bebyggelse ska ersättas så att förlusten kompenseras. Genom Sandås rinner Krogabäcken, som är utpekad som ett blågrönt stråk vars ekologiska och sociala funktioner behöver utvecklas. Bäckens funktioner fungerar även som skyfallsled med utlopp i havet.

Området har en hög andel småhus, ca 45 %, att jämföra med 19 % för hela Göteborg. En mindre andel småhus kan tillkomma men framför allt finns behov av andra upplåtelseformer för att skapa ett bredare utbud av boendemiljöer, bostadstyper och en ökad variation i stadsmiljön.

Inom området finns berg av hög kvalitet och några få djupa sprickzoner. Utfyllnader i lerområden ska utföras med stor försiktighet, för att undvika permanenta grundvattensänkningar och sättningar. Större sprickzoner i berg kan försvåra och fördyra undermarksanläggningar. Lokala rasrisker i bergsområden förekommer.

### Planeringsreserver

*Översiktsplanens geografiska inriktningar för ytterstaden föreslås kompletteras med följande text som beskriver planeringsreserver i södra Askim.*

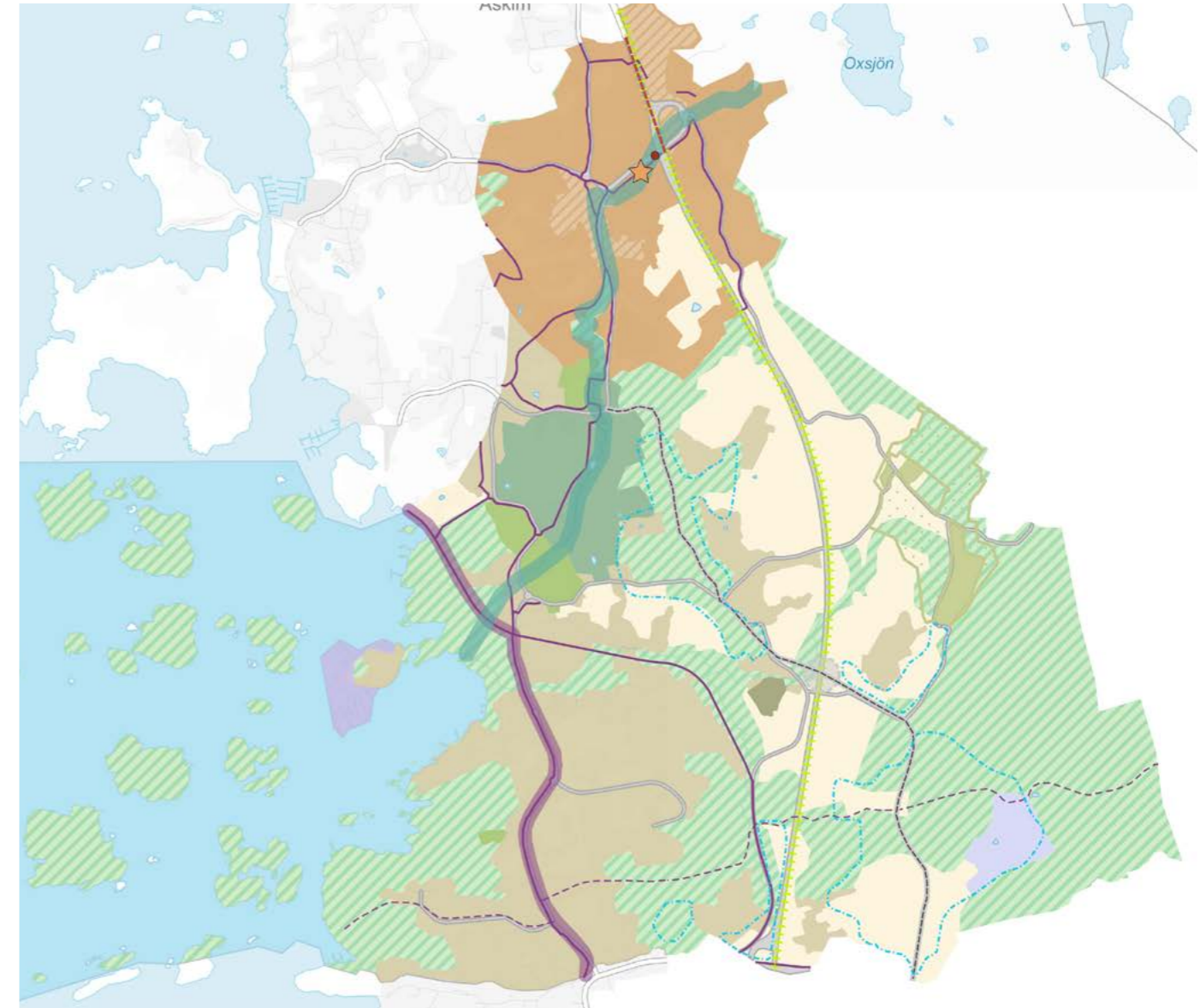
I södra Askim finns några områden som tidigare har studerats för utbyggnad. Områdena finns framförallt i Svindal och i Gatersered. En utbyggnad här skulle kräva stora investeringar i vatten-, avlopp- och energiförsörjning samt kraftig förstärkning av kollektivtrafiken. Det är därför inte aktuellt att pröva dessa områden för utbyggnad förrän på lång sikt. Stor återhållsamhet ska iaktas mot ny bebyggelse för att inte omöjliggöra denna långsiktiga potential.

För att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft längs väg 158 utan att belasta trafiksystemen i centrala Göteborg, är bedömningen att utbyggnad av järnväg eller annan kapacitetsstark kollektivtrafik mellan Göteborg och Kungsbacka krävs.

Delar av planeringsreserverna ingår i den gröna kilen Sandsjöbacka och andra delar består av jordbruksmark. Om det i framtiden blir aktuellt att starta planering inom planeringsreserverna behöver översiktsplan med tillhörande miljöbedömning tas fram.

## Ändringar markanvändningskarta

- Krogabäcken redovisas som Blågrönt stråk i ytterstadens större samhällen, med rekommendationen att stråket ska värnas och utvecklas.
- Ett mindre vattendrag, Haga å, har lagts till.
- Framtida väg i Billdal får justerad objektsbeskrivning. Ändringen innebär att objektsbeskrivningen förtydligar att vägen hör ihop med planeringsreserverna och deras tidshorisont. Hänvisning till tidigare fördjupad översiktsplan för Södra Askim tas bort.
- Ett framtida gång- och cykelstråk läggs till. Ändringen innebär att en gång- och cykelsträcka som är av särskild vikt synliggörs. Behovet av att bygga sträckan hänger ihop med en eventuell framtida utbyggnad av den mark som är utpekad som planeringsreserv.
- Sandås läggs in som systemviktiga bytespunkter för kollektivtrafik
- Förändrad infrastruktur för kollektivtrafik läggs in som ett anspråk längs delar av väg 158. Ändringen synliggör metrobuss anspråket längs väg 158 mellan Sandås och Järnbrottsmotet.
- Tyngdpunkt Nya Hovås ändrar namn till Sandås.
- Mindre del av stadspark Billdals park ersätts med blandad stadsbebyggelse. Ändringen görs för att stämma överens med gällande detaljplan norr om Skintebovägen, väster om Kruniusvägen.
- Mindre del av kust och landsbygd ändras till värdefull natur. Ändringen görs för att bättre överensstämmer med tidigare fördjupad översiktsplan för Södra Askim. Gäller ett område i närheten av Årekärrs ridklubb.



### Södra Askim

#### Blandad stadsbebyggelse

- Ytterstadens större samhällen
- Övriga bebyggelseområden i ytterstaden
- Tyngdpunkter
- Förändrad markanvändning ytterstadens större samhällen
- Planeringsreserv

#### Verksamheter

- Industriområde
- Mindre hamn

#### Parker, natur- och rekreationsområde

- Begravningsplatser
- Nya områden för begravning
- Stads- och stadsdelsparker
- Värdefulla natur och friluftsområden
- Blågröna stråk
- Blågröna stråk
- Kolonistugeområde
- Idrottsområden och rekreationsanläggningar

### Infrastruktur

- Framtida järnväg
- Järnväg
- Järnväg
- Järnväg i tunnel
- Övergripande vägnät
- Framtida väg
- Framtida väg - trafikplats
- Befintligt cykelvägnät
- Pendlingscykelvägnät
- Framtida cykelväg
- Förändrad infrastruktur för kollektivtrafik
- Kollektivtrafik systemviktiga bytespunkter

### Vattenområde

- Hav
- Sjöar
- Vattendrag
- Kust och landsbygd

För rekommendationer kopplat till markanvändningskartan hänvisas till den digitala översiktsplanen på <https://oversiktsplan-forslag.goteborg.se/>

# TEMATISKA INRIKTNINGAR

Jordbruksmark och livsmedelsförsörjning

Energiproduktion och energilagring

Klimatanpassning

Mobilitet och infrastruktur

Övriga ändringar

## JORDBRUKSMARK OCH LIVSMEDELS- FÖRSÖRJNING

### Tematiskt tillägg jordbruksmark: Föreslagna ändringar i korthet

Nya inriktningar och tematisk text om jordbruksmark läggs till översiktsplanen med syfte att säkerställa jordbruksmark för en mer robust livsmedelsförsörjning. Detta ger vägledning och stöd för handläggning och beslut inom ärenden som rör jordbruksmark.

Ändringen förtydligar innebörden av begreppet väsentligt samhällsintresse och när en utredning om alternativ lokalisering behöver göras. Syftet är att förtydliga när och på vilka grunder jordbruksmark får tas i anspråk för annan användning.

Ytterstadens sammanhängande jordbrukslandskap har höga värden och föreslås bevaras.

För att värna sammanhängande jordbruksmark i ytterstaden minskas utredningsområdet för blandad stadsbebyggelse i Säve och delas upp i ett utredningsområde för blandad stadsbebyggelse och en planeringsreserv. Ett utredningsområde i västra Gunnilse tas bort.

Ett uppdaterat kartlager med jordbruksmark ersätter det nuvarande.

Ett kunskapsunderlag kring jordbruksmark och livsmedelsförsörjning utgör en bilaga till planförslaget. En utredning om alternativ lokalisering i enlighet med miljöbalken 3 kap. 4§ utgör också bilaga.

*Följande avsnitt föreslås läggas till i översiktsplanens tematiska kapitel Parker, natur och vatten.*

Livsmedelsförsörjning är en nationell angelägenhet där tillgången till jordbruksmark är av avgörande betydelse. Samtidigt ska Göteborg kunna växa hållbart med plats för bostäder, verksamheter och infrastruktur. Det nationella behovet av långsiktig tillgång till jordbruksmark behöver avvägas mot lokalt hållbar stadsutveckling.

Jordbruksmarken är en ändlig och långsiktigt värdefull resurs som inte kan återskapas efter att marken exploaterats. Med ett föränderligt och osäkert omvärldsläge är tillgång till jordbruksmark central för framtida generationers möjlighet till livsmedelsförsörjning, oavsett vilken bördighet eller kvalitet jordbruksmarken har. Genom att planera för ett långsiktigt bevarande och utvecklande av Göteborgs jordbruksmark skapas förutsättningar för en mer robust livsmedelsförsörjning, både lokalt och nationellt.

Med jordbruksmark avses åkermark, betesmark och ängsmark. I Göteborg finns drygt 5 100 hektar jordbruksmark, vilket utgör cirka 10 procent av kommunens landareal. Jordbruksmarken är främst koncentrerad till två större sammanhängande områden, trakterna runt Säve och utmed Lärjeåns dalgång. Det finns även små sammanhängande områden i Södra skärgården och i södra

### Läs mer

Kunskapsunderlag om jordbruksmark



Foto: Frida Winter

Askim. I övrigt är jordbrukslandskapet i kommunen generellt småbrutet med många mindre jordbruksytor.

Majoriteten av jordbruksmarken i kommunen utgörs av åkermark. Åkermarken används i hög utsträckning till vallodling, det vill säga till odling av djurfoder. Delar av åkermarken används även som betesmark. Ungefär 40 procent av kommunens jordbruksmark är betesmark. Utöver betesmark finns även naturbetesmarker, alltså betesmarker som inte gödslats eller bearbetats på annat sätt, men som ofta har stora naturvärden och hög biologisk mångfald. En stor andel av djurhållningen i Göteborg utgörs av hästhållning, medan det näst vanligaste betesdjuret är får.

### Jordbruksmark för en mer robust livsmedelsförsörjning

Säkerställ en mer robust livsmedelsförsörjning i kommunen genom att:

- Bevara jordbruksmark för kommande generationers möjlighet till livsmedelsförsörjning.
- Öka livsmedelsproduktionen på jordbruksmark och stärka förutsättningarna för ett livskraftigt, robust jordbruk för att minska sårbarheter i livsmedelskedjan.
- Värna och utveckla förutsättningarna för såväl småskaligt jordbruk som jordbruk i större skala.

### Livsmedelsproduktion på jordbruksmark

Göteborgs Stad äger ungefär två tredjedelar av den jordbruksmark som finns i kommunen. Det ger kommunen stor rådgivning över hur marken används och upplåts. Det innebär också ett ansvar för att skapa förutsättningar för utveckling av ett modernt och hållbart jordbruk.

Det finns potential för en ökad livsmedelsproduktion på jordbruksmarken i Göteborg. Såväl storskalig som småskalig jordbruksmark är viktig att värna och utveckla. Även den jordbruksmark som är igenvuxen går att bruka igen med rätt åtgärder. Därför har igenvuxen jordbruksmark betydelse för framtida beredskap

och kan vara en viktig resurs i ett förändrat klimat. Vid stadsplanering är det viktigt att ta hänsyn till mark som tidigare odlats.

Genom att verka för att öka andelen livsmedelsproduktion på jordbruksmark kan Göteborgs Stad bidra till en rättvis och globalt hållbar livsmedelsförsörjning. Jordbruksmark inom kommunen ska därför värnas och utvecklas för kommande generationers möjligheter till livsmedelsförsörjning.

### Jordbruksmarkens värden i Göteborg

Jordbruksmarken har flera viktiga värden och ger många ekosystemtjänster. Det mest grundläggande värdet utgörs av vad den ger i form av livsmedel. Den jordbruksmark i kommunen som har högst värden för livsmedelsproduktion i större skala finns koncentrerad på nordvästra Hisingen och i Lärjeåns dalgång. Där finns stora sammanhängande jordbruksmarksområden med hög bördighet på över 200 hektar. Detta ger särskilt goda förutsättningar för ett mer storskaligt jordbruk. Sammanhållna ytor av jordbruksmark har bättre förutsättningar att brukas med maskiner och de är enklare att stängsla in vilket är värdefullt i jordbruket. Därför ska fragmentering undvikas oavsett jordbruksmarkens storlek.

I det mer småbrutna jordbrukslandskapet finns förutsättningar för livsmedelsproduktion som inte kräver de största ytorna, exempelvis grönsaksodling. Det småbrutna jordbrukslandskapet är värdefullt ur ett biologiskt mångfaldsperspektiv, bland annat genom biotopskyddade objekt som finns i jordbrukslandskapet och som omges av åker- och betesmark.

Jordbruksmark är dessutom en resurs för kretslopp och robusthet genom att den utjämnar vattenflöden, binder koldioxid, producerar syre och renar luften. Vid kraftiga regn buffrar åkern flödet av vatten, till skillnad från hårdgjorda ytor. Tillgången till jordbruksmark bidrar till att möta de utmaningar som klimatförändringarna för med sig med exempelvis fler och tätare torrperioder och ökade nederbörds mängder. Jordbruket har en potential för att ytterligare dämpa effekten av extremtorka eller skyfall genom till exempel bevattningsdammar och diken.

Ett varierat odlingslandskap, med både betes- och odlingsmarker bidrar till en rikare biologisk mångfald. Miljöerna vid kantzoner som åkerbryn, dikeskanter och stenmurar bildar gynnsamma miljöer där insekter, fåglar och däggdjur trivs. Naturbetesmarker är särskilt betydelsefulla för att behålla biologisk mångfald i jordbrukslandskapet.

Betesmarkerna i det öppna jordbrukslandskapet närmast Nordre älv respektive Lärjeån har höga natur-, kulturmiljö- och upplevelsevärden och en rik biologisk mångfald. Fortsatt brukande av dessa marker är avgörande för att värdena ska bibehållas.

Jordbruksmarken, med dess odlingar och betesdjur, synliggör matproduktion vilket bidrar till att skapa en allmän förståelse för livsmedelskedjan från jord till bord.

### Värna jordbruksmark när kommunen växer

Uppnä en hållbar planering på jordbruksmark genom att:

- Endast den jordbruksmark som är belägen i översiktsplanens prioriterade utbyggnadsområden får tas i anspråk för exploatering. I övrigt ska jordbruksmark bevaras.
- Undvika fragmentering av jordbruksmarken vid eventuellt ianspråktagande av jordbruksmark för exploatering.

### Nationella och globala mål

FN:s organ för mat och jordbruk, FAO, betonar att alla odlingsmarker måste bevaras och att jordbruksproduktionen behöver öka med 70 procent fram till 2050 för att möta den växande globala befolkningen. Enligt Sveriges nationella livsmedelsstrategi som antogs av riksdagen 2017 tydliggörs att regeringen anser att trenden med minskande matproduktion i Sverige behöver vändas. Strategin anger att den svenska livsmedelsproduktionen bör öka samtidigt som relevanta miljömål uppnås i syfte att skapa tillväxt och sysselsättning samt bidra till en hållbar utveckling i hela landet.

Enligt miljöbalken 3 kap 4 § är jord- och skogsbruk av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får endast tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen, och detta behov inte kan tillgodose på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Miljöbalken kräver att en utredning om alternativ lokalisering görs vid ianspråktagande av jordbruksmark för att visa vilka andra platser som undersökts för ändamålet. Huvudinriktningen för jordbruksmarken i Göteborg är att jordbruksmark ska bevaras. Nedan följer några undantag där kommunen bedömer att det är av väsentligt samhällsintresse att använda marken på andra sätt.

#### *Utbyggnadsstrategin - en samlad avvägning av intressen*

Arbetet bakom översiktsplanens utbyggnadsstrategi ska betraktas som en kommunövergripande utredning om alternativ lokalisering. Utbyggnadsstrategin för blandad bebyggelse bygger på att prioritera de lägen i staden som har bäst förutsättningar att utveckla kommunen på ett hållbart sätt. Det innebär bland annat att invånarna ska kunna resa hållbart och ha nära till service. Ny bebyggelse ska också i första hand tillkomma på redan ianspråktagen mark och exploatering på jordbruksmark ska undvikas. Detta innebär att innerstaden, mellanstaden och ytterstadens större samhällen är prioriterade för utbyggnad av blandad stadsbebyggelse. I dessa områden finns endast en mycket begränsad mängd jordbruksmark. Alternativ till översiktsplanens utbyggnadsstrategi att till exempel lokalisera en större del av utbyggnaden i ytterstaden skulle medföra en betydligt högre risk att jordbruksmark ianspråkts. Sådana alternativ har därför valts bort. Sammantaget innebär utbyggnadsstrategin att Göteborg kan och bör utvecklas utan att ta jordbruksmark i anspråk för nya bostadsområden, arbetsplatser eller infrastruktur. Det är därför av väsentligt samhällsintresse att utveckla blandad stadsbebyggelse i översiktsplanens prioriterade utbyggnadsområden. Utredningar om alternativa lokaliseringar behöver därför inte genomföras i områden där utbyggnad är prioriterad enligt utbyggnadsstrategin.

Det är också av väsentligt samhällsintresse att utveckla verksamheter i översiktsplanens utpekade industri- och företagsområden. Lokalisering av verksamhetsmark följer en annan logik än utveckling av blandad stadsbebyggelse. Till exempel är närhet till större transportleder en viktig förutsättning. De kan inte heller lokaliseras i direkt anslutning till bostäder eller annan störningskänslig bebyggelse. Det innebär att de flesta verksamhetsområdena är lokaliserade i ytterstaden och flera av områdena innehåller jordbruksmark. Därför bifogas en utredning om alternativ lokalisering för verksamheter. Utredningen visar att översiktsplanens verksamhetsområden är lämpligt lokaliserade i förhållande till tillgång till bland annat infrastruktur och avstånd till bostadsområden.

#### *Områden där jordbruksmark kan ianspråkts för annan användning*

Blandad stadsbebyggelse i innerstaden, mellanstaden och i ytterstadens större samhällen är av väsentligt samhällsintresse. Detta gäller även inom samtliga ytor för förändrad markanvändning för blandad stadsbebyggelse. I dessa områden finns förutsättningar för sammanhängande bebyggelse med goda kommunikationer och tillgång till service. Därför har utveckling av blandad stadsbebyggelse företräde framför jordbruksnäringens intressen. Den jordbruksmark som finns i dessa områden får tas i anspråk för exploatering givet att det inte finns andra

höga värden eller områdesskydd som hindrar exploatering, till exempel natur- eller kulturmiljöskydd. Utredning om brukningsvärde och alternativ lokalisering krävs inte.

Utredningsområden blandad stadsbebyggelse och planeringsreserver är större områden för utbyggnad på lång sikt. Att exploatera dessa områden utan att ta i anspråk någon jordbruksmark skulle riskera att medföra en olämplig bebyggelsestruktur och avsevärt minska områdets potential för ny bebyggelse. Inriktningen är dock att så långt möjligt undvika ianspråktagandet av jordbruksmark. Om planering blir aktuell krävs utredning om alternativ lokalisering.

Det är av väsentligt samhällsintresse att utveckla verksamheter i översiktsplanens utpekade industri- och företagsområden. Dessa områden är utpekade i markanvändningskartan eftersom deras läge i förhållande till infrastruktur och logistikmöjligheter är särskilt god och för att de ligger avskilt från bostadsområden. Utveckling av verksamheter har därför företräde framför jordbruksnäringens intressen inom markanvändningarna industriområde och företagsområde samt förändrad markanvändning och utredningsområden för verksamheter samt hamn. Jordbruksmark i dessa områden får tas i anspråk för exploatering givet att det inte finns andra skydd eller värden som hindrar exploatering, till exempel natur- eller kulturmiljöskydd.

En utredning om alternativ lokalisering av verksamhetsområden innehållande jordbruksmark bifogas. Den motiverar översiktsplanens ställningstaganden gällande förändrad markanvändning och utredningsområden för verksamhetsmark. Utredningen är framtagen enligt miljöbalkens 3 kapitel 4 §. Utredning om jordbruksmarkens brukningsvärde och alternativ lokalisering i samband med bygglovsprövning eller arbete med detaljplan krävs inte i översiktsplanens utpekade industri- och företagsområden.

Etablering av solcellsparker utgör inte ett väsentligt samhällsintresse på jordbruksmark, men översiktsplanen möjliggör ett undantag från denna princip. För att lantbrukare ska kunna diversifiera sin verksamhet och samtidigt säkerställa fortsatt jordbruksverksamhet får mindre solcellsparker om upp till en hektar per brukningsenhet etableras på jordbruksmark, alltså åkermark eller betesmark. Med brukningsenhet avses den samlade jordbruksverksamhet som administrativt och redovisningsmässigt utgör en enhet. Arrendegårdar utgör egna brukningsenheter. För betesmarken förutsätts att det fortsatt är möjligt för djur att beta när parken är etablerad. Etablering av solcellsparker ska inte ske på naturbetesmarker eller betesmarker med hög biologisk mångfald. Hänsyn ska även tas till ekosystemtjänster. Etablering av batterilager utgör inte ett väsentligt samhällsintresse på jordbruksmark.

Ny begravningsmark utgör ett väsentligt samhällsintresse. Det innebär att jordbruksmark inom markanvändning nya områden för begravningsmark får ianspråkts för begravningsändamål.

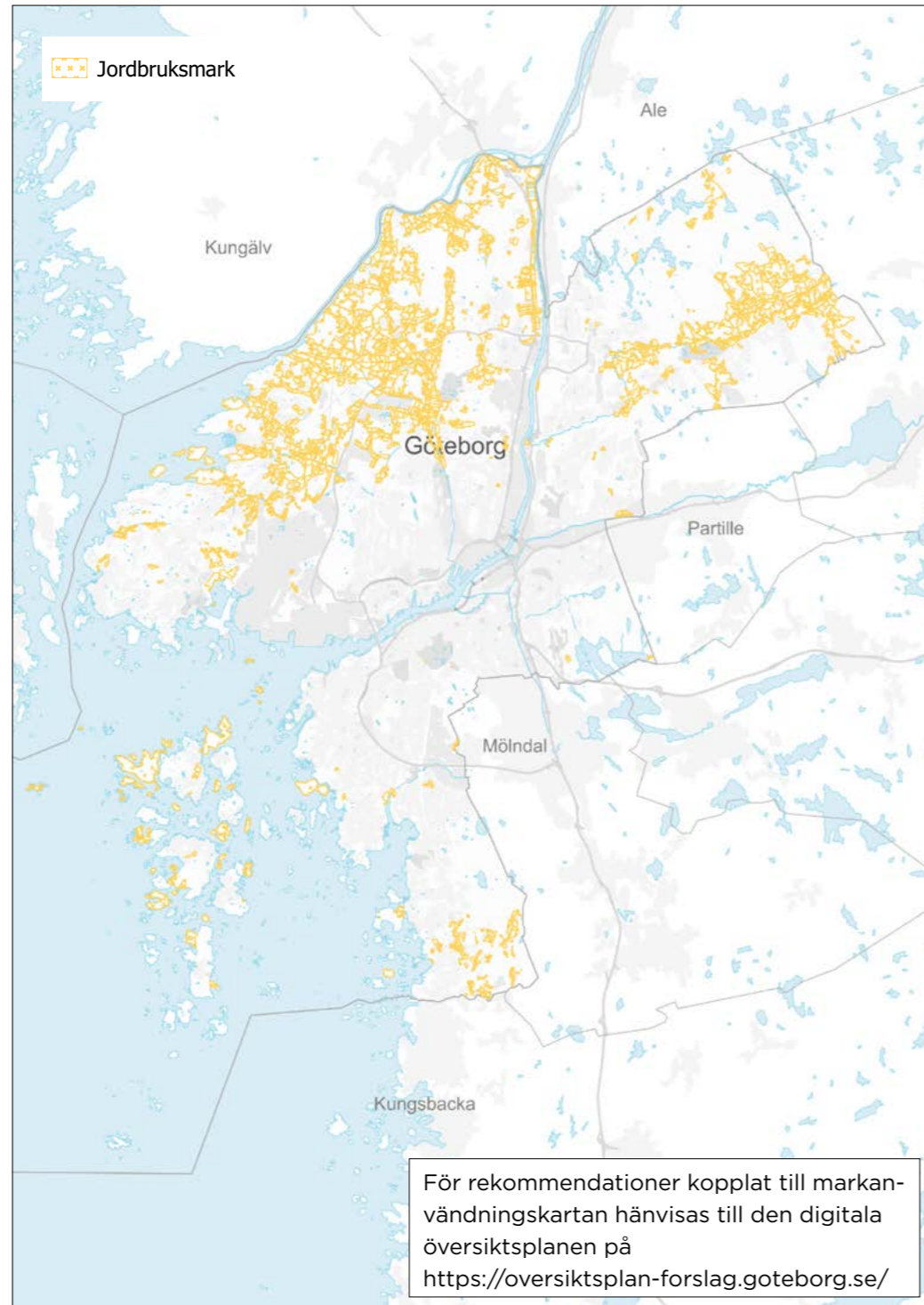
En lokaliseringstudering för områden lämpliga för nya begravningsplatser har gjorts (2024) för att identifiera nya lämpliga områden för framtida begravningsplatser. De tre områden som pekas ut i översiktsplanen innehåller delvis jordbruksmark som brukats historiskt men som har vuxit igen sedan cirka tjugo år tillbaka. Ny begravningsmark förutsätter ett visst jorddjup vilket innebär att tillgången på lämpliga ytor inom kommunen är begränsade för detta ändamål. I undantagsfall får jordbruksmark inom kust och landsbygd tas i anspråk för skola/förskola om den kan lokaliseras i direkt anslutning till befintlig bebyggelse. I dessa fall krävs utredning om alternativ lokalisering.

#### **Blandad stadsbebyggelse**

Med blandad stadsbebyggelse avses bostäder, kontor, samhällsservice, handel och andra anläggningar för service. Här finns även mindre verksamhetsområden för icke störande verksamheter. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, olika typer av allmänna platser såsom parker, naturområden och torg, det vill säga sådana funktioner som bidrar till en levande stadsmiljö.

#### **Läs mer**

Lokaliseringstudering jordbruksmark



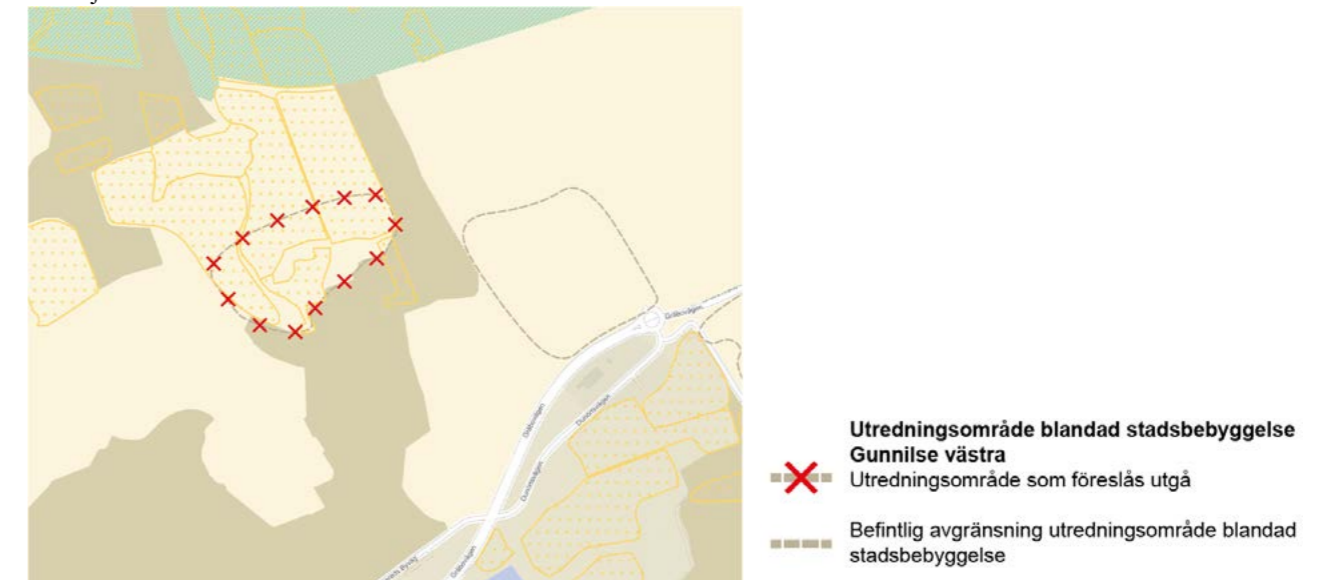
### Ändring av markanvändningskarta

- Hänsynslaget för jordbruksmark har reviderats utifrån den inventering av jordbruksmark som genomförts under 2023.
- Rekommendationen för jordbruksmark har justerats.
- Utredningsområdet för blandad stadsbebyggelse i Säve har minskats och delas upp i ett utredningsområde för blandad stadsbebyggelse och en planeringsreserv. Ett utredningsområde i västra Gunnilse tas bort.

### Justerade utredningsområden blandad stadsbebyggelse

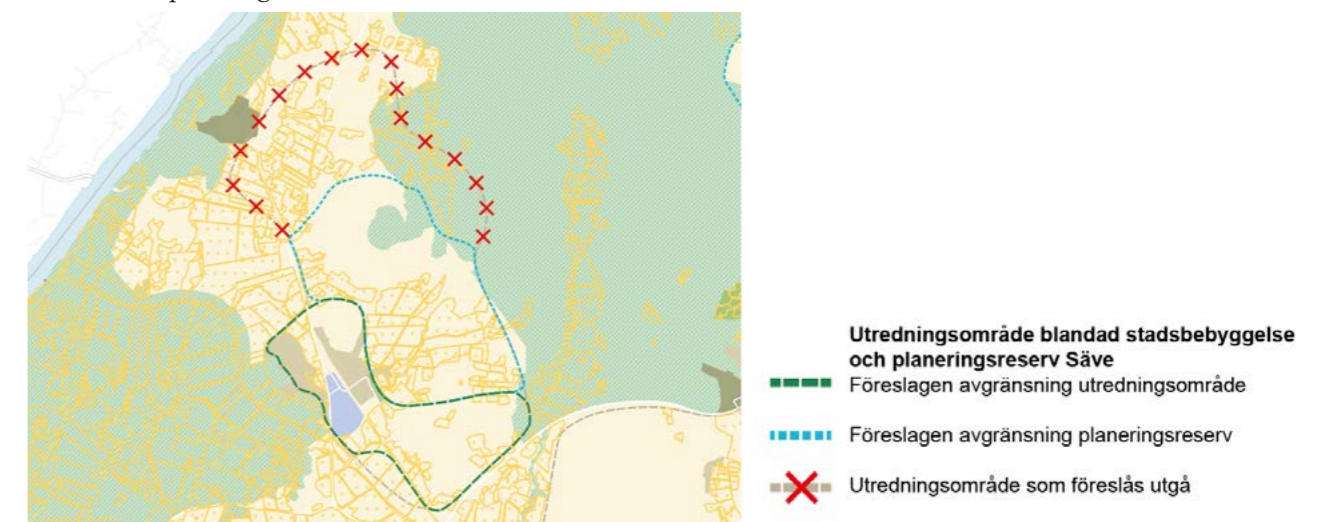
Under arbetet med samrådshandlingen har utredningsområden studerats med avseende på jordbruksmarken. Ändringarna av utredningsområden innebär att cirka 190 hektar jordbruksmark sparas jämfört med gällande översiktsplan.

Utredningsområde Gunnilse västra har tagits bort på grund av att det har stor andel jordbruksmark.



Översiktsplanens utredningsområde i Säve innehåller stora ytor sammanhängande jordbruksmark och ingår i ett för regionen unikt odlingslandskap. Utredningsområdet har minskats till att omfatta ett mindre område i anslutning till Säve samhälle och järnvägen. Här finns störst förutsättningar för att utveckla Säve på ett hållbart sätt. Ändringen innebär att cirka 190 hektar jordbruksmark sparas jämfört med gällande översiktsplan. Utöver detta utredningsområde kompletteras översiktsplanen med en planeringsreserv med syfte att inte bygga bort möjligheten till en större utveckling av Säve på längre sikt.

Det är svårt att bedöma bostadspotentialen med hänsyn till de befintliga natur- och kulturmiljövärden som finns och hänsyn som behöver tas. Men en uppskattning visar en möjlig potential på ca 6 000 – 8 000 nya bostäder i utredningsområdet och planeringsreserven tillsammans.



## ENERGIPRODUKTION OCH ENERGILAGRING

### Tematiskt tillägg Energi: Föreslagna ändringar i korthet

Nya inriktningar och beskrivande text om produktion och lagring av förnybar energi läggs till översiktsplanen. De former av förnybar energi som hanteras är vindkraft på land, solceller, förbränningsanläggningar för el- och fjärrvärmeproduktion och energilagring, med syfte att möjliggöra ökad energiproduktion.

Utredningsområde energi, med yta och rekommendationer för vindkraft läggs till på markanvändningskartan.

Ett kunskapsunderlag kring energiproduktion och energilagring utgör en bilaga till planförslaget.

*Följande avsnitt föreslås läggas till i översiktsplanens kapitel tematiska inriktningar för Bostäder, samhällsservice och teknisk försörjning.*

Det pågår en stor omställning av energiförsörjningen då användningen av fossila energikällor snabbt behöver fasas ut, bland annat för att minimera vår negativa påverkan på klimatet. En följd av detta är ett ökat behov av förnybart producerad elektricitet, och den svenska elanvändningen kan komma att öka kraftigt under de kommande årtiondena. Utöver en utökad produktionskapacitet blir också lagring av energi allt viktigare, bland annat för att utjämna variationer av förbrukning och produktion över tid, men också till stödtjänster som exempelvis frekvensreglering.

### Plats för produktion och lagring av förnybar energi

Säkerställ plats för produktion och lagring av förnybar energi genom att:

- Lokalisera batterilager i verksamhetsområden eller på mark som redan är ianspråktagen.
- Lokalisera solcellsparker i första hand på mark som redan är ianspråktagen.
- Tillåta etablering av solcellsparker på upp till en hektar per brukningsenhet på jordbruksmark.

Göteborgs Stad kan bidra till en omställning av energisystemet bland annat genom att skapa och långsiktigt säkerställa förutsättningarna för produktion och lagring av förnybar energi. Detta kan exempelvis ske genom att i översiktsplanen ge riktlinjer och peka ut lämpliga ytor som stöd till kommande planering.

I Göteborg produceras cirka 10 % av det årliga elbehovet inom kommunens gränser, vid främst Göteborg Energis och Renovas kraftvärmeverk och därutöver i mindre omfattning från två vindkraftverk och ett ökande antal solcellsanläggningar. Den huvudsakliga elförsörjningen till Göteborg sker genom stam- och regionnätet.

Infrastrukturen för distribution av el och annan energi kan komma att behöva förstärkas. Detta omfattar marktillgång för det lokala elnätets anläggningar och tillgång till mark för nya stam- och regionnätsledningar in till Göteborg. Lämplig lokalisering av denna infrastruktur är mycket svår att förutse och får hanteras i framtida tillståndsprocesser. Nya ledningar bör dock så långt som möjligt samförläggas med befintliga.

En effektivare energianvändning är en mycket viktig del i omställningen till ett hållbart samhälle och ett kostnadseffektivt sätt att undvika utbyggnad av anläggningar för produktion, lagring och distribution av energi. Utöver energieffektivisering är också en flexibel energianvändning över dygnets timmar ett sätt att hantera belastningstoppar i energisystemet. Arbetet med energieffektiviseringar och flexibel användning hanteras på annat vis än genom översiktsplanen.

### Vindkraft

Förutsättningarna för etablering av vindkraft på land och till havs har utretts inom ramen för översiktsplanen.

Samlad landbaserad vindkraft (tre verk eller mer) bedöms vara möjligt inom det utpekade verksamhetsområdet på sydvästra Hisingen. Det innebär utmaningar att etablera vindkraftverk i ett verksamhetsområde. Idag finns få exempel på sådan samlokalisering i Sverige, men det förekommer i flera andra europeiska länder. Det utpekade området gränsar till Natura 2000-området Torsviken, vilket kräver särskild hänsyn vid en prövning av vindkraftverk. Vindkraftens påverkan på bland annat landskapsbild, natur, topografi och kulturmiljö hanteras i tillståndsprocessen inför etablering.

För övriga delar av kommunen saknas lämpliga områden för samlad etablering av vindkraft på grund av hänsyn till bostadsbebyggelse eller värdefull och skyddad natur. Däremot finns förutsättningar att pröva enstaka (ett till två) verk i övriga kommunen, med beaktande av bland annat bostäder, infrastruktur, kulturmiljö och naturvärden.

Sametablering av kommunöverskridande vindkraftsparker kan också vara aktuellt för att få tillgång till tillräckligt stora områden längs kommungränsen.

Lämpliga ytor för havsbaserad vindkraft saknas i kommunen.

Översiktsplanens ställningstaganden och inriktningar innebär att Göteborgs Stad i grunden är positiv till att vindkraftsetableringar prövas. All etablering av vindkraft kommer att behöva föregås av en miljöprövning enligt gällande lagstiftning.

### Solenergi

Solenergi är en viktig del av den förnybara elproduktionen. Solpaneler är lämpliga att placera både på byggnader (såväl tak som fasader) och direkt på marken, då ofta i form av större solcellsparker.

Översiktsplanen har som utgångspunkt att etablering av solcellsparker inte utgör ett väsentligt samhällsintresse på jordbruksmark, men möjliggör ett undantag från denna princip. För att möjliggöra för lantbrukare att diversifiera sin verksamhet och samtidigt säkerställa fortsatt jordbruksverksamhet får solcellsparker på upp till en hektar per brukningsenhet etableras på jordbruksmark, alltså åkermark eller betesmark. Med brukningsenhet avses den samlade jordbruksverksamhet som administrativt och redovisningsmässigt utgör en enhet. Arrendegårdar utgör egna brukningsenheter. För betesmarken förutsätts att det fortsatt är möjligt för djur att beta när parken är etablerad. Etablering av solcellsparker ska inte ske på naturbetesmarker eller betesmarker med hög biologisk mångfald. Hänsyn ska även tas till ekosystemtjänster.

Idag prövar länsstyrelsen etableringar av solcellsparker på naturmark och jordbruksmark, med stöd av miljöbalken. Bygglov krävs om solpanelerna utformas så att de anses vara en byggnad enligt plan- och bygglagen, och prövas då

### Läs mer

Kunskapsunderlag energiproduktion och lagring

även av kommunen. En sådan utformning är dock ovanlig. Därmed sker majoriteten av prövningen för solcellsparkar utanför kommunens rådighet. Göteborgs Stad vill genom översiktsplanen ändå tydliggöra sin syn på avvägningen mellan livsmedelsproduktion och etablering av solcellsparkar på jordbruksmark.

#### *Förbränningsanläggningar för el- och fjärrvärmeproduktion*

Kraftvärmeverken är viktiga som komplement till den intermittenta elproduktionen, alltså produktion som inte går att planera (exempelvis vind- och solenergi). Detta stärker Göteborgs elförsörjning och minskar sårbarheten för störningar.

Rya, Rosenlund och Sävenäs är betydelsefulla produktionsplatser där flera nyckelfunktioner är belägna. Det är därför av stor betydelse att denna produktion kan fortgå och ges möjlighet att utvecklas. Kommunfullmäktige har beslutat om en ansvarsfull avveckling av Rosenlundsverket innan 2045, vilket innebär att funktionerna för fjärrvärme vid anläggningen måste ersättas på andra platser utanför centrum. Nya produktionsanläggningar kan komma behöva etableras i anslutning till lämpliga värmedistributionsledningar och elnät.

Förbränningsanläggningar utgör störande verksamhet och ska placeras i verksamhetsområden. Ny bostadsbebyggelse i direkt anslutning till dessa anläggningar ska undvikas.

#### *Energilagring*

En viktig funktion i energisystemet är energilagring, som kan göras med olika tekniker. Översiktsplanen har avgränsats till att innehålla inriktningar gällande lokalisering av batterilager. Inriktningen är att batterilager ska placeras i befintliga och framtida verksamhetsområden eller på annan mark som redan är ianspråktagen. Med ianspråktagen mark menas ytor där en tidigare natur, jordbruks- eller rekreationsfunktion har ersatts av annan varaktig användning. Större batterianläggningar behöver anslutas direkt till transformatorstationer och ställverk, vilket begränsar de områden där en etablering är möjlig.

Fjärrvärmesystemet kan kompletteras med lagringsmöjligheter för värme genom ackumulatortankar och lagring under mark för att bidra till ett mer resurseffektivt energisystem. Placering av ackumulatortankar prövas enligt plan- och bygglagen.

#### **Ändringar markanvändningskarta**

Följande lager läggs till:

- Utredningsområde Energi, med en yta och rekommendationer för vindkraft.



## KLIMATANPASSNING

### Tematiskt tillägg klimatanpassning: Föreslagna ändringar i korthet

Nytt tematiskt kapitel Klimatanpassning med planeringsinriktningar och vägledning läggs till översiktsplanen. Kapitlet baseras på översiktsplanens nuvarande inriktningar för klimatanpassning samt det tematiska tillägget för översvämningsrisker.

Förtydligande kring definition av samhällsviktig anläggning och anläggning för samhällsservice med avseende på översvämningsrisk..

Ett större fokus läggs på strategier för att planera för en varmare stad utifrån att kunskapsläget ökat.

Markanvändningskartans lager som rör klimatanpassning uppdateras.

Planeringsnivåer för hav och vattendrag utgår ur översiktsplanen och flyttas till en separat riktlinje. Samtidigt uppdateras planeringsnivåer utifrån ny kunskap och framflyttad planeringshorisont.

*Följande text föreslås läggas in som ett nytt kapitel under tematiska inriktningar. Detta kapitel ersätter tidigare avsnitt som rör klimatanpassning i översiktsplanen samt tematiskt tillägg för översvämningsrisker.*

Klimatförändringarna innebär att samhället behöver rusta sig för att klara extrema väderhändelser, såväl mer vatten som extrem torka och värme. Även mindre extrema men oftare förekommande väderhändelser. Klimatanpassning handlar om att öka motståndskraft och resiliens mot klimatförändringarnas effekter samt att ta tillvara nya möjligheter. Resiliens innebär förmågan att klara av en förändring samt återhämta sig och vidareutvecklas.

Ett robust samhälle förutsätter systemlösningar som minimerar risker och omgivningspåverkan, samtidigt som de skapar mervärde till stadsmiljön och god samhällsnytta. För att klara av att upprätthålla grundläggande och samhällsviktiga funktioner och säkerställa framkomlighet vid extrema väderhändelser, behöver arbetet med att minska översvämningsrisker vara en integrerad del av stadsplaneringen. Översvämningsriskerna behöver ses som en helhet tillsammans med andra vattenfrågor där vatten är en kvalitet som skapar värde i staden.

Av översiktsplanen ska det framgå hur risker till följd av översvämning, ras, skred och erosion kan minska eller upphöra. Kommunen har som huvudansvarig för planeringen enligt plan- och bygglagen (PBL) ansvar att ny bebyggelse lokaliseras på mark som är lämplig för ändamålet. Allt ansvar för översvämningssäkring ligger dock inte på kommunen utan fastighetsägare och verksamhetsutövare har ansvar att skydda sin egendom och verksamhet eller stå för risken.

### Planera för översvämningsrisker

Skapa en långsiktigt hållbar och anpassningsbar stad som kan hantera dagens och framtidens översvämningsrisker genom att:

- Säkra grundläggande samhällsfunktioner och stora samhällsvärden.
- Skapa robusta systemlösningar för anpassning som minimerar översvämningsrisk och omgivningspåverkan, ger mervärde till stadsmiljön och god samhällsnytta.
- Skydda samhällsviktiga anläggningar för att upprätthålla samhällsviktig verksamhet och samhällsservice.
- Planera för att minska översvämningsrisker längs med vattendrag genom att arbeta ur ett avrinningsområdesperspektiv och utarbeta strategier för respektive vattendrag.
- Säkra ny bebyggelse och utrymningsvägar mot översvämning genom att i första hand bygga på säker nivå genom att uppfylla planeringsnivåerna, i andra hand genom tekniska skydd. Vid avsteg från planeringsnivåerna ska det motiveras och inte innebära risk för människors hälsa och säkerhet.
- Planera för reträtt när ett fortsatt skydd av den byggda miljön i ett område inte längre är lämpligt ur ett långsiktigt perspektiv..
- Säkerställa att stadens strategier löpande utvärderas och uppdateras i takt med att kunskapen kring klimatförändringarna ökar i syfte att åtgärderna ska vara flexibla och anpassningsbara..

### Mål och strategier för anpassningsåtgärder

Den övergripande målsättningen med klimatanpassning avseende översvämningsrisker är att Göteborg ska göras robust mot dagens och framtidens översvämningar genom att säkra grundläggande samhällsfunktioner och stora samhällsvärden. För att hela samhället ska vara robust mot klimatförändringarna krävs att åtgärder görs både vid exploatering och i den befintliga bebyggelsen.

Anpassningar för att minska översvämningsrisker ska ske utifrån ett systemperspektiv och med utgångspunkt i geografiska och topografiska förutsättningar. För nederbörd ska det ske utifrån vattnets flödesvägar ur ett avrinningsområdesperspektiv. Hänsyn ska tas till alla typer av naturrelaterade översvämningsrisker. Stråvan ska vara att minimera negativa konsekvenser av åtgärder och att åtgärder väljs utifrån principen om störst nytta.

Utgångspunkten är att anpassning i första hand ska ske via robust höjdsättning genom att uppfylla planeringsnivåer. I andra hand kan platsspecifika riskavvagningar med tekniska skyddsåtgärder för att uppnå angivna planeringsnivåer. Robusthet ska uppnås med utgångspunkt att åtgärder ska ge god samhällsnytta, det vill säga att den riskminskning som åtgärder ger ska stå i proportion till kostnaden för åtgärden. Avsikten är dock inte att värdering av samhällsnytta ska ske vid all tillämpning av föreslagna strategier utan kan vägas in då det bedöms motiverat.

Huvudinriktningen för ny bebyggelse är att bygga på säkra höjder men där behov finns kan avsteg göras från huvudprincipen och tekniska åtgärder kan upprättas om det innebär väsentliga fördelar. Vid utformning av tekniska skydd ska behovet av flexibilitet och påbyggnadsbarhet bedömas. Om tekniska skydd avser utgöra långsiktigt skydd ska planeringen säkra att det finns utrymme för att kunna anpassa skyddet efter hand. För stigande hav kan det handla om att höja skyddens effektiva skyddshöjd med minst 1 meter från gällande planerings-

### Göteborgs Stads plan för klimatanpassning 2024-2026

Förutom inriktningarna och strategier i översiktsplanen har målen för klimatanpassning vidareutvecklats i Göteborgs Stads plan för klimatanpassning 2024-2026 som antogs av kommunfullmäktige under våren 2024. Syftet med klimatanpassningsplanen är att fastställa inriktning, prioriteringar och koordinering av det staden-gemensamma arbetet med klimatanpassning och därigenom bidra till att Göteborgs Stad ska kunna bedriva verksamheten i enlighet med sitt ansvar trots ett förändrat klimat. Klimatanpassningsplanen konkretiserar målen med kommunens klimatanpassningsarbete till följande:

- människors liv och hälsa skyddas, där sårbara grupper är prioriterade.

- samhällsviktig verksamhet fungerar, inklusive den infrastruktur som krävs för att klara detta.

- värdefulla livsmiljöer, ekosystem och kulturarv bevaras och stärks och kommunal egendom värdesäkras.

- ny bebyggelse klimatanpassas och blå-gröna strategier - naturbaserade lösningar, ekosystemtjänster och grön infrastruktur- nyttjas för att förebygga och mildra effekter av ett förändrat klimat.

nivåer. För skyfall kan det handla om att ytterligare volymer kan behöva hanteras i skyfallsanläggningar. Om tekniska skydd redan vid anläggningskede ska utformas och dimensioneras för att vara justerbara bör avgöras med hänsyn till värdering av kostnader och nyttor då behovet av utbyggnad beror på val av långsiktig teknisk skyddslösning och teknisk livslängd.

På grund av osäkerheten kring hur klimatförändringarna kommer att påverka våra samhällen i framtiden behövs ett adaptivt förhållningssätt för att kunna göra anpassningar efter hand. Behov av så kallad planerad reträtt kan uppstå. Detta innebär att i områden som bedöms vara hårt drabbade av översvämningssrisk, och som inte är samhällsekonomiskt möjliga att försvara, behöver på sikt befintlig bebyggelse och infrastruktur avvecklas för att undvika allvarliga skador och ge plats för vattnet. Detta är en omfattande åtgärd som innebär stora förändringar för befintlig bebyggelse. Det bör därmed ses som en långsiktig åtgärd med mål att med förutsägbarhet förändra användningen av utsatta områden över tid. Denna metod används redan idag runt om i världen som en del av klimatanpassningsåtgärder.

Nedan följer en precisering kring de funktioner och värden som kommunen ska uppnå via stadsutvecklingen:

#### **Framkomlighet, transporter, kommunikation**

Väg, gata, GC-väg, allmän plats: I första hand ska förutsättningar för framkomlighet till byggnader säkras. I andra hand ska avbrottsid minimeras. Syftet är att skydda människors hälsa och säkerhet, förutsättningar för framkomlighet möjliggör samhällsservice, sjukvård och persontransport.

Transporter och kollektivtrafik: Funktion i högprioriterade transport- och kommunikationsstråk ska upprätthållas. Syftet är att skydda ekonomiska intressen och ge förutsättningar för samhällsservice.

Utryckningsfordon: Funktionen för framkomlighet för utryckningsfordon ska upprätthållas. Syftet är att säkerställa framkomlighet för räddningstjänst, polis och ambulans.

#### **Kommunalteknisk försörjning (el, värme, vatten, avlopp, IT, kommunikation)**

Samhällsviktiga anläggningar: Funktion ska upprätthållas. Syftet är att skydda människors hälsa och säkerhet genom att säkra förutsättningar för grundläggande samhällsfunktioner (el, värme, vatten, avlopp, kommunikation, IT)

Anläggning för byggnadsfunktion inom byggnad: Byggnadsfunktioner ska upprätthållas. Syftet är att skydda människors hälsa och säkerhet genom att skapa förutsättningar så att byggnader behåller grundläggande samhällsfunktioner (el, värme, vatten, avlopp, kommunikation, IT)

Byggnader, skyddsvärda områden

Byggnader i samband med exploatering: Byggnader ska inte skadas. I första hand är motivet att skydda människors hälsa då översvämning gör bostäder obrukbara under lång tid. I andra hand är syftet att skydda ekonomiska intressen.

Befintliga byggnader, objekt eller områden med särskilt allmänt skyddsvärde till exempel miljö-, natur-, kulturvärden: Stora värden ska inte skadas. Syftet är att stora samhällsvärden ska skyddas mot skada.

Miljöfarlig verksamhet, förorenade områden: Markföreningar eller miljöfarlig verksamhet ska inte utgöra risk för människors hälsa eller störningar för dricksvattenförsörjningen. Syftet är att skydda människors hälsa.

Övriga befintliga byggnader: Målsättningen är att befintligt fastighetsbestånd ska skyddas mot skada och byggnadsfunktion upprätthålls men ansvaret för detta ligger på enskilda fastighetsägare. I första hand är motivet att skydda människors hälsa då översvämning gör bostäder obrukbara under lång tid. I andra hand att skydda ekonomiska intressen.

#### **Samhällsservice (människors hälsa)**

Sjukvård, skola, förskola, hemtjänst, annan omsorg: Samhällsservice eller liknande ska upprätthållas. Där avbrott kan accepteras av verksamhetsutövaren ska återställningstiden minimeras. Syftet är att skydda människors hälsa dels genom att säkra funktion under extremhändelser, dels för att översvämningsskador riskerar ge hälsoeffekter.

Renhållning: Avfallshantering ska utformas så att inte risk för människors hälsa uppstår. Syftet är att skydda människors hälsa.

#### *Skydda bebyggelse och viktiga funktioner mot översvämning*

Det övergripande målet att skapa en robust stad innebär att skydda samhällsviktiga funktioner mot översvämningar och säkra framkomlighet för räddningstjänst vid extrema väderhändelser. Genom att planera, dimensionera och genomföra åtgärder efter rekommendationer kring dimensionerande händelser och planeringsnivåer kan risker minskas till en acceptabel nivå. Åtgärder behöver även göras för att skydda befintlig bebyggelse och befintliga samhällsviktiga funktioner. Det är respektive fastighetsägare och verksamhetsutövare som ansvarar för sina egna fastigheter och verksamheter. Det är även respektive verksamhetsutövare som kan sin verksamhet bäst och kan bedöma påverkan, konsekvenserna och åtgärdsbehoven vid en eventuell översvämning och genom det bedöma behov av skyddsnivå. Göteborgs Stad har tagit fram en övergripande definition av samhällsviktig anläggning och anläggning för samhällsservice vid påverkan från översvämning.

En samhällsviktig anläggning som påverkas vid översvämning kan definieras som en anläggning som uppfyller minst ett av följande villkor:

- Bortfall av eller en svår störning i verksamheten som inryms i den samhällsviktiga anläggningen kan ensamt eller tillsammans med motsvarande händelser i andra verksamheter på kort tid leda till att en allvarlig kris inträffar i samhället.
- Anläggningen är nödvändig eller mycket väsentlig för att en redan inträffad kris i samhället ska kunna hanteras så att skadeverkningarna blir så små som möjligt.

Detta innebär att följande anläggningar betraktas som samhällsviktiga:

- Anläggningar som redan på tidsskalan timmar har stor betydelse för liv och hälsa.

- Anläggningar som redan på tidsskalan timmar har stor betydelse för samhällets funktionalitet.
- Anläggning som är tekniskt svår att återskapa eller omlokalisera.
- Anläggning som bedöms som mycket kostsam att återskapa under den tekniska livslängden.
- Enstaka anläggningar eller industriområden med risk för stor miljöpåverkan.

Anläggning för samhällsservice definieras som en anläggning som uppfyller följande villkor:

- Omfattar vård, skola, omsorg eller livsmedelsförsörjning.
- Detta innebär att följande anläggningar betraktas som anläggning för samhällsservice::
- Anläggningar som på tidsskalan dygn har stor betydelse för liv och hälsa.
  - Anläggningar som på tidsskalan dygn har stor betydelse för samhällets funktionalitet.

Förutom fysiska anpassningsåtgärder behöver även beredskapsåtgärder gå hand i hand för att samlat stärka samhällets förmågor vid extrema händelser. Stadsplanering ska ske med målet att Göteborg ska vara robust mot översvämningar och att konsekvenserna ska hanteras enligt de tre grundprinciperna i det svenska krishanteringssystemet:

- *Ansvarsprincipen:* Den som har ansvar för en verksamhet under normala förhållanden ska ha det också under en krissituation.
- *Likhetsprincipen:* Under en kris ska samhällsfunktioner så långt som möjligt fungera på samma sätt som vid normala förhållanden.
- *Närhetsprincipen:* En kris hanteras där den inträffar, av berörda och ansvariga. Först om de lokala resurserna inte räcker till blir det aktuellt med regionala eller statliga insatser.

#### Dimensionerande händelse

Detaljplanering behöver vägledning kring hur översvämningssrisker ska hanteras utifrån dagens kunskapsnivå. Dimensionerande extremhändelse anger ambitionsnivån för Göteborgs Stads anpassningsarbete och bygger i nuläget på en samlad bedömning av anvisningar och tillämpningar inom området. För att vara på säkra sidan och ha beredskap för översvämningssrisk ska utgångspunkten vara ett klimatscenario som snarare överskattar än underskattar risker kring framtida klimatförändringar.

Tabell som beskriver dimensionerande händelser som stadsplaneringen behöver utgå från.

Översvämningssrisk	Dimensionerande händelse
Höga havsnivåer inom områden där tekniska skydd planeras (centrala staden och norr Marieholmsbron)	Vattenstånd i havet med 200 års återkomsttid när medelvattenståndet ligger på ca +0,4 meter i RH2000 (ca år 2070 enligt SSP5-8,5). Detta förutsätter att tekniska skydd etableras för att skydda centrala staden då medelvattennivån stiger ytterligare.
Höga havsnivåer i områden utan tekniska skydd (Kusten inklusive skärgården)	Vattenstånd i havet med 200 års återkomsttid på 100 års sikt.
Nederbörd	Klimatkompenserat regn med 100 års återkomsttid på 100 års sikt.
Flöde	Klimatkompenserat flöde med 200 års återkomsttid på 100 års sikt.

Vid bedömning av översvämningssrisker utgår Göteborgs Stad från IPCC klimatscenario RCP 8,5 och SSP5-8,5 som innebär fortsatt höga utsläpp av koldioxid. Kunskapen inom området pekar bland annat på att havsvattennivån kan förväntas fortsätta stiga även efter år 2150. Därför ger ett antagande kring ett scenario med fortsatt höga koldioxidutsläpp kommunen en god framförhållning i sin planering även om havsnivåhöjningen visar sig gå långsammare. Alla scenarier innehåller dock osäkerheter kopplat till klimatprocesser och risken för att exempelvis havsnivåhöjningen kan gå snabbare än vad som tidigare projicerats behöver därför beaktas. I tabellen nedan redovisas de dimensionerande händelser som stadsplaneringen ska ske utifrån.

#### Planeringsnivåer

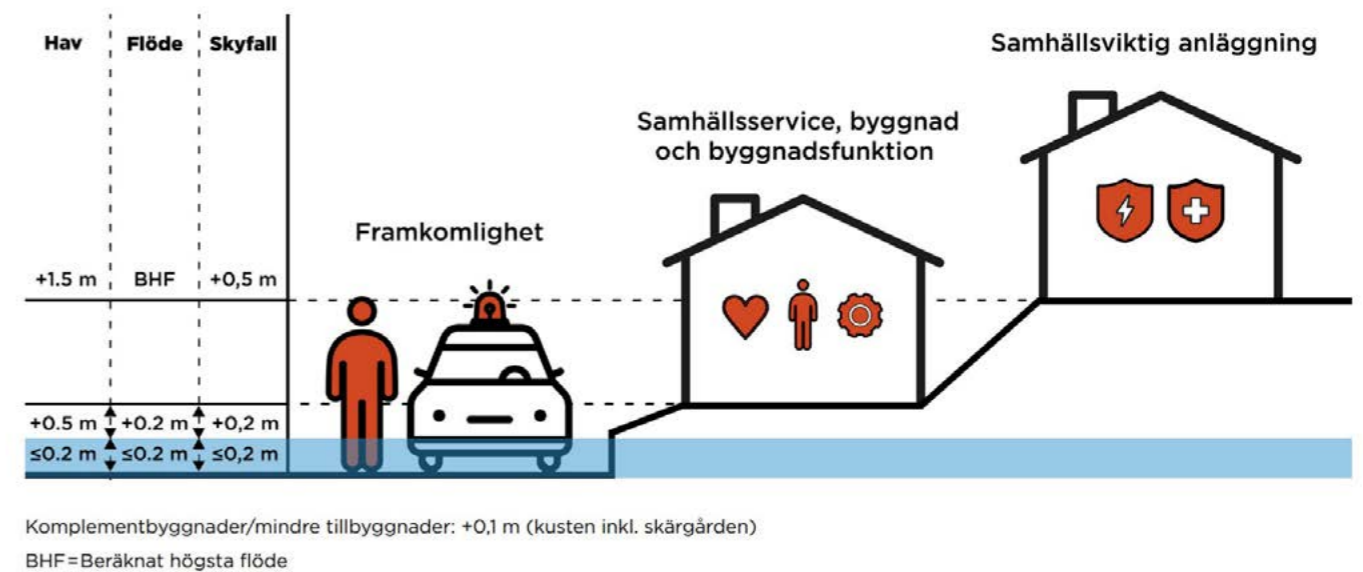
Göteborg har sedan länge tillämpat planeringsnivåer som en del av strategin för att minska risken för översvämningar. Med planeringsnivå menas att det i plankartan anges en lägsta nivå som ska följas vid nybyggnation med syfte att minska risken för skador vid översvämningar som orsakas av höga havsnivåer, höga flöden i vattendrag och av skyfall.

I figuren nedan framgår vilken säkerhetsmarginal som gäller vid nybyggnation. Vilken typ av översvämning som styr anpassningsbehovet kan skilja sig åt mellan olika platser och kan utläsas från översvämningsskartor för olika översvämningstyper (stigande hav, skyfall och höga flöden). Vad detta motsvarar i planeringsnivåer för hav, vattendrag och skyfall redovisas i Riktlinje Planeringsnivåer för översvämningssrisk.

#### Planeringsnivåer

Planeringsnivåerna för översvämningssrisker kommer att lyftas ut ur översiktsplanen och ersättas med en riktlinje med planeringsnivåer för översvämningssrisker från hav, vattendrag och skyfall. Att planeringsnivåerna lyfts ut till riktlinje innebär att de kan uppdateras när till exempel ny kunskap framkommer eller när åtgärder görs. Detta förenklar processen och möjliggör att hålla riktlinjerna aktuella. I samband med att planeringsnivåerna lyfts ut ur översiktsplanen har de reviderats. Stadsbyggnadsnämnden ansvarar för att vid behov revidera planeringsnivåer för översvämningssrisker och beslutar om riktlinjen.

Figur som visar säkerhetsmarginaler vid olika översvämningssrisker.



Funktion/objekt	Hav	Flöde	Skyfall
Samhällsviktig anläggning – nyanläggning	1,5 m marginal till vital del	Över nivå för BHF	0,5 m marginal till vital del
Samhällsviktig anläggning – befintlig	0,5 m marginal till vital del för funktion	0,5 m marginal till vital del för funktion	0,5 m marginal till vital del för funktion
Samhällsservice – nyanläggning	0,5 m marginal till färdigt golv och vital del nödvändig för byggnadsfunktion	0,2 m marginal till färdigt golv och vital del nödvändig för byggnadsfunktion	0,2 m marginal till färdigt golv och vital del nödvändig för byggnadsfunktion
Byggnad och byggnadsfunktion – nyanläggning	0,5 m marginal till färdigt golv och vital del nödvändig för byggnadsfunktion	0,2 m marginal till färdigt golv och vital del nödvändig för byggnadsfunktion	0,2 m marginal till färdigt golv och vital del nödvändig för byggnadsfunktion
Komplementbyggnad och mindre tillbyggnad	0,1 m marginal till vital del för funktion	-	-
Framkomlighet – nyanläggning högprioriterat vägnät, stråk och utrymningsvägar	Max djup 0,2 m	Max djup 0,2 m	Max djup 0,2 m

Säkerhetsmarginal till dimensionerande händelser. Angivna höjder är relativa höjder.

#### Principer för avsteg från rekommendationer

Huvudprincipen för planering av ny bebyggelse är att undvika risker med översvämningsproblematik genom att bygga på säker nivå. I undantagsfall och vid en acceptabel riskbild kan avsteg från rekommendationer ske utifrån nedanstående motiv:

- Påverkan på kulturhistoriska värden
- Påverkan på miljövärden
- Samhällsekonomiska avvägningar
- God stadsmiljö

Då det saknas tvingande krav gällande anpassningsnivåer anser Göteborgs Stad att samhällsekonomiska konsekvenser och hållbarhetsperspektivet måste vägas in vid bedömning av nödvändiga anpassningsåtgärder. Detta innebär att kostnaden för åtgärder jämförs med nyttan i form av minskad risknivå för både den enskilde fastighetsägaren och samhället. Utgångspunkten är att anpassningsåtgärder ska representera en god förvaltning av samhällsmedel och med beaktande av hur kostnader och nyttor fördelas på olika samhällsaktörer och samhällsgrupper.

Även möjligheten att skapa en god stadsmiljö kan motivera avsteg under förutsättning att risknivån inte väsentligt försämras. God stadsmiljö omfatta många aspekter och klimatfrågan är en av dessa. De olika aspekterna måste vägas samman till en helhet och värderas. Andra aspekter som inryms i god stadsmiljö är bland annat kulturmiljö, tillgänglighet, närhet till kollektivtrafik och hushållning med energi och naturresurser. Det kan innebära avsteg från planeringsnivåer för att i stället åstadkomma skydd exempelvis via objektsskydd.

Motiv och konsekvenser av avsteg ska belysas i detaljplaner och godkännas av stadsbyggnadsnämnden. En förutsättning för avsteg är det övergripande målet att människors hälsa och säkerhet inte äventyras. Principer för avsteg och metodbeskrivning kommer att behöva utarbetas efter hand allt eftersom strategierna implementeras i planeringen.

I vissa fall kan det finnas skäl att tekniska skydd kan medge avsteg från planeringsnivåer. Under förutsättning att särskild riskutredning utförs som kan visa att risken inte blir betydande. Konsekvenser och beroenden ska analyseras och tydligt redovisas i planhandlingen. Ett avsteg från planeringsnivåerna med hjälp av tekniska skydd kan innebära att robustheten minskar och sårbarheten vid en extrem händelse ökar. Vid utformning av tekniska skydd ska behovet av påbyggnadsbarhet bedömas. Om tekniska skydd ska utgöra långsiktigt skydd, ska planeringen säkra att det finns utrymme för att kunna öka skyddens effektiva skyddsnivå vid behov.

#### Anpassa till översvämningsrisker i ett framtida klimat

En långsiktigt hållbar och anpassningsbar stad som kan hantera översvämningsrisker ska skapas genom att:

- Främja naturbaserade och multifunktionella lösningar för att hantera översvämningar och minska påverkan vid höga temperaturer.
- Säkerställa ett robust trafiksystem med framkomlighet längs högprioriterade stråk och utrymningsvägar.
- Verka för att säkra framkomlighet i staden för gods, kollektivtrafik och kritisk personal för samhällsviktiga verksamheter vid översvämning.
- Planera för ett genomförande av högvattenskydd för Göta älv mellan Älvsborgsbron och Marieholmsbron samt de inre vattenvägarna på medellång sikt.
- Verka för yttre skyddsportar i Göta älv, Nordre älv och inre delen av Askimsviken finns med i stadens och statens långsiktiga planering, för att skydda Göteborg med omgivningar mot stigande havsvattennivåer på lång sikt.
- Säkerställ en kontrollerad fördröjning och avledning av vatten vid skyfall, genom att planera för tillräckliga volymer och kapacitet och låta vatten vara en strukturerande förutsättning.
- Säkra rådighet för underhåll och förvaltning för att säkerställa den långsiktiga funktionen av översvämningsåtgärder.

#### Framkomlighet

För att kunna nå målen med en robust stad där samhällsviktiga funktioner och grundläggande funktioner kan upprätthållas är även framkomlighet av största vikt. Syftet är att skydda människors hälsa och säkerhet där förutsättningar för framkomlighet möjliggör kommunal service, sjukvård och persontransport. Framkomlighet för Räddningstjänstens fordon ska säkerställas. I första hand ska förutsättningar för framkomlighet till byggnader säkras, i andra hand ska avbrottsstid minimeras. Högprioriterade transport- och kommunikationsstråk ska funktionen upprätthållas. Syftet är att skydda ekonomiska intressen och ge förutsättningar för samhällsservice.

Göteborgs Stad behöver arbeta vidare med frågeställningar kring lämplig framkomlighet i staden, vilka avbrottsstider som kan accepteras och hur framkomligheten för viktiga stråk och räddningstjänst ska säkras vid översvämningar.

## Naturbaserade lösningar

Naturbaserade lösningar är åtgärder som utgår från naturens förmåga för att lösa samhällsutmaningar. Naturbaserade lösningar är multifunktionella och kostnadseffektiva åtgärder för att hantera olika samhällsutmaningar genom att skydda, utveckla eller skapa ekosystem samtidigt som biologisk mångfald och mänskligt välbefinnande främjas. Genom att skydda, utveckla och skapa ekosystem med syfte att bibehålla och stärka ekosystemtjänster kan vi hantera olika utmaningar kring till exempel klimatförändringar och mark- och resursanvändning. Rätt utformade har olika naturbaserade lösningar potential att till exempel förbättra luftkvaliteten i städer, klimatanpassa de areella näringarna och främja folkhälsa.

Vissa avvägningar kan behöva göras avseende framkomlighet och avbrottstider vid extremt väder. I samband med ny planering säkras framkomlighet inom detaljplanen men även i den befintliga stadsstrukturen behöver framkomlighet säkras. Samverkan behöver ske med Trafikverket då kommunens och statens trafiknät är starkt sammankopplade.

Vid ny planering ska planeringsnivåer för framkomlighet uppnås. Där utrymningsvägar avser stråk som vid ny planering ska garantera framkomlighet till entré till byggnader som omfattas av detaljplan. Kan omfatta både vägar och GC-stråk och det högprioriterade vägnätet avser transportstråk vid ny planering som är högprioriterade för transport och kommunikation. För att upprätthålla avsedd funktion i form av transportkapacitet kan i princip ingen översvämning tillåtas. Planeringsunderlag gällande framkomlighet för högprioriterade transport- och kommunikationsstråk inom staden bör utarbetas för olika översvämningstyper.

### Naturbaserade och multifunktionella lösningar

Anpassningsåtgärder ska så långt som möjligt utformas så att de ger tillskott till stadsmiljön. Åtgärder för att minska översvämningens risker bör utformas som naturbaserade och multifunktionella lösningar, till exempel en upphöjd gång- och cykelbana som högvattenskydd mot havet eller en nedsänkt idrotts- och lektyta, som vid kraftiga regn kan fördröja vatten. Multifunktionella lösningar innebär att ytorna den största delen av tiden används till något annat, men när behov uppstår kan nyttjas som ett skydd mot översvämningar. Lösningarna behöver kunna integreras i stadsmiljön och bidra med ekosystemtjänster i form av ekologiska och sociala värden till staden. Det är dessutom viktigt att åtgärder som ska genomföras bidrar till den biologiska mångfalden i staden och i arbetet med att klara de krav på ekologisk och kemisk status som kommer av bestämmelserna om miljö kvalitetsnormer för vatten.

### Påverkan på miljöfarlig verksamhet, naturmiljö och kulturmiljö

Vid översvämning finns risk för att miljöfarlig verksamhet och värdefulla natur- eller kulturmiljöer påverkas. Målet med anpassning är att stora värden inte skadas och att stora samhällsvärden skyddas mot skada. Kulturmiljöer kan påverkas om åtgärder och skyddsanordningar anläggs för att minska översvämningens risker. Åtgärder för att minska översvämningens risker ska inte orsaka några allvarliga skador på kulturmiljön.

En översvämning kan medföra att föroreningar sprids från industrier, avloppsreningsverk eller förorenade områden vilket kan orsaka negativa miljö- och hälsoeffekter. Vidare arbete krävs tillsammans med verksamhetsutövare för att prioritera åtgärder.

### Anpassning till stigande havsnivåer

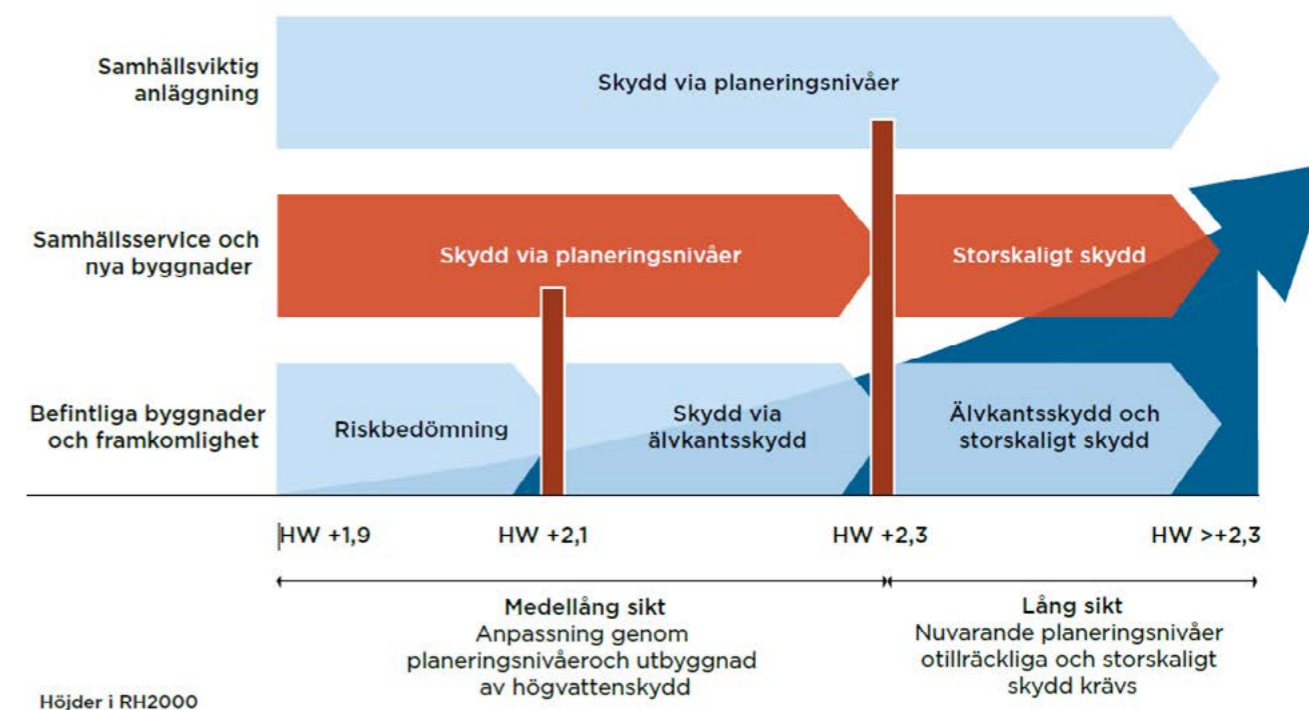
Göteborgs Stad har tagit fram övergripande strategier för att minska översvämningens risker i samhället från stigande hav. För centrala Göteborg innebär strategin anpassning genom åtgärder på medellång och lång sikt i form av högvattenskydd och yttre skyddsportar (Figur 1). Med medellång sikt menas fram till cirka år 2070 och med lång sikt menas bortanför det. Den kritiska tidpunkten mellan medellång och lång sikt definieras av när dagens befintliga planeringsnivåer inte ger tillräckligt skydd utan behöver kompletteras med någon form av storskaligt tekniskt skydd. Utifrån dagens kunskap om framtida havsnivåförändringar ger stadens planeringsnivåer tillräckligt skydd i cirka 50 år, det vill säga till cirka år 2070.

På medellång sikt innebär anpassning att planeringsnivåer tillämpas och att ett högvattenskydd planeras för centrala Göteborg. För de lågt liggande områdena i centrala staden behövs högvattenskydd längs Göta älv och dess anslutande vattendrag. Syftet med ett högvattenskydd är att skydda befintlig bebyggelse och infrastruktur på medellång sikt, göra marken lämplig för exploatering med avseende på risk för översvämning från hav och att skapa förutsättningar för ett långsiktigt skydd. Högvattenskyddet är en del av systemlösningen för skydd mot stigande hav och det är nödvändigt att etablera ett högvattenskydd, även med yttre skyddsportar på plats, för att skydda lågt liggande områden. Högvattenskyddet ska planeras så att det är möjligt att byggas på om yttre skyddsportar inte byggs. Enligt Göteborgs anpassningsstrategi behöver det första steget med högvattenskydd vara på plats på medellång sikt runt år 2040. Det är viktigt att kommunen har ett samlat grepp kring utformning, uppförande och förvaltning av högvattenskydd för att säkerställa skyddets funktion och rådighet över tid.

Det andra steget är att skydda Göteborg på lång sikt genom att anlägga yttre skyddsportar i Göta älv och Nordre älv. Att få ett yttre skydd på plats innebär en omfattande och tidskrävande process då vare sig finansiering, organisation eller prövning mot miljö, riksintressen eller andra intressen är utförd. Arbetet med ett långsiktigt skydd bör därför påbörjas snarast då det med de klimatscenarier som nu finns, ser ut att behöva vara på plats runt år 2070 och det är av stor vikt att berörda intressenter är med i planeringen från start. De yttre skyddsportarna är en nationell angelägenhet, eftersom de även skyddar nationella intressen, riksintressen och infrastruktur.

För kusten och skärgården, de områden som ligger utanför tekniska skydd, innebär strategin en löpande anpassning till stigande havsnivåer genom att bibehålla planeringsnivåer med en planeringshorisont på 100 år. Genom att upprätthålla ett långsiktigt perspektiv kan en tydlighet och förutsägbarhet skapas. Detta ger en möjlighet till att långsiktiga investeringsbeslut kan tas men också att beslut kan tas kring avveckling av utsatta områden.

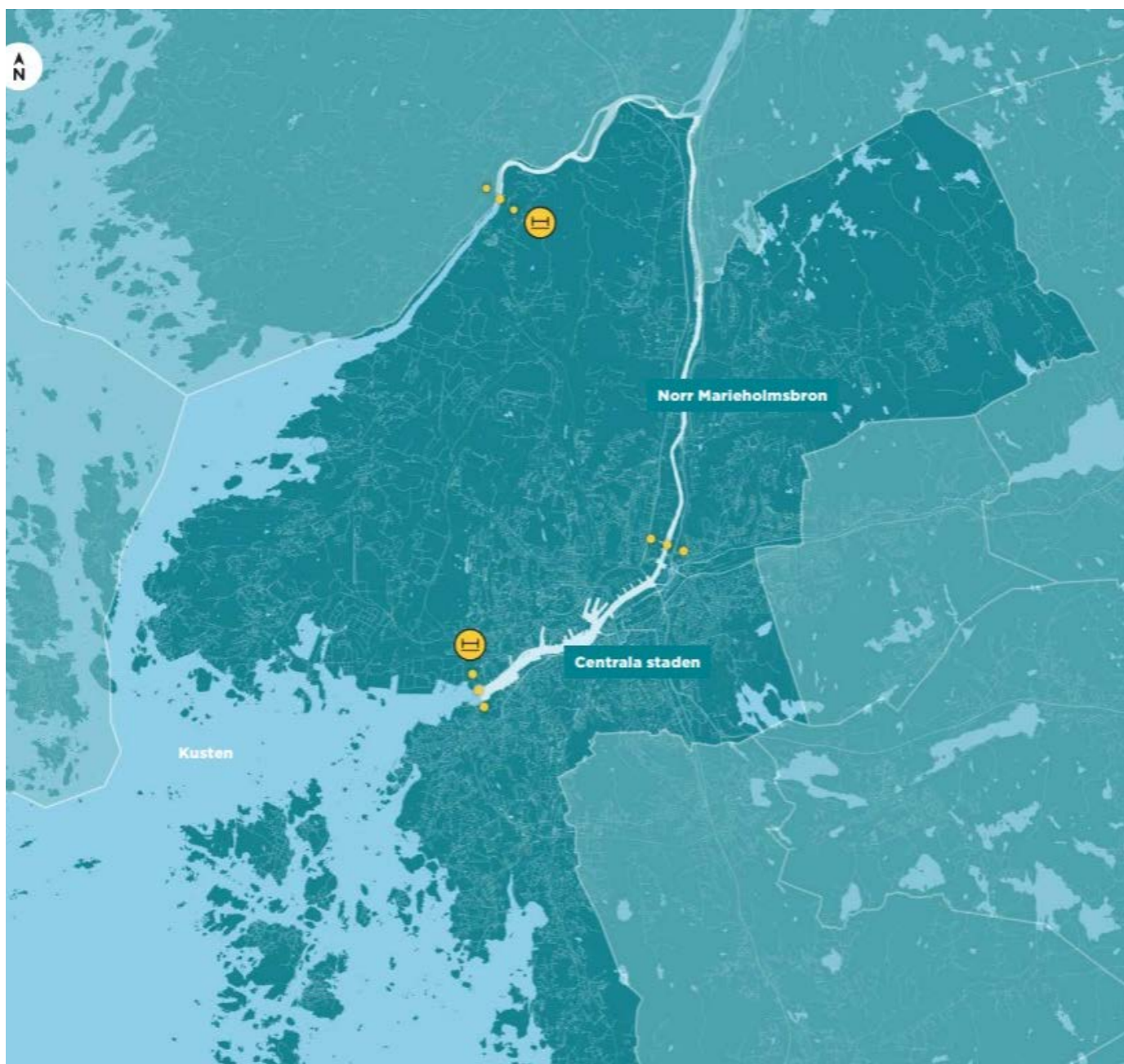
Illustration för översvämningstrategi för högvatten i havet exemplifierat med vattenståndsangivelser avseende högvatten med 200 års återkomsttid i centrala Göteborg. Höjdangivelser i RH2000.



Utifrån klimatförändringarna och förväntningen av ett kontinuerligt stigande hav måste anpassning ske löpande och planeringshorisonten behöver flyttas fram i takt med havsnivåhöjning. Om tekniska skydd ska kunna motivera avsteg ifrån planeringsnivåer får avgöras utifrån förutsättningarna i varje enskilt fall. För att skapa robusthet i nya fastighetsbestånd bör utgångspunkten vara att planeringsnivåer för byggnader följs. I vissa fall där föreslagna planeringsnivåer medför betydande samhällsmässiga nackdelar bör avsteg kunna övervägas.

Då stora delar av befintlig infrastruktur är beroende av skydd bör tekniska skydd även kunna anses ge acceptabel risknivå för nya vägar om det bedöms medföra stora samhällsekonomiska fördelar och acceptabel riskbild.

Karta som visar föreslagna lägen yttre skyddsportar samt områdesindelning för planeringsnivåer.



Översvämning till följd av höga flöden sker redan idag och det är därför viktigt att redan nu agera för att minska riskerna. Anpassning till höga flöden nu och i framtiden innebär att staden tillämpar plats-specifika planeringsnivåer.

Det saknas för närvarande övergripande strategier för skydd mot översvämningar orsakade av höga flöden. För att minska översvämningens risker längs med vattendrag, och för att för att utarbeta strategier för respektive vattendrag, behöver avrinningsområden vara utgångspunkten. Att arbeta för att hålla vatten i landskapet och minska snabb avledning ger förutsättningar för att utjämna volymrik nederbörd och skyfall och minska risken för översvämning vilket också minskar risken för torka i ett varmare klimat.

Genom att arbeta mellankommunalt i ett avrinningsområdesperspektiv kan åtgärder genomföras där de är mest effektiva. Både genom att öka avledningsförmågan vid trånga sektioner och att öka magasineringmöjligheter där det är möjligt. Ett exempel på sådant arbete är samverkan kring Mölndalsån, se fakta-ruta nedan.

### Anpassning till skyfall

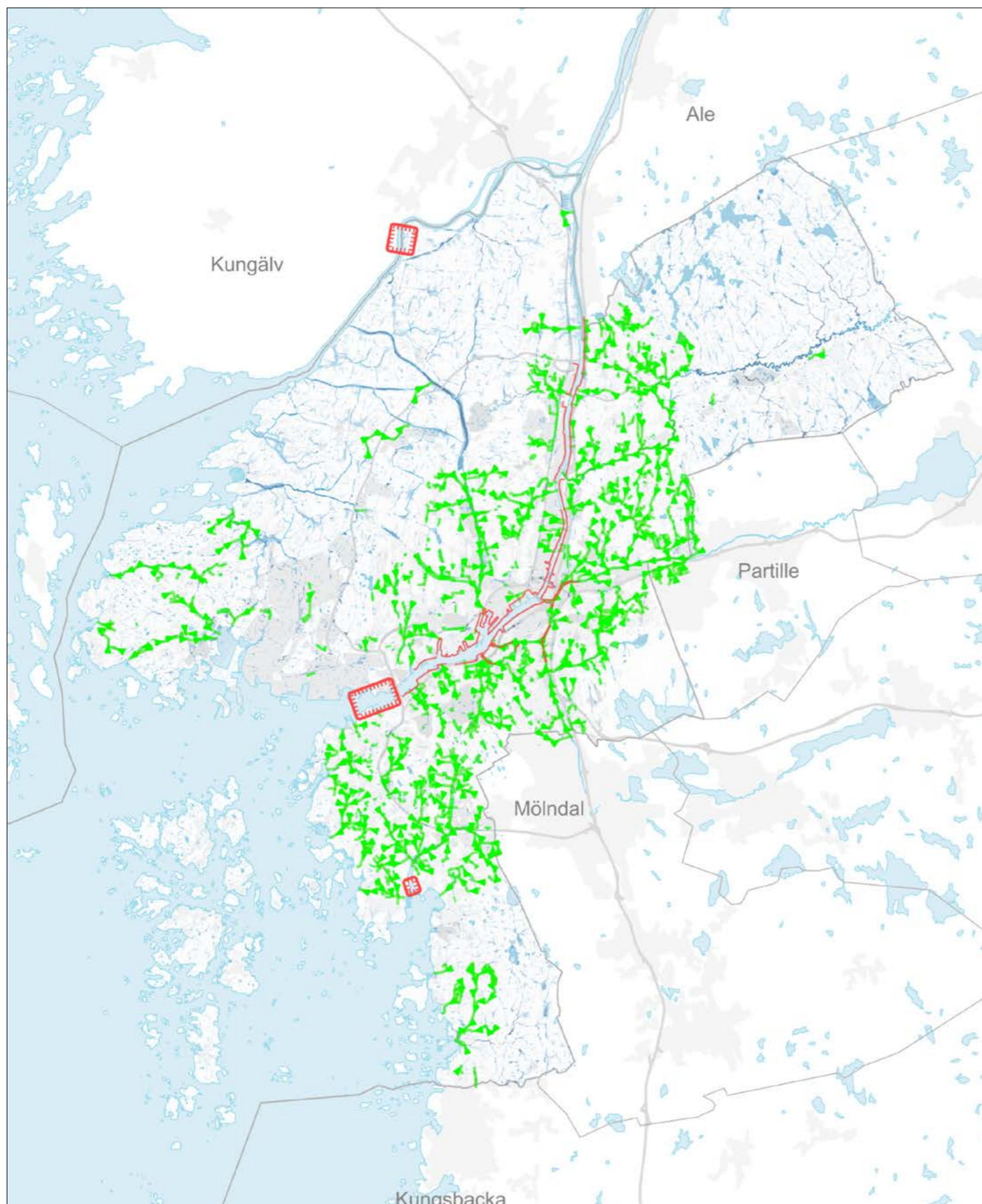
Hantering av ytligt överskottsvatten, vattenmängder som uppstår vid regn med hög intensitet ett så kallat skyfall, sker primärt med syfte att begränsa skador och skydda människors hälsa och säkerhet. Vid utformning av översvämningståtgärder ska även miljö- och föroreningsaspekter beaktas. Utgångspunkten vid exploatering är att minska andelen hårdgjorda ytor för att så långt som möjligt minimera avrinningen vid skyfall samt att minimera risken för skador vid extremt väder. Möjligheten till lokal utjämning ska sökas i första hand och avledning i andra hand. Vid närhet till havet eller Göta älv gäller det omvända och snabb avledning förordas. Anläggningar för bortledning och fördröjning av överskottsvatten dimensioneras för att ett klimatanpassat 100 års regn inte ska ge skador på byggnader och infrastruktur.

Utgångspunkten är att den ytliga avrinningen ut från området inte får öka förutom då vattnet avleds direkt till Göta älv eller havet. Som ett led i klimatsäkeringsarbetet har Göteborgs Stad tagit fram ett geografiskt planeringsunderlag, så kallade strukturplaner för skyfall. Strukturplanerna utgår från vattnets naturliga strömningsvägar, inom och genom staden vid ett skyfall. De visar möjliga skyfallsytor för fördröjning och skyfallsleder för kontrollerad avledning, för att ta hand om vatten vid skyfall. Stråvan är att dessa skyfallsytor och skyfallsleder ska finnas på platser där översvämningar tolereras.

Utgångspunkten är att de funktioner som strukturplanerna redovisar behöver säkerställas, förutsatt att det är försvarbart ur ett hållbarhetsperspektiv. Avsteg bör endast ske om en lika hög funktion, i hela den aktuella åtgärdskedjan, kan säkerställas. Begränsningar kan påverka hela systemet, både uppströms och nedströms, och riskerar att få stora konsekvenser i närområdet. Strukturplanerna pekar ut lågpunkter och öppna platser i landskapet som är de mest lämpliga platserna för hanteringen ur vattnets perspektiv. All annan hantering kommer oftast att vara förenat med större kostnader och tekniska utmaningar. Åtgärder i strukturplanerna har inte avvägts mot andra intressen, utan är i detta skede ett planeringsunderlag som behöver kompletteras med ytterligare åtgärder vid exploatering och detaljplanering.

### Mellankommunal samverkan för att minska risken för översvämningar i Mölndalsåns omgivning.

För att minska risken för dramatiska översvämningar av Mölndalsån och säkerställa dricksvattentillgången samverkar sedan 2006 Göteborgs stad, Mölndals stad och Härryda kommun kring regleringen av ån. Genom att samordna vattendomar, ta fram en strategi för regleringen och investera i tekniska lösningar för övervakning finns nu ett system för att begränsa nivåerna vid höga flöden. Sedan 2024 är reglering fullt utbyggd uppströms Mölndals centrum vilket innebär att Göteborgs stad har kunnat revidera planeringsnivåerna för Mölndalsån kopplat till dimensionerande flöde. Göteborg arbetar vidare med att planera för ett genomförande av högvattenskydd för att uppnå full funktion i styr- och regleringsystemet.



**Klimatanpassning**

- Högvattenskydd framtida
- Utredningsområde skyddsportar
- Risk för översvämning vid höga vattennivåer
- Risk för översvämning vid höga vattennivåer
- Skyfallsleder och -ytor

Skyfallsleder och -ytor

Vattendjup vid skyfall

- Mindre än 0.1 m
- 0.1 - 0.2 m
- 0.2 - 0.5 m
- 0.5 - 1 m
- Mer än 1 m

För rekommendationer kopplat till markanvändningskartan hänvisas till den digitala översiktsplanen på <https://oversiktsplan-forslag.goteborg.se/>

## Planera för ett varmare klimat

Långsiktigt hållbara och anpassningsbara städer som kan hantera ett varmare klimat ska skapas genom att:

- Planera för ett varmare klimat med fler, längre och intensivare värmeböljor.
- Planera för ett nätverk av svala öar och svala korridorer.
- Värda naturen och dess ekosystemtjänster för att ge ett bra mikroklimat.
- Bevara och planera för mer grönska i staden, exempelvis gröna fasader, parker och gatuträd som ger skugga och en avkylande effekt.
- Värna och öka andelen parker, vattendrag och öppna områden för att bidra till en minskad effekt av värmeöar.
- Öka krontäckningsgraden i framför allt värmeutsatta områden innerstaden och mellanstaden.

Klimatförändringarna kommer att medföra fler och längre värmeböljor, som kan ge konsekvenser för en stor andel av befolkningen. Detta gäller särskilt sårbara grupper med avseende på värmestress som till exempel barn, äldre och personer med funktionsvariationer. Människor i städer riskerar i högre grad att utsättas för värmestress och negativ hälsopåverkan vid värmebölja. För att minska negativa konsekvenser av ett varmare klimat bör urbana miljöer utformas så att de främjar en komfortabel stadsmiljö. En grund för en god beredskap för att hantera värmeböljor kan skapas genom planeringen av stadsmiljön.

Olika platser i staden kan upplevas olika vid varma dagar. Temperaturen kan variera beroende på till exempel bebyggelsemorfologi, hårdgöringsgrad, ytmaterial och närhet till träd, grönska och vatten. Hårdgjorda ytor i städer lagrar värme, vilket kan ha negativ hälsopåverkan. Parker, vattendrag och öppna områden bildar områden av svalare luft som mildrar effekten. Grönska i till exempel form av gröna fasader och gatuträd har en avkylande effekt och ger skugga i en tät stad.

I en tät stad är temperaturen både dagtid och nattetid viktig att beakta. Den mest effektiva åtgärden för att sänka stadstemperaturen är att använda grönska, genom att bibehålla och öka andelen skuggande gatuträd och grönska samt genom att öka närheten till parker och naturområden i staden. Tät bebyggelse minskar värmestress dagtid. Tät bebyggelse bör dock alltid kombineras med grönska för att minska värmestressen nattetid. Grönska kan bidra till att reglera temperaturen både lokalt i kvarter och på stadsdels- och stadsnivå.

Parker och naturområden är oftare svalare jämfört med gator och torg i stadens centrala delar. Vegetation sänker temperaturen genom att skugga närliggande områden men också genom avdunstning av vatten från mark och vegetation. Vegetation i flera skikt, med gräs, buskar och träd ger en större volym, vilket ger större effekt. Parker och skogsområden kan ha en nedkylande effekt på närliggande stadsmiljöer. Kunskapen behöver fördjupas om hur olika strukturer, gatustråk, byggnader och fasadbeklädnader bör planeras och utföras i olika delar av staden för att minska påverkan från värmeböljor.

Krontäckningsgraden har stor betydelse för klimatet i urban miljö. Frågan är i sig komplex, då många faktorer spelar in, som till exempel albedo (ytans värme-reflektion), trädens form, trädens placering längs en gata och vindförhållanden. Forskning har visat att bara krontäckningsgraden ökar med ett fåtal procent, så kan temperaturen sänkas kraftigt i staden genom att ge trädskugga på hårdgjorda ytor, särskilt under årets varmaste dagar. Träd är den mest effektiva åtgärden

då träd har fördelen att de både ger skugga och svalka genom avdunstning. I Göteborg är behovet av en ökad krontäckning störst i de tätaste delarna av mellanstaden och innerstaden där den idag är som lägst och andelen hårdgjord yta är som störst.

Effekterna av de åtgärder som finns för att hantera värme är lokala, vilket innebär att värme behöver hanteras i en lokal skala i planeringen. Det som påverkar risken för värmestress allra mest är andelen skugga i ett område, vilket i sig styrs av, förutom närvaron av hög vegetation, bebyggelsens utformning, samt vilken orientering den har i förhållande till väderstrecken och därmed solinstrålningen. Detta innebär att det dels går att påverka risken för höga temperaturer genom en genomtänkt bebyggelseutformning, dels att bebyggelseutformningen är en viktig förutsättning för att bedöma var det behövs åtgärder. På platser där det är hög solinstrålning under lång tid av dagen, är behoven av åtgärder störst, för att kompensera för den höga solexponeringstiden. För att kunna minska risken för höga temperaturer i staden behövs värmebelastningen i komplexa urbana miljöer modelleras i samband med stadsutvecklingen. Platsbedömning värme och lokalklimatanalyser där värmerelaterade frågeställningar ingår behöver göras.

I en del områden av staden och speciellt de områden där befintlig bebyggelse inte är anpassad för höga temperaturer krävs gemensamma åtgärder för att minska sårbarheten vid värmeböljor. I många av dessa områden sammanfaller det dessutom med en låg egen kapacitet hos befolkningen att vidta egna åtgärder, detta kan bero av att man inte äger sin egen bostad eller fastighet. I dessa områden krävs ett extra fokus på åtgärder i utomhusmiljön och svala allmänna platser för att minska risken vid värmeböljor.

För fastigheter där sårbara grupper för värmeexponering ska vistas stadigvarande krävs extra fokus på riskanalyser och eventuella åtgärdsbehov för att minska risker vid värmebölja. Vid planering av fastigheter för vård- och omsorgsboenden och förskolor är det extra viktigt att lokalisera dessa med avseende på värmeutsatthet både nattetid och dagtid. För områden med höga strålningstemperaturer dagtid och höga lufttemperatur nattetid se kartlager från stadens värmekartering.

I ett varmare klimat finns behov av svala öar och svala korridorer dit människor kan ta sig för svalka vid värmeböljor och för att kunna röra sig genom staden. Ett nätverk av svala öar och svala korridorer behöver skapas genom att planera ur ett områdesperspektiv med avseende på ett varmare klimat. Svala öar och svala korridorer kan utgöras av gröna stråk och parker men där detta inte är möjligt kan andra åtgärder nyttjas. Till exempel kan kylda byggnader så som bibliotek, köpcentrum och andra offentliga miljöer nyttjas för svalka.

### Ändring av markanvändningskarta

- Markanvändningskartans lager under Värden och hänsyn som visar ytor med risk för översvämning och höga vattenstånd uppdateras utifrån aktuella nivåer.
- Ett nytt hänsynslager för strålningstemperatur dagtid och lufttemperatur nattetid läggs till markanvändningskartan.

## MOBILITET OCH INFRASTRUKTUR

### Mobilitet och infrastruktur: Föreslagna ändringar i korthet

Inledande text kapitel Mobilitet och infrastruktur har kompletterats och disponerats om. Kapitlet i övrigt har även disponerats om något vilket innebär att några strategier har flyttats, medan andra har slagits ihop.

Strategin effektiv användning av befintlig infrastruktur utvecklas med ny inriktning för längre fordon i kollektivtrafiken samt utvecklas avseende tillämpning av fyrstegsprincipen.

Strategin ökad andel resande till fots, med cykel och med kollektivtrafik kompletteras med nya inriktningar kopplat till färdmedelsfördelning, barns rörelsefrihet, parkering som styrmedel samt förutsättningar för delad mobilitet och mobilitetstjänster.

Befintliga inriktningar gällande cykel och gång uppdaterats och förtydligas utifrån funktion och kvalitet.

Strategin tillförlitlig framkomlighet för godstransporter kompletteras med nya och ändrade inriktningar för godstransporter.

Strategin minskade negativa effekter av trafiken har utvecklats med en ändrad inriktning gällande trafiksäkerhet med att tillhandahålla väl underhållna gång- och cykelbanor.

*Översiktsplanens nuvarande kapitel Tematiska inriktningar, Mobilitet och infrastruktur föreslås bytas ut i sin helhet mot följande kapitel.*

För att närma sig ett hållbart samhälle krävs förutsättningar att fler ska ändra sitt resebeteende. Trafiksystemet ska skapa en jämlik rörlighet och tillgång till staden samtidigt som fler ska vilja gå, cykla och åka kollektivt istället för att välja bilen. Omställning av befintlig infrastruktur genom prioritering av trafikslag är minst lika viktigt som tillskapande av infrastruktur som gynnar det hållbara resandet. Tidigare verksamhetsområden utvecklas till blandade stadsmiljöer, nya verksamheter och arbetsplatser växer upp i lägen som bedöms attraktiva utifrån dagens efterfrågan samtidigt som staden ska bli tillgänglig för fler. Hållbara sätt att resa och att transportera varor och gods är nödvändiga för att begränsa trafiksystemets klimatpåverkan och utrymmesanspråk. Trafiksystemet och våra beteenden behöver därför förändras när Göteborg förtätas och befolkningen växer.

Göteborg är navet i det västsvenska trafiksystemet. Varje länk i systemet fyller olika funktioner på flera olika nivåer och för flera olika trafikslag. Exempelvis kan vissa länkar vara viktiga utifrån ett nationellt eller regionalt perspektiv och andra fyller en funktion utifrån ett lokalt perspektiv. Ofta sammanfaller funktionerna i en och samma länk. När nya länkar tillförs, kan rollen för befintliga länkar förändras. Restider och upplevelsen av avstånd förändras också när staden



Ånäsvägen.  
Foto: Amanda Östman

## Mål för minskad klimatpåverkan

För att nå målet om att begränsa klimatpåverkan till 1,5-graders uppvärmning, måste utsläppen inom Göteborgs geografiska område minska med minst 10,3 % årligen fram till 2030 med siktet inställt på att så snabbt som möjligt minska klimatavtrycket till noll. Klimatpåverkan från resor och transporter i Göteborg ska minska med minst 90 % till 2030 jämfört med 2010 och det motoriserade vägtrafikarbetet i Göteborg ska minska med 25 % från 2020 till 2030. (Miljö- och klimatprogram för Göteborgs Stad)

växer och de glapp som tidigare uppstått mellan stadsdelar till följd av otillgängliga industriytors barriärverkan minskas.

Med rådande trafiksystem har Göteborg kunnat växa till ytan med glesa bebyggelseområden i en funktionsseparerad stadsstruktur. Ur trafiksynpunkt innebär det en utmaning då önskemål om gena och snabba resor från vissa områden kan komma i konflikt med attraktiva närmiljöer. Trafiken i Göteborg har dessutom flera naturliga hinder att hantera, som Göta älv och kuperade berg- och skogsområden, vilket innebär att vägar och järnvägar historiskt har lokaliserats i dalgångar och på platt mark längs vattendrag.

Utvecklingen inom transportsektorn går snabbt, exempelvis mot fossilfria drivmedel för att minska utsläpp, delade mobilitetstjänster och uppkopplade fordon. Övergången till nya drivmedel och ny teknik löser dock inte trängseln eller den ökade konkurrensen om plats i den täta staden. Hur stor plats resorna tar och hur effektivt vi använder den infrastruktur vi redan har är därför avgörande när staden växer.

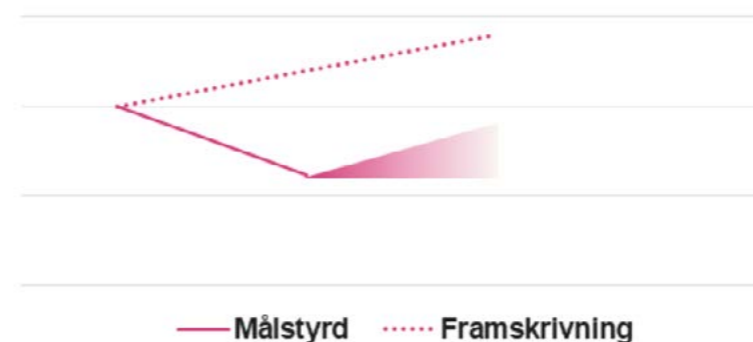
Översiktsplanens strategi om en flerkärnig struktur innebär fler funktioner inom gång- och cykelavstånd och att fler kan klara att resa utan bil. För resor över längre avstånd ska gena cykelstråk av god kvalitet och en utvecklad kollektivtrafik skapa förutsättningar för hållbara resor, vilket är avgörande för att klara stadens tillväxt. Trafiksystemet behöver vara robust, tillförlitligt och flexibelt inför framtida förändringar.

Möjligheterna att röra sig i staden varierar beroende på var du bor, vart du ska och individuella förutsättningar. Utformning av trafiksystemet behöver ha ett användarperspektiv där boende, besökare och näringsliv kan ta del av Göteborg. För att skapa tillgång till staden krävs en effektiv infrastruktur, som inte tar upp för mycket yta i förhållande till andra funktioner och värden. Stadens gator och torg ska också vara tillgängliga så att trafiksystemet erbjuder personer möjlighet till full delaktighet i samhället oavsett funktionsnedsättning, ålder, kön eller ekonomi.

2018 gjordes ca 1,5 miljoner resor dagligen i Göteborg, där ca 120 000 personer pendlade in till Göteborg och 50 000 pendlade ut. Ungefär 240 000 personer har sina pendelresor mellan bostad och arbete inom Göteborgs kommun. Behovet av att resa kommer att öka i takt med att befolkningen växer både i och kring Göteborg. Med den befolkningsökning som översiktsplanen tar höjd för kommer nya resandebehov uppstå inom respektive stadsdel, mellan stadsdelar och över kommungränser. Utifrån olika reserelationer och restider blir bristen på effektiv kollektivtrafik i vissa relationer inom staden tydlig. Pendeltågen till angränsande kommuner kan gå fortare än resan mellan olika stadsdelar inom Göteborg. För att ge resenärerna möjlighet att resa hållbart behöver utvecklingen av transportsystemet gå i takt med stadsutvecklingen så att effektiva och attraktiva resor kan erbjudas i alla dessa typer av relationer där det finns behov.

I samband med vissa större exploateringar är det ofrånkomligt med viss biltrafikökning, men så långt som möjligt ska ny eller utökad infrastruktur för biltrafik undvikas. För att ett nytt område ska kunna generera viss biltrafik behöver kringliggande områden minska sitt bilresande, med hjälp av utökad kollektivtrafik och förbättringar för resande med gång och cykel. Resurser ska läggas på åtgärder för att stärka förutsättningarna för de mer hållbara och yteffektiva trafikslagen. Med sådana åtgärder kan kurvan för hur personbilsresor ökar enligt Trafikverkets prognos (scenario basprognos 2045 samt extrapolerad framskrivning till år 2060) ändras så att utvecklingen går i riktning mot de mål som Göte-

## Antal bilresor 2020-2050\*



Principiellt diagram över trafikutvecklingen enligt Trafikverkets prognos (scenario basprognos 2045 samt extrapolerad framskrivning till år 2060) och Göteborgs Stads mål för trafikutvecklingen till 2030 med olika scenarier för antal bilresor efter år 2030.

borgs stad har för trafikutvecklingen. På kort sikt, till år 2030, bedöms det finnas störst potential i överflyttning till kollektivtrafikresor. Det finns kvar kapacitet i kollektivtrafiksystemet före 2030 och den utökas successivt med större fordon. I vissa geografier finns det bättre förutsättningar att öka andelen av överflyttningen som sker till gång- och cykelresor. På 2030-talet förväntas ett antal större kollektivtrafikåtgärder färdigställas vilket ger en större potential för överflyttning till kollektivtrafiken. På längre sikt förväntas fotgängarflödena öka i takt med att staden förtäts och fler får närmre till sina målpunkter, vilket gör gångresan mer konkurrenskraftig. Om antalet bilresor ökar efter 2030 behöver denna ökning hanteras genom att belastningen på vägnätet, genom olika styrmedel, fördelas mer jämt över tid och rum. Utöver personbilstrafiken ökar behovet av transporter av varor och gods i den växande staden. Med hänsyn till Göteborg som ett nationellt gods- och logistiknav visar prognoser från Trafikverket att mängden godstransporter kommer öka. För att nå Göteborgs Stads mål om minskad klimatpåverkan från transporter behöver också yrkestrafiken bidra till ett minskat motoriserat vägtrafikarbete.

## Effektiv användning av befintlig infrastruktur

Säkerställ en effektiv användning av befintlig infrastruktur genom att:

- Omfördela ytor och omdana befintliga gatumiljöer till förmån för vistelse, gående, cyklister och kollektivtrafik eller använda ytor till ny bebyggelse och grönska där så är lämpligt.
- Sänka hastigheten i staden och anpassa det lokala gatunätet till cykelfart, förutom där kollektivtrafiken har prioritet.
- Möjliggöra för längre fordon i kollektivtrafiken för ökad kapacitet och färre trafikrörelser.
- Använda styrmedel och påverkansåtgärder enligt fyrstegsprincipen och utveckla Göteborg Stads arbete med mobility management.
- Verka för att omvandla körfält på de stora lederna till prioriterade körfält för kollektivtrafik och gods.
- Säkerställa att stadens gator och torg har en universell utformning.
- Planera för ett logiskt och orienterbart lokalt nät för att begränsa negativa effekter som störningar och buller för boende och besökare.

## Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi och den tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.

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.

Källa: Trafikverket

På flera håll är det idag trångt att få plats med önskvärda funktioner och kvaliteter i det offentliga rummet, såväl på gator och hållplatser som på bussar och spårvagnar. I kombination med att Göteborg växer och befolkningen, antalet arbetstillfällen och besökare ökar krävs en omDispositionering av gaturummet. Det är varken ekonomiskt eller ytmässigt önskvärt eller möjligt att skapa ny infrastruktur i den växande staden och samtidigt få plats med till exempel grönska och klimatanpassningsåtgärder. Istället måste den infrastruktur vi redan har användas mer effektivt.

Inom staden kan överdimensionerade vägar, gaturum och bilparkeringsytor minskas och impedimentytor frigöras för till exempel bebyggelse, grönytor, vistelseytor eller infrastruktur anpassad för längre kollektivtrafikfordon. Sänkta hastigheter för personbilstrafiken skapar också förutsättningar för att omdana gaturummet till förmån för de yteffektiva transportslagen, gång, cykel och kollektivtrafik samt andra önskvärda funktioner och kvaliteter. I det lokala gatunätet bör hastigheten anpassas till gång- eller cykelfart, beroende på situation, förutom där kollektivtrafik har prioritet.

Att arbeta med Intelligent transport system (ITS), information samt styrning och ledning av vägtrafiken i kombination med åtgärder som begränsar antalet fordon kan en god framkomlighet för trafikanter och godstransporter säkerställas. Det kan handla om styrning i rum och tid för att maximera kapaciteten i systemet. För att göra kloka investeringar och hushålla med befintlig infrastruktur är planering enligt fyrstegsprincipen till stor nytta. De första två stegen handlar om att tänka om och optimera, det tredje om att bygga om och det sista steget handlar om nybyggnation.

Styrmedel och mobility management, som påverkansarbete för hållbart resande, prissättning på bilparkering, förskjutna tider för skolstart eller uppmuntran till att arbeta hemma någon dag per vecka ger en effektivare användning av befintlig infrastruktur utan att infrastrukturen i sig behöver förändras. Den här typen av åtgärder är ett effektivt sätt att skapa förutsättningar för ett mer hållbart trafiksystem både för befintlig infrastruktur och under byggskedet. Genom att använda byggskedet kan förutsättningar för varaktigt förändrade resmönster möjliggöras och infrastrukturen kan anpassas därefter.

För att säkerställa tillförlitliga transporter för gods och en effektiv kollektivtrafik, samt för att binda samman staden över större avstånd, behöver övergripande trafikleders funktioner säkerställas. Göteborgs Stad ska verka för att omvandla körfält på de stora lederna, till prioriterade körfält för kollektivtrafik och gods, för att på så sätt kunna öka dess användning i linje med stadens mål. För gods är detta i dagsläget inte möjligt utan kräver en förändrad lagstiftning.

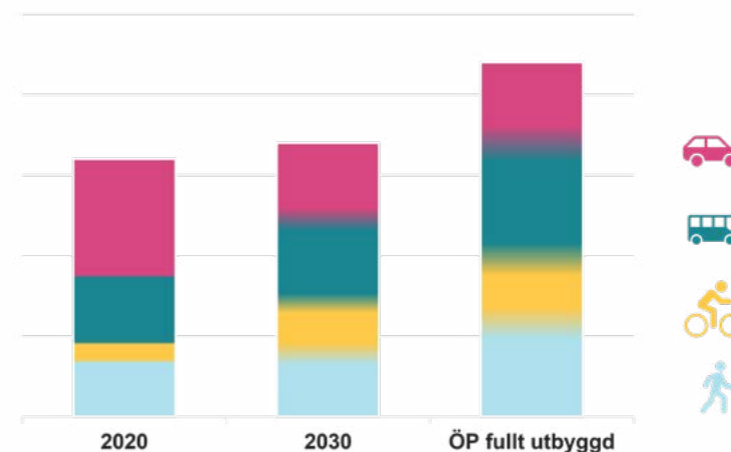
Där befintlig infrastruktur, styrmedel och påverkansåtgärder inte räcker till för att nå stadens mål kan ny infrastruktur behöva byggas ut. Göteborg planerar därför för nya länkar för järnväg, kollektivtrafik, förbindelser över älven samt nya gator som ökar finmaskigheten och bidrar till ett mer flexibelt och robust trafiksystem. Prioriteringsordning för ny infrastruktur är för de yteffektiva och kapacitetsstarka trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik. Genom universell utformning kan nya och omDispositionerade miljöer användas av alla i största möjliga utsträckning utan behov av anpassning.

## Ökad andel resande till fots, med cykel och kollektivtrafik

Öka andelen resande till fots, med cykel och kollektivtrafik genom att:

- Möjliggöra en färdmedelsfördelning i enlighet med stadens målsättning om minskat motoriserat vägtrafikarbete.
- Förtäta staden kring befintlig och planerad kollektivtrafik, så att fler får nära till god kollektivtrafik
- Främja barns aktiva och självständiga rörelsefrihet till och i närmiljön av förskola, skola och fritidsaktiviteter.
- Säkerställa plats för att utveckla kollektivtrafiken och dess framkomlighet i stornätet.
- Utveckla och stärka kapaciteten i kollektivtrafiken för att klara stadens tillväxt även efter måläret för Målbild Koll 2035.
- Utredda möjligheten att ansluta nya spårrelationer till Västlänken, för att se om Västlänken kan bli stommen i stadens planskilda kollektivtrafiksystem.
- Skapa fler förbindelser - såväl fasta som färjor - över älven för kollektivtrafik, gående och cyklist.
- Planera för kollektivtrafikdepåer i strategiska lägen för ett utvecklat kollektivtrafiksystem.
- Skapa en sammanhängande cykelinfrastruktur som gör det möjligt att för alla snabbt, enkelt och säkert cykla till målpunkter över hela staden.
- Skapa ett sammanhängande, gent och finmaskigt nät för fotgängare, där även utrymme för vistelse prioriteras.
- Underlätta för ett hållbart och flexibelt resande där bilen kompletterar övriga trafikslag eller används som en del av resan, genom lösningar som leder mot stadens målsättning om minskat motoriserat vägtrafikarbete.
- Använda utbud, reglering och placering av bilparkeringsplatser som styrmedel för att uppmuntra fler att välja alternativa färdmedel till bilen och bidra till ett effektivt markutnyttjande.
- Skapa förutsättningar för ökat utbud av delad mobilitet och mobilitetstjänster

En av utmaningarna är att minska klimatpåverkan genom att bland annat minska behovet av längre resor. Kollektivtrafiksystemet behöver också hantera betydligt fler resenärer och andelen resor till fots och med cykel måste öka. Den yta som varje resa innebär har också betydelse för stadens möjlighet att utvecklas och yteffektiva transportslag behöver därför prioriteras.



Färdmedelsfördelning Göteborg 2030 utifrån målsättningarna i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021 samt vid utbyggd översiktsplan. Avser resor till, från och inom Göteborg på vardagar.

Göteborg har högt ställda mål för en omfördelning av resor till mer hållbara trafikslag. För att nå målen behöver trafiksystemets utveckling hanteras på flera nivåer samtidigt och alla åtgärder behöver sträva i samma riktning. Ibland kan det handla om att prioritera vissa trafikslag, ibland om att lyfta fram platsspecifika värden. Utvecklingen av infrastruktur behöver samverka med styrmedel för de olika trafikslagen. Åtgärder behöver genomföras på olika skalor och på olika nivåer. Flera parametrar har betydelse, där rymligare gångbanor, ett förbättrat gatunät och ytterligare länkar i järnvägssystemet är lika viktiga.

När Göteborg och regionen växer kommer det totala antalet resor att öka med 5–10 procent mellan 2020 och 2030. När översiktsplanen är utbyggd utifrån sin redovisade potential förväntas resandet i Göteborg öka med cirka 40 procent jämfört med 2020. För att nå målet om minskat motoriserat vägtrafikarbete i enlighet med Göteborgs stads miljö- och klimatprogram behöver minst 40 procent av resorna i Göteborg ske till fots eller med cykel år 2030, och minst 55 procent av de motoriserade resorna i Göteborg behöver ske med kollektivtrafik år 2030. Samtidigt måste näringslivets transporter bli mer effektiva så att dess prognosticerade trafiktillväxt inte tillkommer fullt ut.

Barn och ungas mobilitet och rörelsefrihet ska beaktas när stadens utvecklas. Barn har enligt barnkonventionen rätt till liv, hälsa, utveckling, lek och fritid. För att dessa rättigheter ska bli verklighet behöver stadsmiljön ge barn möjlighet att röra sig fritt mellan platser och målpunkter. Eftersom många av barns vardagsresor handlar om vägen till och från skola utgör de en särskilt grundläggande del av deras trygghet, självständighet och frihet. Både miljön precis vid skolan, anslutande gång och cykelvägar och gångvägar från hållplatser är centrala för att fler barn ska resa aktivt och uppleva det tryggt och säkert. Ytterligare en del av barns mobilitet rör fritidsresor där gångnätet, ett finmaskigt och tryggt cykelnät samt kollektivtrafik som kommer nära målpunkterna spelar stor roll.

Åtgärder för ökat hållbart resande handlar även om att påverka efterfrågan på resor och att påverka resan innan den påbörjats. En funktionsblandad stad med servicefunktioner nära bostaden ger förutsättningar för minskat behov av att resa längre sträckor och underlättar resande till fots, med cykel och med kollektivtrafik. Skatter och avgifter, såsom trängselskatt, kan vara viktiga styrmedel för ett förändrat resebeteende.

### Resande med kollektivtrafiken

För en jämlik rörlighet och tillgång till staden behöver restiden med kollektivtrafik minska, både den faktiska restiden och restiden i förhållande till restider med bil. En attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik beror på många faktorer. Turtäthet, avstånd till hållplats, restid, antalet byten och god komfort är några. Lika viktigt är tillräcklig kapacitet och att kollektivtrafiken är enkel för alla medborgare att använda oavsett var du bor, ålder, funktionsnedsättning eller om du sällan nyttjar kollektivtrafiken. Kapaciteten i kollektivtrafiksystemet är en nyckelfråga för stadens tillväxt. Dessutom behöver vissa platser och sträckor studeras vidare för att klara utmaningar även efter 2035, såsom tvärförbindelser och eventuella behov av planskildheter som binder ihop staden på nya sätt och som tillsammans med ett förbättrat sammanhängande gatunät främjar ett ökat hållbart resande. Var hållplatser och bytespunkter lokaliseras och hur de utformas har betydelse i stadsrummet. Det är också avgörande för ett effektivt kollektivtrafiksystem. Planering av bytespunkter behöver därmed ske med stor omsorg.

Inriktningen i Målbild Koll2035 är att kollektivtrafiksystemet ska förändras från att vara en radiell struktur till en nätstruktur med en mellanstadsring och en innerstadsring samt tvärgående stråk och bytespunkter. Ett viktigt syfte är att åstadkomma effektivare resor och att avlasta centrala Göteborg. Innerstadsringen utgörs av spårväg, nya spår planeras genom en förbindelse från Brunnsbo via Lindholmen under älven vidare till Linnéplatsen. Mellanstadsringen utgörs av egen bussinfrastruktur (metrobus) som framförallt ska gå längs kringfartslederna. Med ny spårväg med hög hastighet (stadsbana) och metrobus kommer fler resenärer att kunna ta sig snabbare till tyngdpunkter och noder som är viktiga för en växande stad.

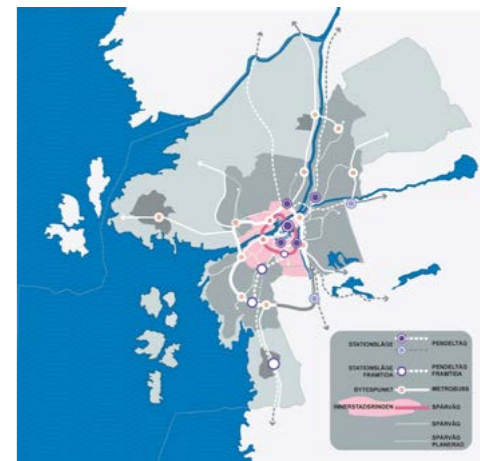
Västlänkens stationslägen och andra pendelstationer i det sammanhängande stadsområdet har en betydelsefull roll för att avlasta centralstationen. Genom att föreslagna metrobusstationer och kopplingar till innerstadsringen sammanfaller, ges goda förutsättningar till nya sätt att resa och att byta mellan trafikslag. Längs delar av innerstadsringen där spårvagnen tillsvidare går i markplan trafikeras innerstadsringen med lägre hastigheter och integreras i stadsmiljön. I översiktsplanen har de systemviktiga punkter som pekas ut i Målbild Koll2035 vidareutvecklats. Det är platser som fungerar både som bytespunkter och målpunkter i staden, för både lokal och regional nytta.

För att möta resebehovet i ett växande Göteborg behöver delar av kollektivtrafiken gå planskilt från annan trafik. Utifrån Göteborgs förutsättningar, sett till storlek, avstånd och geologi är stadens inriktning att Västlänken tillsammans med ett utvecklat järnvägssystem kan nyttjas för att skapa en effektiv planskild kollektivtrafik genom innerstaden. Göteborg står inför en fortsatt kraftig stadsutveckling söderut vilket innebär ökade behov av kollektivtrafik.

Åtgärder för ökat hållbart resande handlar även om att påverka efterfrågan på resor och att påverka resan innan den påbörjats. En funktionsblandad stad med servicefunktioner nära bostaden ger förutsättningar för minskat behov av att resa längre sträckor och underlättar resande till fots, med cykel och med kollektivtrafik.

### Stödfunktioner till kollektivtrafiksystemet

För att möta dagens och framtida resandebehov behöver verkstäder, drifthallar och depåer placeras på strategiska lägen. Fram till cirka 2050 bedöms 2–4 depåer för spårvagn respektive buss behövas för att stödja utvecklingen. Kommunen arbetar tillsammans med Västra Götalandsregionen utifrån regionens målbild för spårvagnsdepåer som innehåller mer detaljerad beskrivning av behoven. Placeringen av depåer behöver utgå från befintlig och framtida infrastruktur samt ha en god yttäckning i staden. För spårvagn finns behovet framförallt i sydväst och nordost medan behov av nya depåer för buss framförallt finns på Hisingen, nordost och i de sydöstra delarna i storstadsområdet. Utveckling av nya depåer har långa planerings- och utbyggnadstider varför beredskap var depåer kan ligga bör finnas med god framförhållning. Möjligheter att samlokalisera depåer med annan verksamhet genom stadsintegrerade depåer kan vara lämpligt i vissa områden och behöver fördjupas tillsammans med Västra Götalandsregionen. Tillhörande funktioner som depåer och natthamnar för färjor behöver också tas om hand i detta sammanhang.



Principbild av utvecklad kollektivtrafik och systemviktiga mål- eller bytespunkter.

## Vägledande funktioner för primära cykelstråk och huvudcykelstråk i planering samt dimensionering och utformning av cykelstråk

Hastighetsstandard. Möjlighet att på ett tryggt och säkert sätt cykla i cykelfart och något högre på de primära cykelstråken.

Framkomlighet och flyt. Möjlighet att cykla i en rimlig medelhastighet och cyklisters prioritet gentemot biltrafiken ska vara hög.

Möjligt att cykla i olika hastigheter. Möjlighet till säkra omcyklingar, oavsett cykelvolym.

Komfort. Beläggningen ska vara jämn och linjeföringen ska tillåta en rimlig cykelfart på sträcka och i korsningar.

Orienterbarhet och igenkänning. Cyklisten ska veta riktningen mot de stora målpunkterna. Att följa cykelvägen på sträcka och i korsning ska vara enkelt även för den som cyklar där för första gången.

Genhet. Cykelstråks dragning mellan tyngdpunkter ska vara gent och lokalt ska onödiga omvägar undvikas.

Trafiksäkerhet. Vagnätet ska vara fritt från fasta hinder, och konfliktpunkter ska vara säkrade. Beläggningen ska vara jämn och hålla god friktion året runt.

Trygghet. Cyklisten ska, utifrån belysning, sikt och trafiksituation, känna sig trygg

## Resande med cykel och gång

Cykelvägnätets funktion är att skapa tillgänglighet genom att knyta samman start- och målpunkter över hela staden. Det ska vara möjligt att på ett smidigt och framkomligt sätt cykla både mellan stadsdelar och till lokala målpunkter. Utifrån funktion har cykelvägnätet indelats i tre nätklasser. Indelningen bygger på behovet av ett snabbt, grovmaskigt nät, kompletterat med finmaskigare nät som tar cyklisten ända fram till målpunkten.

Primära cykelstråk knyter samman stadsdelar, grannkommuner och tyngdpunkter som ligger längre ifrån varandra genom ett sammanhängande cykelnät som har god framkomlighet. Bredder och standard möjliggör att cyklisterna som tar sig fram i olika hastighet och med olika förutsättningar kan känna sig trygga och säkra och att omcyklingar ska kunna göras. Stråken kännetecknas av breda cykelbanor med bra framkomlighet, prioritet i korsningar gentemot personbilar och hög standard på drift och underhåll.

Huvudcykelnät kopplar samman områden lokalt och kompletterar det primära cykelnätet för att åstadkomma ett sammanhängande cykelsystem över hela staden. Cykelbanorna i huvudcykelnätet ska vara tillräckligt breda så att omcykling är möjlig och ofta prioritet i korsningar gentemot personbilar.

Lokalt cykelnät tar cyklisten ända fram till den lokala målpunkten och omfattar lokalgator och cykelinfrastruktur som inte är en del av det utpekade cykelnätet. Det lokala cykelnätet fyller ofta en viktig funktion för barn och unga att ta sig till skola och fritidsaktiviteter i sitt närområde.

En grundläggande förutsättning är att cykelvägnätet ska vara sammanhängande och utan ologiska avbrott. Cykelnätet ska därför utformas på ett enhetligt sätt vad gäller material och kontinuitet. Det gäller både på en plats och längs med ett stråk. Det betyder att det är bättre att knyta samman systemet och upprätthålla grundprinciperna, även om standarden kan gå ner på kortare delar av sträckan. Enhetlig utformning skapar också bättre förutsättningar för att separera fotgängare och cyklisterna på ett tydligt sätt och därmed underlätta ett gott samspel. För vissa delar av det primära cykelnätet, särskilt i innerstaden, kommer det inte vara möjligt att uppfylla alla funktionskrav, men eftersom nätet knyter samman avlägsna tyngdpunkter är det viktigt att hålla fast vid att det ska vara sammanhängande, även om standarden sjunker på några delsträckor.

Cykelvägnätet ska utvecklas och förbättras i samband med planering och ny- och ombyggnationer i staden. Därutöver är cykelvägnätet i och kring innerstaden samt de primära cykelstråken prioriterade att utveckla. I och i anslutning till innerstaden finns de högsta cykelflödena samtidigt som kvaliteten på cykelinfrastrukturen här är bristfällig. De primära cykelstråken möjliggör längre cykelresor och ökar på så sätt cyklingens konkurrenskraft gentemot bilen. Nya former av cykling såsom elcyklar och elsparkcyklar gör samspelet på cykelbanor och med andra trafikslag mer komplext samtidigt som det skapar nya förutsättningar för att resa med cykel längre sträckor. Det är viktigt att säkerställa plats för cykelparkering vid stationer och målpunkter och utformningen av denna behöver ta hänsyn till nya typer av cyklar.

Gångtrafik är ett viktigt transportsätt både för kortare resor och som komplement till andra trafikslag som nästan alltid börjar och slutar till fots. Samtidigt handlar gångvänlighet om attraktiva gaturum, en mänsklig skala på staden och att främja såväl stadsliv, rekreation och folkhälsa. Gångnätet behöver utvecklas för att bli mer sammanhängande, gent och finmaskigt samt utformas med en

höjd kvalitet i syfte att fler ska kunna, vilja och våga gå mer. Samtidigt finns behovet av att särskilt förbättra separeringen och samspelet med cykel som på många ställen upplevs svår. Trafiksäkerhet, trygghet och framkomlighet är grunden även för fotgängare som trafikslag. Som en del i att skapa gångvänlighet och rörelsefrihet på lika villkor för alla behöver universell utformning beaktas för att möjliggöra en förbättrad fysisk tillgänglighet. Stråk för både gående och cyklisterna kan med fördel kopplas samman med blågröna stråk för en mer trivsamt resa.

## Bilens roll i staden

Bilen kommer även i fortsättningen vara ett viktigt färdmedel, även om den inte kommer att vara det vanligaste. Det fysiska, ekonomiska eller klimatmässiga utrymme för större väginvesteringar kommer att vara litet. Det betyder att biltrafikens fortsatta framkomlighet bygger på att minst hela resandökningen sker med andra färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik. Generellt behöver staden verka för att fler delningstjänster för mikromobilitet, bilpooler och andra liknande delningstjänster etableras i hela staden, för att erbjuda människor att kunna klara sig utan egen bil eller att inte behöva skaffa sig en andra bil. Fler boende, besökande och verksamheter innebär mer av godstransporter, varudistribution och annan nyttotrafik som behöver prioriteras, samtidigt som framkomligheten för utryckningsfordon måste säkerställas. Det understryker nödvändigheten av åtgärder som gör att människor oftare kan och väljer att gå, cykla och resa med kollektivtrafiken.

Bilparkering skapar tillgänglighet till stadens resurser. Prissättning och tillgång till bilparkering påverkar trafikefterfrågan och därmed efterfrågan på infrastruktur, bebyggelse och andra trafikslag. Bilparkering som styrmedel ska användas för att stödja översiktsplanens utvecklingsinriktning om nära, sammanhållna och robust samt för att nå mål om färdmedelsfördelning på kort och lång sikt.

Pendelparkeringar eller platser för mobilitetshubbar behöver fortsatt utvecklas längs leder eller på strategiska platser för att kunna byta till hållbara färdmedel, så tidigt som möjligt på resan. Utbud och tillgång till delad mobilitet samt mobilitetstjänster är viktiga delar i att öka tillgängligheten för fler.

## Tillförlitlig framkomlighet för godstransporter

Säkerställ tillförlitlig framkomlighet för godstransporter genom att:

- Lokalisera transportintensiva verksamheter i anslutning till större transportleder och järnväg.
- Verka för att godstransporter på väg till och från Göteborgs hamn och verksamheterna på Hisingen i första hand sker via Hisingsleden, Norrleden, Västerleden och Söderleden.
- Säkra ett reservat för ny järnväg till hamnen via Säve depå, längs med Hisingsleden och Norrleden.
- Främja överflyttning av godstransporter från väg till järnväg, bland annat genom möjliggörandet av omlastning från lastbil till tåg vid perifera lägen utanför staden.
- Främja godstransporter till sjöss. Värna Göteborgs hamn och dess utvecklingsmöjligheter samt säkerställa fortsatt farbarhet på Göta älv.
- Samverka regionalt vid lokalisering och planering av logistikcentraler och transportintensiva verksamheter.



På sikt behöver godstransporterna ledas runt staden, för att kunna åstadkomma en sammanhängande stad.

- Samverka regionalt vid lokalisering och planering av olika typer av uppställningsplatser utmed vägnätet i perifera lägen.
- Reservera mark i halvcentrala lägen för om- och samlastning för transporter till och från centrala Göteborg och verka för att näringslivet samordnar om- och samlastning.
- Genom reglering och utformning skapa tydliga förutsättningar för trafiksäker och tillförlitlig citylogistik på stadsmiljöns villkor samt genom minskad miljö- och klimatpåverkan.

Göteborg har många företag med stora godsvolymer och Nordens största hamn, genom vilken en stor del av Sveriges export och import passerar. Näringslivet är beroende av att gods kan levereras inom tillförlitliga tidsintervall på bra och säkra transportvägar. Genom att öka effektiviteten i godstransporter ökar samhällsnyttan och belastningen på vägar och järnvägar minskar. Det ger minskade negativa effekter som buller, risker, utsläpp av luftföroreningar och klimatpåverkan. Till exempel genom att en större andel går på järnväg och sjöfart, ökad fyllnadsgrad, fortsatt utveckling av fordonsteknik och omfördelning av fordonsrörelser över dygnet i kombination med tydliga anvisningar om lämpliga vägar för godstrafiken.

Gods som transporteras genom centrala Göteborg påverkar både möjligheter till stadsutveckling och befintliga stadsdelar. Framför allt gäller det utifrån risker med farligt gods. För att åstadkomma en mer sammanhängande stadskärna behöver godstransporter på väg till och från Göteborgs hamn och verksamheterna på Hisingen i första hand ske via Hisingaleden, Norrleden, Västerleden och Söderleden. Översiktsplanens långsiktiga viljeinriktning är att godstransporter på järnväg ska flytta från Hamnbanan på Norra Älvstranden till järnväg över Hisingen. Den skulle även kunna försörja utökade verksamhetsområden längs Hisingaleden med järnvägstransporter. Vidare behöver staden stödja utbyggnad av laddinfrastruktur för tunga fordon, så att både godstrafik och kollektivtrafik i högre grad kan elektrifieras eller på annat sätt stödja en fossilfri transportinfrastruktur. Laddinfrastruktur, olika typer av uppställningsplatser eller bryggor är viktiga funktioner som med fördel kan kombineras med sam- och omlastnings-terminaler. Godstransporter på älven kan också vara ett sätt att avlasta vägburna transporter i den täta staden.

Det finns tre olika kategorier godstransporter på väg i Göteborg; fjärrtransporter med start- och målpunkt vid Göteborgs hamn eller andra stora logistikverksamheter, citydistribution av varor och avfall i tätbebyggda områden samt bygg- och anläggningstransporter. Den första kategorin har störst volymer. Godstransporter till sjöss består framförallt av transporter till och från ytterhamnen via havet och Vänersjöfarten som trafikerar Göta älv.

Citydistribution av varor och avfall till företag, konsumenter och offentliga verksamheter påverkar stadsmiljön då målpunkterna ofta ligger i det sammanhängande stadsområdet. För att godstransporter ska kunna ske i samklang med andra funktioner och kvaliteter som behöver rymmas i en nära och samman-

hållen stad behöver villkor och förutsättningar vara tydliga. Genom regleringar i form av miljözon och längdbegränsningar av lastbilar i vissa områden samt ett tillgängligt och trafiksäkert utformat offentligt rum utifrån översiktsplanens inriktningar för stadsmiljön kan kommunen skapa tydliga förutsättningar för både transporter och andra kvaliteter i staden. Tydligheten i villkor och avvägningar ger näringslivet förutsättningar att hitta långsiktigt hållbara lösningar för affärsmodeller. Användningen av Göta älv för godstransporter och distribution av varor till innerstaden bör utredas som ett sätt att minska belastningen på gatunätet och minska de negativa effekterna på stadsmiljön.

Lokaliseringar för omlastningsterminaler och omlastningsstationer är både en lokal och regional fråga och behöver ske i samordning. Nyttan med omlastning är att optimera varudistribution genom ökad fyllnadsgrad vilket kan leda till färre transporter. I täta stadsmiljöer kan mindre fordon användas. Olika typer av uppställningsplatser för godstransporter bör anordnas i angränsande kommuner längs infartslederna till Göteborg. Ökad kunskap behövs om behovet av stödjande system för de olika logistikkedjorna, såsom behovet av samlastningsstationer, omlastningscentraler, kombiterminaler, rastplatser och laddinfrastruktur för tunga fordon.

### Minskade negativa effekter av trafiken

Negativa effekter av trafiken ska minska genom att:

- Öka andelen hållbara transporter för att minska buller, luftföroreningar och utsläpp av växthusgaser.
- Minska stora gator och trafikleders barriäreffekter genom att anpassa utformningen till stadens anspråk och det trafikarbete som gatan ska möjliggöra.
- Tillsammans med Trafikverket verka för att överbrygga statliga leder och järnvägar på strategiska platser eller sträckor där behovet att knyta samman staden är störst.
- Förbättra trafiksäkerheten, fortsätta att hastighetssäkra gatumuljöer och tillhandahålla väl underhållna gång- och cykelbanor.
- Underlätta för och driva på samhällets omställning till elektrifierade och fossilfria transporter, både för person- och godstransporter.

Trafikstrukturen bidrar till att hålla ihop regionens och stadens olika områden och de människor som lever och verkar här. Samtidigt medför den motoriserade trafiken och dess infrastruktur negativa effekter i form av barriärer, stora markanspråk, buller, luftföroreningar och andra utsläpp. För att Göteborg ska vara en hållbar stad behöver dessa negativa effekter minimeras.

Vägtrafiken är den näst största källan till utsläpp av växthusgaser i Göteborg efter raffinaderierna. Trafiken är också den dominerande bullerkällan i Göteborg. För att minska koldioxidutsläppen i den omfattning som krävs för att uppnå 1,5-gradersmålet räcker det inte med en övergång till elektrifierade och fossilfria transporter. Snabb elektrifiering och ökad användning av biobränslen är viktiga delar, men det kommer inte att minska utsläppen så mycket som krävs för att nå klimatmålen på kort tid. Det motoriserade vägtrafikarbetet måste både effektiviseras och minskas. Att öka andelen yteffektiva transporter, det vill säga resande till fots, med cykel och med kollektivtrafik, samt minskat personbilsresande är avgörande.



Exempelbild av åtgärd för att minska barriäreffekter vid stor trafikled

El är ett drivmedel som kräver att ny laddinfrastruktur uppförs och tillgängliggörs i stadsbilden i form av laddplatser för el-laddning. Det behövs både för lätta och tunga fordon. För kollektivtrafik behövs laddinfrastruktur i depåer för eldrivna bussar placerade på strategiska platser. Tunga fordon som ska laddas kräver utrymme för att kunna parkera samt eventuellt köras runt i ofta trånga utrymmen i gaturummet. Snabbladdning av tunga fordon behöver plats för nya serviser och parkeringsplatser som behöver placeras på strategiska platser i staden.

Barriäreffekter uppstår i mötet mellan ett behov för personer att korsa ett trafikflöde och infrastrukturens egenskaper gällande utformning och trafikföring. Göteborgs centralt belägna trafikleder skapar både fysiska och mentala barriärer mellan områden och stadsdelar. Att skapa sätt att överbrygga olika barriärer utan att kraftigt försämra den regionala och nationella tillgängligheten är en central del i att skapa en sammanhållen stad. Flera olika åtgärder behövs för att minska barriäreffekterna, allt från fler hastighetssäkrade övergångsställen och gång- och cykelbroar till större överdäckningar, ekodukter, nedgrävning av stor infrastruktur och omvandling till integrerade gator på utpekade platser. En gatas utformning ska vara anpassad till stadsmiljön och till det trafikarbete som gatan ska göra. Barriärminskande åtgärder på en plats ska inte ge upphov till en annan (ny) barriär. Åtgärder behöver väljas med hänsyn till vägens funktion i det övergripande vägnätet och hur stadsbyggnadsstrukturen behöver kopplas samman.

### Trafiksäkerhet

När människor och gods förflyttas genom staden ska det ske på ett trafiksäkert sätt, oavsett val av färdmedel. Det ställer krav på den fysiska miljön men också på trafikanterna och samspelet dem emellan. Målet i Göteborg är att färre människor ska omkomma eller allvarligt skadas i trafiken. År 1997 tog svenska riksdagen beslutet att Nollvisionen ska vara grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Nollvisionen anger att ingen ska omkomma eller allvarligt skadas inom vägtransportssystemet. Med Nollvisionens synsätt är omsorgen om människors liv och hälsa utgångspunkten vid vägtransportssystemets utformning och funktion. Detta gör att trafiksäkerhetstänkandet behöver integreras i alla de verksamheter som påverkar vägtransportssystemets trafiksäkerhet.

Trafiksäkerhetsmål för 2030. Utgångsvärden är medelvärden av utfallen 2017–2019, RPMI. Siffror inom parentes är (max)värden för måläret 2030 och gäller antal på kommunalt vägnät.

Trafiksäkerhet är en av förutsättningarna för hållbara resor och goda stadsmiljöer, tillsammans med trygghet och tillgänglighet. Att fler ska röra sig i staden, men färre ska skadas och omkomma i göteborgstrafiken, kräver ökat samspel mellan gatumuljön, fordonet och människan. Hög hastighet ger stor rörelseenergi och ökad risk för dödliga eller allvarliga personskador och därför ska säker hastighet alltid vara ledstjärnan när vi planerar och bygger nytt. Fotgängare i fallolyckor och cyklister i singelolyckor är de två grupper med högst antal skadade. Det visar på vikten av att arbeta med åtgärder såsom släta och halkfria underlag, anpassad yta för trafikändamål samt väl underhållen beläggning i gatumuljön. För att möta dessa utmaningar har Göteborgs Stad sju fokusområden; säker gångtrafik, säker cykling, rätt hastighet, säkra fordon och transporter, trafiksäkra staden under byggtid, suicidprevention samt ledarskap för trafiksäkerhet.

Trafiksäkerhetsmål för 2030				
Etappmål		Aktörsgemensamma mål		Antalet allvarligt skadade cyklister i singelolyckor
Antal omkomna i vägtrafiken	Antal allvarligt skadade i vägtrafiken	Antal suicid inom vägtransportområdet	Antalet allvarligt skadade till följd av fallolyckor inom vägtrafiken	
-50% (2)	-25% (132)	Minska	-25% (127)	-25% (54)

Trafiksäkerhetsmål för 2030. Utgångsvärden är medelvärden av utfallen 2017–2019, RPMI. Siffror inom parentes är (max)värden för måläret 2030 och gäller antal på kommunalt vägnät.

## ÖVRIGA ÄNDRINGAR

### FÖRESLAGNA ÄNDRINGAR I KORTHET

Ändringar i reservat och utredningsområden för kommunikation där förutsättningarna ändrats sedan översiktsplanen antogs.

Ny mark för begravning tillkommer.

Rekommendation för norra och södra älvstråket justeras.

Strategier från Grönplanen läggs till översiktsplanens inriktningar för Parker, natur och vatten. Inriktningarna gäller att säkerställa lekplatser och lekmiljöer samt att grönstrukturens värdeskapande ekosystemtjänster ska ges utrymme i staden.

Komplettering av strategi för innerstadens delområde Ringön avseende kulturljudzon.

Justering av rekommendation för markanvändningen Ändrad markanvändning, övrig bebyggelse

Komplettering av kulturmiljöunderlag.

### Ändrade reservat och utredningsområden för kommunikation

På översiktsplanens markanvändningskarta finns ett antal reservat och utredningsområden utpekade. Syftet med dessa är att synliggöra framtida behov av infrastruktur i form av väg eller järnväg. Utpekandet i översiktsplanen innebär att hänsyn ska tas till reservatens läge och utbredning vid prövning av lov och då detaljplaner ska upprättas. Detta i sin tur innebär en begränsning för annan markanvändning. Några av dessa reservat och utredningsområden har utretts vidare efter det att översiktsplanen antogs vilket innebär att det nu finns möjlighet att minska deras omfattning och därmed möjliggöra för annan markanvändning.

#### Framtida järnväg, spår längs väg 158

Reservatet för framtida järnväg sträcker sig från kommungränsen mot Kungälv, längs väg 158 (Säröleden) och därefter i tunnel till Västlänken och Haga station. Mellan Järnbrottsmotet och Botaniska trädgården redovisar översiktsplanen tre alternativa, underjordiska korridorer med ett ungefärligt läge.

Förslaget till ändring av översiktsplanen är:

- att korridor mitt utgår.
- att korridor väst och öst kvarstår till vidare.

#### Överväganden

Efter det att översiktsplanen antogs (2022) har möjligheterna att välja bort något eller några av de alternativa järnvägskorridorerna utretts. I utredningen har de tre korridorerna analyserats utifrån stadsutvecklingsperspektiv, teknisk genomförbarhet och geotekniska förutsättningar. Vad gäller teknisk genomförbarhet



Utgående järnvägsreservat

och geoteknik har alla korridorer sina specifika utmaningar, men omfattningen av dessa är i stort sett likartad för alla tre. Dessa aspekter är därmed inte avgörande för val av korridor. För stadsutvecklingspotential identifierades skillnader mellan korridorerna. Korridor mitt bedöms ha störst potential att främja stadsutveckling, följt av korridor öst och därefter korridor väst.

Att anlägga järnväg i korridor mitt är dock i praktiken endast möjligt om det sker innan eller i samband med omvandlingen av Högsbo industriområde och omgestaltningen av Dag Hammarskjöldsleden till boulevard. Bedömningen är att denna omvandling kommer att påbörjas innan järnvägen skulle kunna byggas vilket medför att reservatet för korridor mitt inte bidrar till möjligheten att anlägga järnväg. Trots dess höga stadsutvecklingspotential föreslås därför att denna korridor tas bort från översiktsplanen.

Liksom korridor mitt, möjliggör korridor öst ett stationsläge vid Radiomotet. Denna korridor innebär begränsningar för omvandlingen av ett område i södra delen av Högsbo industriområde. Här behöver järnvägen anläggas innan stadsutvecklingen eftersom järnvägsbygget måste ske i ett öppet schakt. Möjligheterna att precisera järnvägens läge kommer att utredas vidare för att minimera det område där stadsutveckling behöver invänta beslut om eventuell järnvägsutbyggnad.

Korridor väst ger möjlighet till stationer i närheten av Frölunda kyrka och vid Marklandsplatsen. Denna korridor kan byggas ut oberoende av omvandlingen av Högsbo industriområde och boulevardprojektet. Korridoren medför dock begränsningar för markanvändningen i områden nära Västerleden. Stationsläget i söder behöver placeras mitt emellan Frölunda torg och Radiomotet, där tillgången till annan kollektivtrafik och till exploaterbara ytor är begränsad. Vid Marklandsplatsen skulle stationen placeras något längre västerut än för korridor mitt, direkt under befintliga hållplatslägen för buss och spårvagn. Om utredningen av korridor öst visar ett genomförbart och preciserat läge kan korridor väst utgå för att undvika blockering av ytorna i södra delen.

#### Framtida väg, ny förbindelse till Öckerö

Översiktsplanen redovisar två alternativa sträckningar för ny förbindelse till Öckerö. Den södra sträckningen är ett tunnelalternativ och det norra går mestadels i dagen, i tunnel endast genom Hästeviksberget längst ut i väster.



—x— Utgående vägsreservat

Med stöd i den politiska överenskommelsen, som förordar en framtida fast förbindelse via Lilla Varholmen, alternativt som tunnel, är förslaget till ändring av översiktsplanen:

- att det norra alternativet utgår.

#### Överväganden

Trafiksituationen längs väg 155 Hjuviksvägen utreddes av Trafikverket genom en åtgärdsvalsstudie under åren 2018 - 2021. Som en följd av utredningen slöt Göteborgs Stad, Öckerö kommun, Västra Götalandsregionen och Trafikverket en överenskommelse som beslutades av Göteborgs kommunfullmäktige 2022-06-09. I överenskommelsen står bland annat följande på sidorna 3-4:

*"Vidare är parterna är eniga om att det sammantaget mest rimliga alternativet är att eventuella större kapacitetshöjande åtgärder i stråket bortom 2040 genomförs i vägens befintliga sträckning, alternativt som tunnel på Hisingen, och där en eventuell fast förbindelse mellan Öckerö och Hisingen ansluter vid Lilla Varholmen. Båda alternativen innebär att kollektivtrafikeringen kan samordnas för Öckerö kommun och områdena längs väg 155 på Hisingen, vilket både ur ett resenärs- och kostnadsperspektiv skapar bäst förutsättningar för en effektiv kollektivtrafik. Båda alternativen möjliggör även en stegvisutbyggnad i stråket."*

En kraftsamling på kort och medellång sikt krävs för att uppnå en tydlig och bestående omställning till mer klimatsmarta resvanor. Tillgängligheten och framkomligheten i stråket bör åtminstone vara på dagens nivå. Utveckling och utbyggnad på kort, medellång och lång sikt kan fortsatt ske stegvis för att åstadkomma en hållbar tillgänglighet i stråket mellan Öckerö och Göteborg.

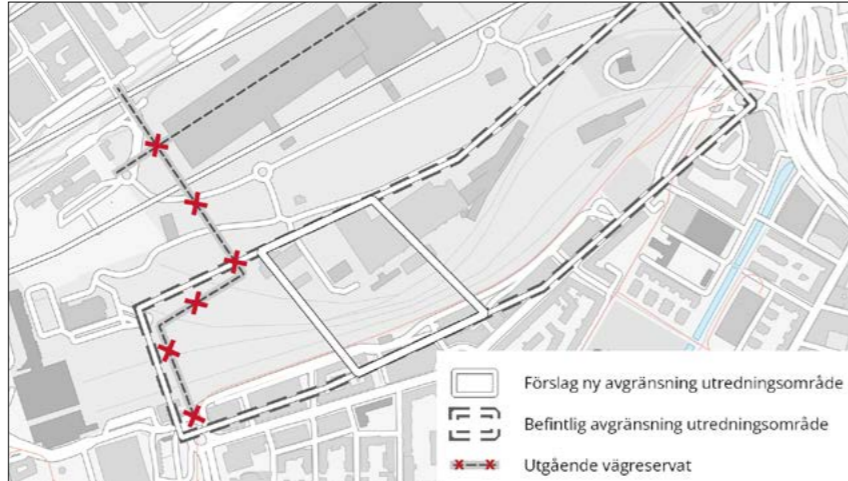
På medellång sikt kan trimningsåtgärder på väg 155 Hjuviksvägen genomföras i samspel med boendemiljön. Fokus på åtgärderna behöver vara att främja konkurrenskraften för kollektivtrafiken samt säkerställa framkomligheten för blåljustrafiken.

#### Utredningsområde Bangårdsförbindelsen

I översiktsplanen finns ett reservat för en framtida vägförbindelse över bangården, mellan Åkareplatsen och Kämpegatan. Vidare finns ett större utredningsområde mellan centralstationen och Svingeln för framtida koppling för gång och cykel över bangården.

Med stöd i planeringsbeslut i stadsbyggnadsnämnden 2024-09-24 avseende fortsatt arbete med Bangårdsförbindelsen är förslaget till ändring av översiktsplanen:

- att reservatet för framtida vägförbindelse över bangården, mellan Åkareplatsen och Kämpegatan utgår.
- att utredningsområdet justeras till att omfatta området närmast Odinsplatsen med syfte att inrymma att inrymma gång-, cykel-, och kollektivtrafik.



### Överväganden

Efter att översiktsplanen antogs har en förstudie för Bangårdsförbindelsen tagits fram. Förstudiens syfte har varit att bedöma olika utformningar och lokaliseringar av en förbindelse över bangården. I förstudien konstateras att en viadukt som placeras vid Odinsplatsen får störst positiv effekt, både ur ett barriärmässigt och ur ett stadsstrukturmässigt perspektiv. Vidare görs bedömningen att en förbindelse bör vara utformad för att stödja hållbara resor, och därför inte inrymma biltrafik, utan i första hand vara till för fotgängare, cyklister och busstrafik.

### Utredningsområde Övre Husargatan/Sprängkullsgatan

Längs Övre Husargatan/Sprängkullsgatan redovisar översiktsplanen ett utredningsområde för framtida spårväg. I översiktsplan beskrivs att avvägningar behöver göras i förhållande till andra kvaliteter och anspråk. Förslaget till ändring av översiktsplanen:

- att utredningsområdet utgår.

### Överväganden

Det arbete som genomförts efter det att översiktsplanen antogs, bland annat med ett planprogram för Linnéplatsen, visar att spår i Övre Husargatan riskerar att gå stick i stäv med programmets intentioner. Säkerhetskrav förknippade med spårvägsutformningen kan ytterligare förstärka de barriäreffekter programmet avser minska. Spårväg i Övre Husargatan är inte heller inkluderad i Målbild Koll2035. Om det i framtiden finns en vilja att anlägga spårväg i Övre Husargatan bedöms det lämpligare att ansluta spårvägen via befintliga spår i Olivedalsgatan, för att inte skapa nya barriäreffekter i området.

### Spårväg Brunnsbo-Linné (delsträcka Frihamnen-Lindholmen)

Spårväg Frihamnen-Lindholmen är färdigbyggd och invigdes 2025. I översiktsplanen kommer därför redovisningen av denna flyttas från framtida spårväg till befintlig.

### Halvors länk

Halvors länk mellan väg 155 och Hisingsleden är färdigbyggd och invigd. I översiktsplanen kommer därför redovisningen av denna flyttas för att ingå i övergripande vägnät och följa befintlig vägsträckning.

### Norra och södra älvstråken

Längs Göta älvs kanter mellan Älvsborgsbron och Ringön på norra älvstranden och Gullbergsvass på södra älvstranden redovisar översiktsplanen ett framtida älvstråk. I översiktsplan beskrivs att ett sammanhängande gång- och cykelstråk ska stärkas och vistelsevärden tillföras, samtidigt som ekologin längs med älven stärks. Förslaget till ändring av översiktsplanen är att rekommendationen för norra och södra älvstråket ändras till följande lydelse:

- Stråk för rekreativ rörelse och vistelse längs älvkanterna. Syftet med älvstråket är att bidra till ett levande och attraktivt älvrum, där vattnet är tillgängligt och närvarande i stadsrummet. Generösa ytor för gående och cyklister ska eftersträvas och vistelsevärden tillföras genom återkommande platsbildningar längs hela sträckan. Detta ska bidra till aktivitet på och längs med älven. För ett upplevelserikt stadsrum bör stråket variera i karaktär och utgå från den närliggande omgivningen, med en variation från hårdgjord kaj med inslag av grönt till slänter och stränder. Ekologin i och längs med älven ska stärkas där så är möjligt, där exempelvis naturbaserade älvkanter i hamnbassänger kan bidra till förbättrad ekologi i och längs vattnet.

Södra älvstråket justeras i läge utifrån arbetet med delområde Södra älvstranden, delen Klippan till Järnvägen. Följande läggs till att gälla särskilt för Södra älvstråket:

- Fortsätt utveckla älvstråket succesivt ihop med högvattenskydd där det bedöms lämpligt.
- Värna bryggor/kajplatser mellan Stora Bommen och Hisingsbron för båtar som inte påverkar eller påverkas av broarna över älven.
- Utforma Amerikakajen så att det är enkelt och välkommande för gående och cyklister att nyttja älvstråket när kajen inte behöver vara avstängd på grund av fartygsanlöp.

Följande läggs till att gälla särskilt för Norra älvstråket:

- Planera för så naturbaserade älvkanter som möjligt i hamnbassängerna i Frihamnen för att stärka ekologiska värden och prioritera båtverksamhet som inte påverkar eller påverkas av broarna över älven.

### Överväganden

Kommunfullmäktige beslutade den 27 oktober 2022 att ge stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att arbeta fram en strategi för utveckling och planering för användning av Göteborgs icke kommersiella kajer, och att denna strategi ska kompletteras med att identifiera om det finns kommersiella kajer som på längre sikt kan få ett alternativt användningsområde. De kajer som i uppdraget definieras som kommersiella är de kajer som i nuläget hanterar större fartyg såsom framförallt Masthuggskajen, Majnabbe och Amerikakajen. Inom ändringen av översiktsplanen hanteras dessa tre kajer utifrån dess övergripande markanvändning för delområdet Södra älvstranden. I stället för att ta fram en separat strategi eller ett nytt styrande dokument förtydligas älvstråken med styrning avseende angöring för fartyg utifrån kommunfullmäktiges uppdrag. Rekommendationerna för älvstråken förtydligas även för att framhäva älvens värde för göteborgarna, vilket inte fullt ut avspeglas i nuvarande översiktsplan.

Många olika intressenter har behov av och önskar nyttja centrala brygg- och

#### Nya områden för begravning



Skogome



Norr om Gerrebacka



Rösered-Angered

kajlägen. Plats efterfrågas för husbåtar, maritimt centrum, natthamn för älvtrafiken, turistbåtar, färjelägen för färjor i linjetrafik, paradkaj, kryssningsbåtar, älvbad, ÅVC-pråm och annan småskalig logistik, fiskhamn samt plats för rekreation och vistelse. Dessa önskemål behöver vägas mot varandra samt mot anspråk på mer naturbaserade älvkanter, högvattenskydd och ett sammanhängande och tillgängligt cykel- och promenadstråk för rekreativ rörelse. Ett flertal kajer i centrala Göteborg är i dåligt skick och många stora planeringsinitiativ pågår längs älvkanterna vilket innebär att planeringsförutsättningarna förändras löpande. Byggnation längs älvkanterna och nya älvförbindelser påverkar också hur och när kajer och bryggor kan nyttjas för fartyg.

#### Komplettering av nya områden för begravning

Översiktsplanen föreslås ändras genom att markanvändningskartan kompletteras med följande tre nya områden för framtida begravningsplatser:

- Skogome
- Norr om Gerrebacka
- Rösered-Angered

Kompletteringen innebär att även objektsbeskrivningen som hör till detta lager justeras.

#### Överväganden

Tillgången till begravningsmark behöver öka. Den reservmark som finns har i stora delar inte tillräckligt stort jorddjup för att kunna ge plats åt kistbegravningsplatser i den utsträckning som efterfrågas. En lokaliseringsstudie har identifierat tre tänkbara områden för nya begravningsplatser varför dessa föreslås avsättas som ny reservmark för begravning i översiktsplanen. Dessa tre områden innehåller delvis jordbruksmark som brukats historiskt men som har vuxit igen sedan minst tjugo år tillbaka. I de föreslagna nya områdena för framtida begravningsplatser får jordbruksmark tas i anspråk för begravning eftersom anspråket utgör ett väsentligt samhällsintresse och eftersom lokaliseringsutredningen visat att inga andra områden i Göteborg har tillräckligt jorddjup.

#### Kompletterande strategier för Parker, natur och vatten

Följande inriktningar saknas i översiktsplanen och föreslås därför läggas till i kapitlet Parker, natur och vatten:

- Planera resurseffektivt för en god samhällsekonomi genom att ge grönstrukturens värdeskapande ekosystemtjänster utrymme i staden
- Säkerställ lekplatser och lekmiljöer nära barnen

Parker, naturområden, vattendrag och gröna stadsrum utgör de rumsliga förutsättningarna för ekosystemtjänster i staden. Planering, byggande och förvaltning har stor betydelse för att bevara, utveckla och skapa ekosystemtjänster, både i den byggda miljön och i landskapet i stort.

Grönstrukturen utgör ett naturkapital som ligger till grund för en hållbar samhällsekonomi. Det handlar bland annat om kostnadseffektiva naturbaserade lösningar för att hantera dagvatten och skyfall, träd som minskar värmestressen i

ett förändrat klimat, möjlighet till rekreation och återhämtning som stärker folkhälsan, samt att en grön stad skapar en attraktiv och värdeskapande stadsmiljö. Ny grönstruktur, såsom parker och plantering av träd, skapar värden som växer över tid, allteftersom ekosystemtjänsterna utvecklas. Grönstrukturen bidrar till att reglera och hantera effekterna av ett förändrat klimat. Genom att nyttja och ge utrymme åt de processer och värden som ekosystemen skapar, kommer Göteborg att stå bättre ekonomiskt rustad för klimatförändringarna.

Lekmiljöer finns överallt där barn rör sig; i skogsdungen bakom hemmet, på väg till skolan eller på lekplatsen i kvarteret. Den ordnade lekplatsen är en av de miljöer som ger barnen utrymme för lek, men är också en viktig symbol för deras rätt till staden. Lekplatserna kan med fördel placeras i, eller i anslutning till, parker och naturområden. Genom att också identifiera andra lekmiljöer utöver de formella lekplatserna kan barnens utrymmen stärkas ytterligare.

Lekmiljöer med lekvärden för alla i det offentliga rummet bör finnas överallt i staden och inom 300 meters promenad från bostaden. Områdeslekplatser är framför allt viktiga för de yngre barnen och för barn som börjar röra sig på egen hand i den offentliga miljön. De bör finnas inom 500 meters promenad från bostaden. Lekmiljöer och områdeslekplatser behöver man kunna nå utan att passera större barriärer. Stadsdelslekplatser är större samlingsplatser för barn i alla åldrar och från hela stadsdelen. De bör finnas inom en kilometers promenad från bostaden. Utflyktslekplatser ska vara unika, stora, generationsövergripande och strategiskt belägna lek- och mötesplatser, som är värda att ta sig till från hela staden. De ska placeras väl spridda över hela Göteborg.

#### Överväganden

Göteborgs grönplan för en nära, sammanhållen och robust stad 2022 – 2030 är inte längre ett styrande dokument efter beslut i kommunfullmäktige i maj 2022. Strategier och mål i Grönplanen är i stor utsträckning inarbetade i översiktsplanen. Ovanstående strategier bedöms dock saknas i översiktsplanen och bedöms vara viktiga för styrningen av grönplanering. Ett kunskapsunderlag som beskriver Göteborgs landskap och gröna historia föreslås även bifogas till översiktsplanen. Detta kunskapsunderlag är hämtat från Göteborgs grönplan för en nära, sammanhållen och robust stad 2022 – 2030.

#### Kompletterande strategi för innerstadens delområde Ringön

Innerstadens delområde för Ringön kompletteras med följande strategi:

- Ringön ska fungera som kulturljudzon, vilket innebär att kultur- och musikliv ska värnas och utvecklas i området.

#### Överväganden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2025-08-26 om att ge stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att återkomma till nämnden med ett förslag för införande av kulturljudzon på Ringön. I översiktsplanen hanteras införande av kulturljudzon genom en kompletterande strategi för innerstadens delområde för Ringön.

#### Läs mer

Kunskapsunderlag Göteborgs landskap och gröna historia.

### **Rekommendation ändrad markanvändning, övrig bebyggelse**

En mindre justering av rekommendationen för markanvändningslagret Ändrad markanvändning, övrig bebyggelse föreslås. Motivet till detta är att nuvarande formulering är otydlig och kan tolkas på ett sätt som inte överensstämmer med översiktsplanens utbyggnadsstrategi.

Den nya rekommendationen som föreslås är:

Områden utpekade för framtida utveckling för blandad stadsbebyggelse. De utgörs dels av tidigare industrimark, dels av idag obebyggda områden i anslutning till befintlig bebyggelse. Ingen ny enstaka bebyggelse eller anläggningar som kan försvåra framtida lämplig planläggning bör tillkomma innan dessa områden tas i anspråk. Om ansökan inkommer om bygglov för åtgärder förenliga med gällande detaljplan, men som strider mot syftet i översiktsplanen, får övervägas om beslut ska fattas om anstånd enligt 9 kap. 28 § plan- och bygglagen tills dess att ny detaljplan antagits för det aktuella området, eller om beslut ska fattas om att upphäva planen.

Om inte översiktsplanen ger tillräckligt stöd för detaljplanering direkt, bör planläggning föregås av program till detaljplan.

### **Komplettering av kulturmiljöunderlag**

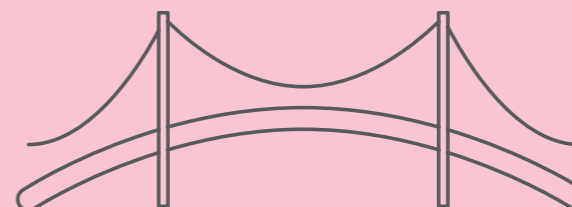
Ändringen av plan- och bygglagen som trädde i kraft 1 december 2025 innebär delvis nya krav på översiktsplanens innehåll. I översiktsplanen ska kommunen redovisa byggnader, andra bygglovspliktiga anläggningar, allmänna platser och bebyggelseområden som är särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. Skälet för detta är att det i hög grad påverkar vilka åtgärder som är bygglovs- eller rivningslovspliktiga. För särskilt värdefulla byggnadsverk och inom särskilt värdefulla områden gäller utökad lovplikt.

Med anledning av den ändrade lagstiftningen avser kommunen komplettera översiktsplanens redovisning av värdefulla kulturlandskap och kulturmiljöer.

I nuläget redovisas kommunens bevarandeprogram Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg - ett program för bevarande del 1-3 i översiktsplanens markanvändningskarta under Värden och hänsyn/Värdefulla kulturlandskap och kulturmiljöer. En mindre justering av kartan har gjorts för att den bättre ska spegla innehållet i bevarandeprogrammet. Den digitala översiktsplanen kommer att uppdateras med detta uppdaterade kartlager inför antagande.

Byggnader som har skydds- eller varsamhetsbestämmelse i detaljplan är att betrakta som värdefulla. Översiktsplanens markanvändningskarta kommer till antagande därför även att kompletteras med en redovisning av dessa.

Kommunen har för avsikt att publicera en publik karta för vägledning kring utökad lovplikt där särskilt värdefulla byggnader, bebyggelseområden och allmänna platser ingår. Som information för till exempelvis bygglovssökande kommer en länk till den publika kartan även att läggas in i översiktsplanen.



# RIKSINTRESSEN

## RIKSINTRESSEN

Enligt plan- och bygglagen ska översiktsplanen visa hur riksintressen tillgodoses. Vid olika prövningar enligt plan- och bygglagen har riksintresset ansetts vara tillgodosett om riksintresset inte påtagligt skadas. Vid framtagandet och ändring av en översiktsplan har kommunen möjlighet att i dialog med länsstyrelsen både ifrågasätta och ytterligare fördjupa och konkretisera anspråken som pekats ut.

I detta avsnitt redovisas riksintresseanspråk som berörs av denna ändring av översiktsplanen och där kommunen har en avvikande synpunkt. Här redovisas även riksintressen som har ändrats eller utgått sedan den kommunövergripande översiktsplanen antogs samt hur kommunen bedömer att dessa anspråk kan tillgodoses.

Hur olika riksintressen påverkas av detta förslag till ändring av översiktsplanen framgår av hållbarhetsbedömning.

### Riksintressen där kommunen har en avvikande synpunkt

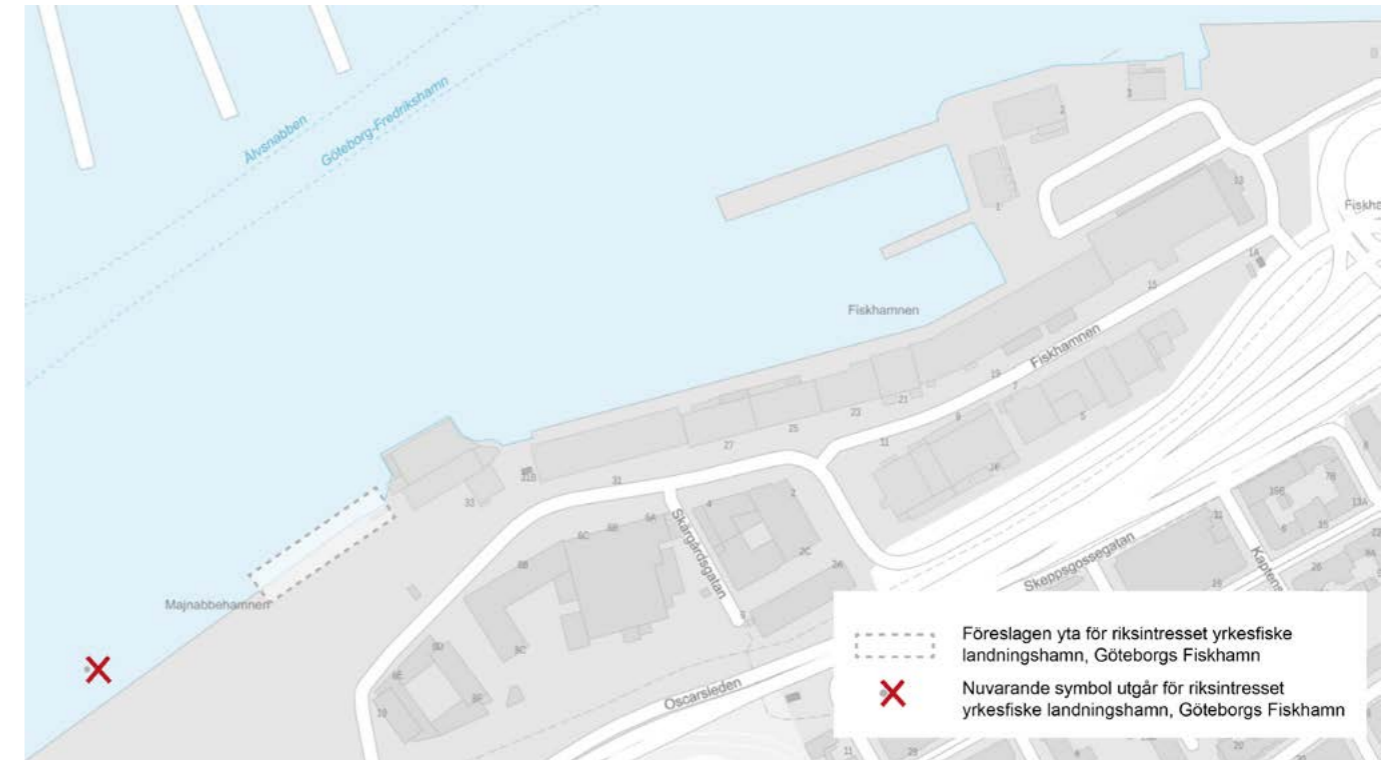
#### *Riksintresse yrkesfiske Göteborgs fiskhamn*

Göteborgs fiskhamn är utpekad som riksintresse för yrkesfiske landningshamn. Göteborgs Stad anser sedan tidigare att detta riksintresseanspråk bör utgå. Inom den översyn som Havs- och vattenmyndigheten har gjort anges inga areella markanspråk. Främst beskrivs ett monetärt värde utifrån den fångst som landas ligga till grund för utpekandet vilket Göteborgs Stad anser svårt att beakta i fysisk planering. Det är inte i enlighet med krav på utpekande av riksintressen. Vidare anser kommunen att beskrivningen av riksintresset som tagits fram inte underlättar planeringsarbete och att det behöver klargöras vad som är viktigt utifrån att säkerställa funktionen landningshamn.

Göteborgs fiskhamn är en viktig landningshamn och ett nav för fisket på västkusten med fiskauktion och ett samlat kluster av fiskeriverksamheter. Här kan fiskefartyg lossa eller omlasta fångst vid kaj och fisk och skaldjur kan både förädlas på platsen och transporteras vidare. För att tillgodose riksintresset yrkesfiske behöver planeringen säkerställa en nödvändig infrastruktur med service för fiskefartygen som erbjuder lämpliga möjligheter för landning av fångsten. Fiskeriverksamheterna uppger att det finns behov av en cirka 90 meter lång kaj säkerställs för att kunna landa fisk och skaldjur och en möjlighet att genom väginfrastruktur kunna transportera vidare fisken.

Eftersom riksintresset yrkesfiske landningshamn saknar ett areellt anspråk har Göteborgs Stad valt att redogöra för sin tolkning av riksintresseanspråket genom att beskriva och peka ut omfattningen av riksintresset i översiktsplanen. Detta har gjorts utifrån dialog med fiskeriverksamheterna på plats. I förslag till ändring av översiktsplanen redovisas en yta för riksintresset yrkesfiske landningshamn utifrån det anspråk på kaj som verksamheterna uppgett. Ytan för kaj ligger i direkt anslutning till lokalgata, vilket ses som positivt för funktionen landningshamn och den infrastruktur som krävs för landning av fångst.

Göteborgs Stad anser att förslag till ändring av översiktsplanen tar hänsyn till och tillgodoser riksintresset för yrkesfisket landningshamn. Markanvändningskartan anger användningen företagsområde samt mindre hamn vilket innebär att Göteborgs fiskhamn såväl som andra befintliga verksamheter kan fortsätta verka inom området. Området som pekas för att tillgodoses riksintresseanspråket har god koppling till det lokala vägnätet.



#### *Riksintresse Göteborgs hamn, innerhamnen*

Göteborgs Stad anser sedan tidigare att innerhamnen dvs Masthuggskajen, Stigbergskajen och Majnabbekajen (land- och vattenområde) på sikt bör utgå från riksintresseanspråket Göteborgs hamn. Detta ställningstagande kvarstår och har förstärkts i och med nu pågående ändringen av översiktsplanen. En förutsättning för att riksintresseanspråket ska utgå är att funktionen är säkerställd på annan plats. Översiktsplanen pekar därför ut en alternativ plats för färjeterminaler i ytterhamnen (Arendal). Beslut har fattats av kommunfullmäktige om att flytta färjeterminalerna. Planering och verkställande av detta beslut pågår. Detta är således utgångspunkten för den nu framtagna ändringen som innebär en fördjupad redovisning av hur området Södra älvstranden, Järnvägen till Klippan, kan omvandlas till blandad stadsbebyggelse. Kommunen anser att riksintresset är tillgodosett tack vare planeringen för ny färjeterminal i Arendal och anser att det inte föreligger någon risk för påtaglig skada på riksintresset Göteborgs hamn till följd av den utveckling som föreslås inom Södra älvstranden.

Under arbetet med ändringen har dialog förts med Göteborgs hamn som delar synen på att riksintresset för innerhamnen kan utgå. Inom planområdet har de endast behov av Stigbergskajen som kryssningskaj. Detta tillgodoses fortsatt genom ändringen av översiktsplanen. Denna funktion bedöms inte vara en grund för ett riksintresseanspråk.

#### *Riksintresse väg E45.01 Oscarsleden*

Flytten av färjeterminalerna vid Majnabbekajen och Masthuggskajen innebär att en översyn av riksintresset för kommunikation E45.01 Oscarsleden, som är knutet till Danmarksterminalen, kommer att behöva genomföras. Eftersom Oscarsleden inte längre blir en anslutning till ett annat riksintresse (innerhamnen) bör riksintresseanspråket utgå. Göteborgs Stad har tagit del av Trafikverkets

ställningstagande om väg E45:s dragning (2025-08-19). Trafikverket förmedlar att så länge Trafikverket är väghållare och Oscarsleden har den funktion den har idag som kapacitetsstark trafikled med god standard, ligger E45 kvar på Oscarsleden till Arendal via Älvsborgsbron. Om E45 ska byta sträckning bedömer Trafikverket att Hisingsleden/Norrleden är att föredra på sikt.

Göteborgs Stad vidmakthåller en långsiktig inriktning som inte ska omöjliggöra att Oscarsleden i framtiden blir en mer integrerad stadsgata. Ändringen av översiktsplanen utgår från att Oscarsledens funktion som länk i transeuropeiska transportnätets (TEN-N) övergripande nät flyttar med färjeterminalerna och kommunen anser att det då inte finns tillräckliga skäl till att den ligger kvar i en tät stadsmiljö. Göteborgs Stad har som mål att minska vägarbetet med 25 % från 2021 till 2030, vilket är ett led i att uppnå övergripande mål i FN:s globala hållbarhetsmål Agenda 2030, i Sveriges nationella miljömålssystem samt i Parisavtalet. Här ingår, tillsammans med stadens och regionens satsning på en kapacitetsstark kollektivtrafik på trafiklederna, att börja ställa om storskalig statlig och kommunal infrastruktur mot en mer hållbar mobilitet och stadsmässighet. Oscarsleden utgör idag en barriär inom staden som påverkar invånarens hälsa och välmående samt möjligheten för staden att nå klimatmål som även är en nationell angelägenhet. En inriktning mot en mer integrerad stadsgata ses som ett viktigt steg i att kunna möta dessa mål, där staten genom länsstyrelsen och Trafikverket behöver vara en aktiv part. Utrymme reserveras i planförslaget för en större gata som även fortsatt ska kunna bära stora flöden av människor, men med större fokus på hållbara färdslag.

#### *Förslag till nytt riksintresse - yttre skyddsportar*

Göteborgs Stad anser sedan tidigare att yttre skyddsportar bör utgöra ett riksintresse för totalförsvaret, den civila delen. Anledningen är att dessa skyddsåtgärder utgår från samhällets krisberedskap. Den nu aktuella ändringen av översiktsplanen fokuserar bland annat på åtgärder för att anpassa Göteborg till ett förändrat klimat med avseende på översvänningsrisker. Detta tydliggör återigen motiven till att kommunen anser att skyddsportarna bör prövas som riksintresse.

Tre lägen för skyddsportar har pekats ut i översiktsplanen. Skyddsportar i samtliga dessa lägen skyddar statlig infrastruktur, såväl järnväg som väg. Dessutom skyddar de andra riksintressen som exempelvis riksintresse kulturvärde. Portarna, som skydd mot framtida översvämningar, värnar således civilbefolkningen, säkerställer viktiga samhällsfunktioner samt bidrar till Försvarsmaktens förmåga vid händelse av krig.

Yttre portar är enligt Göteborgs Stads mening av stor nationell vikt, eftersom de skyddar fysiska strukturer av mycket stor vikt för nationen som statliga vägar och järnvägar. Dessutom skyddar de befolkningen i såväl Göteborg, Kungälv, Ale och Lilla Edet från översvämningar.

#### **Nya eller ändrade riksintressen**

Efter det att översiktsplanen antogs (2022) har några förändringar i riksintresseanspråken skett. Dessa ändringar redovisas här nedan och kommer att införas i översiktsplanen efter det att ändring av denna har antagits. Nedan redovisas även kommunens bedömning i relation till de ändrade riksintresseanspråken.

#### *Totalförsvarets militära del*

I en förnyad redovisning (januari 2023) har en utökning av nuvarande påverkansområde för buller eller annan risk tillhörande riksintresset Örlogshamn Göteborg och skjutbanor på Karingberget genomförts.

#### **Kommunens bedömning**

Göteborgs Stads tidigare bedömning kvarstår. Dessa verksamheter har en omgivningspåverkan dels i form av buller, dels i form av hinderfrihet. Redovisningen av riksintressena omfattar även påverkansområden, där åtgärder som exempelvis ny bebyggelse kan påverka eller påverkas av verksamheten inom riksintresseområdet. Inom påverkansområdena ska alla plan och lovärenden remitteras till Försvarsmakten.

#### *Totalförsvarets civila del*

Den 23 oktober 2024 beslutade Myndigheten för civilt försvar att mark- och vattenområdena för samtliga ledningar och stationer i transmissionsnätet för el samt ledningarna i distributionsnätet för el, liksom områden för förnyelse och förstärkning av dessa, utgör områden som är av riksintresse på grund av att de behövs för totalförsvarets anläggningar.

#### **Kommunens bedömning**

Kommunen bedömer att inga justeringar behöver göras i översiktsplanen för att tillgodose detta anspråk.

#### *Industriell produktion*

Tillväxtverket beslutade 2024 om avgränsning och värdebeskrivning för befintligt riksintresse för industriell produktion i Göteborg, det vill säga ett område i Göteborgs hamn. Riksintresseanspråket avser befintliga och planerade anläggningar för produktion och framställande av raffinerade produkter. Anspråket omfattar även anläggningar för lagring och distribution av produkter samt tillgången till kaj, hamn och farled inom och i anslutning till området. Vidare omfattar anspråket även kommunikationsanläggningar genom möjligheten för transporter till och från det statliga väg- och järnvägsnätet.

#### **Kommunens bedömning**

Kommunen är positiv till att det tagits fram en värdebeskrivning för området och förslag till en geografisk avgränsning. Kommunen har inga synpunkter på vilka funktioner som bedöms ingå i riksintresset. Göteborgs Stad framförde vid remissen av förslaget att avgränsningen borde justeras så att det bättre överensstämde med utbredningen av de funktioner som riksintresset avser skydda. Denna justering genomfördes inte inför beslut av riksintresseanspråket. Förutsatt att framtida tolkningar av riksintresseanspråket fokuserar på att de funktioner som omfattas inte skadas, bedömer Göteborgs Stad att det finns goda förutsättningar att tillgodose anspråket. Området är i översiktsplanen redovisat som industriområde eller större hamn vilket stämmer väl överens med riksintressets syfte.

### *Kommunikationsanläggningar*

Trafikverket tog i september 2022 nya beslut om riksintresseanspråk för kommunikationsanläggningar. Beslutet omfattar en fullständig översyn av riksintresseanspråk inom samtliga fyra trafikslag och ersätter Trafikverkets tidigare beslut om riksintresseanspråk. De uppdaterade anspråken som omfattas av detta beslut är grundade i kriterierna som beslutades 2020.

Ett förtydligande av riksintresse Ny stambana Göteborg – Borås har gjorts som innebar justerade korridorer. Uppställning och depå vid Lärje har tillkommit som riksintresse.

För riksintresse järnvägar har ändringar gjorts som innebär att stationer utmed järnväg av riksintresse inte pekas ut som enskilda anläggningar utan ingår i utpekandet av järnvägen. Detsamma gäller bangårdar och växlingsbangårdar. Kombiterminaler och andra anläggningar för tjänster inom järnvägsområdet som ligger i en hamn pekas inte ut som enskilda anläggningar utan ingår i anspråket för hamn eftersom en av hamnens funktioner är att möjliggöra omlastning mellan olika trafikslag. I Göteborg berör detta industrispår hamnen och Volvo. Mindre justeringar har gjorts gällande farleder och sjötrafikstråk. Justeringarna innebär en anpassning till förändringar av trafikering och behov.

Följande riksintressen kommunikationer som berör Göteborg har utgått:

- Väg 158 Säröleden
- Oljevägen
- Tankvägen (155a Torslandavägen)
- Väg 155 Öckeröleden delsträckan Ytterhamnsmotet – Syrahålamotet
- Väg 570/563 Göteborg – Säve flygplats
- Stadstjänaregatan/Kruthusgatan, anslutning till Göteborgs kombiterminal
- Djupområde Danafjord
- Trollhättan – Vänersborgs flygplats

#### **Kommunens bedömning**

Ändringarna i riksintresseanspråk ändrar inte kommunens tidigare bedömning med avseende på riksintresse kommunikation.

### *Naturvård*

Beslut om nya gränser och värdebeskrivningar för omprövade riksintressen för naturvård har tagits av Naturvårdsverket under 2023. För Göteborgs Stad berörs Änggårdsbergen samt Göta och nordre älvs dalgångar.

#### **Kommunens bedömning**

Tidigare bedömning kvarstår avseende Änggårdsbergen. Översiktsplanen tar hänsyn till riksintresset genom att markera området som naturområde. Området är även skyddat genom naturreservat. Vad gäller riksintresset Göta och Nordre älvs dalgångar är kommunen positiv till att gränserna justerats. I översiktsplanen föreslås ett område för verksamheter (Ingebäck) i anslutning till riksintresseområdet. Kommunen bedömer att det inte finns risk för eventuell skada på riksintresset genom att naturområdet blir påverkat av utsläpp och föroreningar från verksamheterna. Risken för skada på naturvärdena kommer att behandlas i kommande planering.

# HÅLLBARHETS- BEDÖMNING

Sammanfattande och samlad bedömning

Miljökonsekvenser

Sociala konsekvenser

Ekonomiska konsekvenser

Denna hållbarhetsbedömning kompletterar den gällande översiktsplanens hållbarhetsbedömning och tar upp de frågor som gäller specifikt för de ändringar som görs i översiktsplanen 2024. Hållbarhetsbedömningen utgör också en miljöbedömning enligt Miljöbalken.

## SAMMANFATTANDE OCH SAMLAD BEDÖMNING

Denna hållbarhetsbedömning kompletterar den gällande översiktsplanens hållbarhetsbedömning och tar upp de frågor som gäller specifikt för de ändringar som görs i översiktsplanen 2024. Hållbarhetsbedömningen utgör också en miljöbedömning enligt Miljöbalken. I detta avsnitt görs en sammanfattning av ändringarnas miljömässiga, sociala och ekonomiska konsekvenser i relation till gällande översiktsplan och påverkan på den tidigare hållbarhetsbedömningen.

### Avgränsning

Ett avgränsningssamråd har hållits med Länsstyrelsen 2024-04-17. Tillsammans definierade kommunen och Länsstyrelsen de betydande miljöaspekter som ska belysas i miljökonsekvensbeskrivningen.

- Kulturmiljö
- Hållbar mobilitet
- Naturmiljö, grönstruktur och ekosystemtjänster
- Vattenfrågor (MKN)
- Buller och luftkvalitet (MKN)
- Risk och säkerhet (fiskeriverksamhet, klimatanpassning, förorenade områden)
- Påverkan på riksintresse yrkesfiske
- Påverkan riksintresse kommunikation (hamn, farled, väg)
- Påverkan på riksintresse kulturmiljö
- Påverkan på riksintresse totalförsvaret
- Klimatpåverkan

Den geografiska avgränsningen beror på ändringens karaktär. För de områdesspecifika ändringarna gällande Södra älvstranden, Mölndalsåns dalgång och Södra Askim samt för mindre ändringar är avgränsningen respektive geografiska område. För de mer övergripande ändringarna, jordbruksmark, energi, klimatanpassning och mobilitet, är det hela kommunens yta som utgör gräns för bedömningen.

Ändringarna i översiktsplanen tar sikte på 2050. Bedömningen är att vid denna tidpunkt har översiktsplanens strategier genomförts och givit effekt på stadsutvecklingen.

Hur kommunen tillgodoser riksintressen som berörs av ändringen av översiktsplanen redovisas i ett särskilt kapitel. Här lyfts riksintressen där kommunen har en avvikande synpunkt, samt riksintressen som tillkommit efter det att översiktsplanen för Göteborg antogs.

### Samlad bedömning

#### *Södra älvstranden*

Ändringen innebär att området utvecklas till blandstad med sammanhängande gång- och cykelstråk längs älven samt nya gång- och cykelförbindelser över älven. Vissa verksamheter flyttas från området och andra ges möjligheter att utvecklas tillsammans med bostäder när färjetrafiken flyttar. Oscarsleden ges delvis ett justerat läge och ny utformning för att prioritera kollektivtrafik och integrationen med staden i övrigt. Verksamheterna inom området finns kvar och kan utvecklas, delvis i ett nytt läge inom området. Nytt hållplatsläge vid Lindholm-förbindelsen innebär ett stärkt kollektivtrafikläge för hela Södra älvstranden.

I allt väsentligt pekar ändringarna mot att miljöaspekterna påverkas positivt. Omvandlingen av Oscarsleden till en integrerad gata kan leda till sänkt hastighet, minskat trafikbuller och förbättrad luftmiljö. En omvandling av industrimark till blandstad minskar stadens ytor för verksamheter av olika slag samt möjliggör hantering av miljö kvalitetsnormer för vatten och hantering av markföroreningar. Förslaget innebär att ytor längs kajer möjliggörs för andra båtändamål än färjor vilket främjar fler användningsområden för kajerna. Exploateringen innebär rening av dagvatten, sanering av förorenad mark och utveckling av nya parker samt att hållbara transportsätt gynnas. Omvandling från industriområde till blandad stadsbebyggelse kan påverka kulturmiljövärden, hamnkarakter och stadssiluett, men bedöms kunna hanteras genom framtagna rekommendationer, planeringsförutsättningar och stadens vägledning för riksintressen. Riskerna minskas då transporter med farligt gods flyttas från området. Sammantaget är bedömningen att de föreslagna ändringarna påverkar hållbarheten i positiv riktning jämfört med gällande översiktsplan. En utveckling av området innebär höga kostnader på grund av områdets förutsättningar. Områdets fastighetsvärden ökar vid en omvandling av Oscarsleden.

#### *Jordbruksmark*

Ändringarna förtydligar vikten av att skydda och bevara kommunens jordbruksmark för framtida generationers livsmedelsförsörjning. Exploatering av marken får endast ske i prioriterade utbyggnadsområden. Undantag ges för skola och förskola i markanvändning kust och landsbygd samt ytterstadens övriga bebyggelseområden om inga andra alternativ finns. Samtidigt framhålls vikten av att undvika fragmentering av jordbruksmark och främja såväl småskaligt som storskaligt jordbruk i kommunen. Utredningsområde för blandad stadsbebyggelse Säve minskas för att bevara värdefull jordbruksmark.

Ändringen stärker kommunens robusthet mot förändringar men förändrar bedömningen som gjordes i den tidigare hållbarhetsbedömningen marginellt. Möjligheterna att exploatera för bostäder eller verksamheter på jordbruksmark utanför prioriterade områden försvåras i viss grad. Utredningsområde blandad stadsbebyggelse Säve minskas i omfång och ersätts av ett utredningsområde och en planeringsreserv. Det sparar jordbruksmark i ett särskilt värdefullt kulturlandskap. Utredningsområde blandad stadsbebyggelse Gunnilse västra tas bort i syfte att bevara jordbruksmark. Dessa ändringar innebär inte att översiktsplanens utbyggnadsstrategi ändras, och bedöms fortsatt kunna rymma stadens befolkningsökning fram till 2050 inom prioriterade bebyggelseområden samt utredningsområden.

Konsekvensen av att översiktsplanen förtydligar hur och var jordbruksmark får ianspråk tas och inte, innebär att detaljplanearbete respektive handläggning av bygglov förenklas jämfört med tidigare. Endast när ett bygglov eller en detaljplan strider mot översiktsplanens utbyggnadsstrategi krävs framtagande av utredning om jordbruksmarkens brukningsvärde, motivering av väsentligt samhällsintresse och lokaliseringsprövning enligt miljöbalken 3 kapitel 4 §.

#### *Energi*

Det övergripande målet är att stärka Göteborgs energiberedskap och minska beroendet av fossila energikällor. Ändringen för produktion och lagring av förnybar energi betonar vikten av att reservera utrymme för energiproduktion i

Göteborg. Fokus ligger på solenergi, vindkraft och energilagring samt biokraft. Förslaget anger att solcellsparker främst bör placeras på redan ianspråktagen mark, medan enstaka vindkraftverk kan prövas i hela kommunen. Mindre solcellsparker kan i begränsad omfattning placeras på jordbruksmark. Ett område där en högre koncentration av vindkraft på land kan prövas föreslås.

Ändringen stärker kommunens möjligheter till hållbar energiförsörjning vilket ligger i linje med målen för Göteborgs Stad om att kommunen ska ha ett klimatavtryck nära noll. Göteborgs robusthet stärks. Vindkraftverk och solcellsparker kan medföra negativ påverkan på värdefulla kulturlandskap genom exempelvis påverkan på landskapsbilden eller historiska miljöer. Den tidigare hållbarhetsbedömningen påverkas i sin helhet endast marginellt.

#### *Klimatanpassning*

Föreslagen ändring syftar till att arbeta in det tematiska tillägget för översvämningensrisker i översiktsplanen. Ändringarna förstärker de skrivningar som finns i gällande översiktsplan och förtydligar aspekter om klimatförändringarna utifrån aktuellt kunskapsläge. Ändringarna påverkar inte den tidigare hållbarhetsbedömningen.

#### *Mölnaldalsåns dalgång*

Ändringen av översiktsplanen innebär att de delar som bedöms aktuella av gällande fördjupningen av översiktsplanen för Mölnaldalsåns dalgång arbetas in. Den stadsutveckling som föreslås på kort och medellång sikt i fördjupningen av översiktsplanen för Mölnaldalsåns dalgång har i stor utsträckning redan genomförts. Att arbeta in fördjupningen som en integrerad del av översiktsplanen innebär ett förtydligande av att Mölnaldalsåns dalgång, väster om E6, är en del av den utvidgade innerstaden. Inarbetningen innebär även att inriktningen för området går från omvandlingsområde till att framöver betraktas som ett kompletteringsområde. De planeringsförutsättningar som beskrivs i fördjupningen är delvis aktuella. De beskrivna inriktningarna för området kvarstår, det vill säga en fortsatt omvandling från tidigare verksamhetsområde till blandad stadsbebyggelse. Grönstrukturen ska utformas för att stärka de ekologiska sambanden mellan grönområdena och för att bevara och öka den biologiska mångfalden. Mölnaldalsån ska planeras som ett blågrönt stråk i innerstaden. Cykelstråkets kapacitet minskar då två cykelstråk utgår. Den tidigare bedömningen fortsätter att gälla; trafikmiljön förbättras, inte minst för gående och cyklister, kulturvärden lyfts fram, naturvärden längs Mölnaldalsån förbättras och görs tillgängliga, kopplingarna till omgivande naturområden synliggörs, översvämningensrisker minskar och dagvattensituationen förbättras. De stora barriärerna E6 och stambanan är fortsatt en utmaning liksom de stora nivåskillnaderna inom området. Sammantaget påverkar de föreslagna ändringarna hållbarhetsbedömningen i positiv riktning.

#### *Södra Askim*

Ändringen i Södra Askim innebär att översiktsplanens text kompletteras med nya formuleringar för planeringsreserverna och för tyngdpunkt Sandås. Planeringsreserverna, som främst ligger i Svindal och Gatersered, reserveras för stadsutveckling på mycket lång sikt. Dessa områden omfattar till stor del jordbruksmark vilket kommer att minska bebyggelsepotentialen. Området kring Sandås

har potential att förtätas, men infrastrukturen behöver utvecklas, särskilt med avseende på kollektivtrafik. Delar av fördjupningen av översiktsplanen för södra Askim har bedömts inaktuella och utgår.

Sammantaget påverkar de föreslagna ändringarna hållbarhetsbedömningen i positiv riktning jämfört med den gällande översiktsplanen.

#### *Mobilitet och infrastruktur*

Föreslagna nya och justerade inriktningar samt färdmedelsfördelning förtydligar de skrivningar som finns i översiktsplanen avseende hållbart transportsystem och sammantaget påverkar de föreslagna ändringarna hållbarhetsbedömningen i positiv riktning jämfört med den gällande översiktsplanen.

#### *Övriga ändringar*

En lokaliseringsstudie har identifierat tre nya tänkbara områden för begravningsplatser. Dessa avsätts som ny reservmark för begravningsplatser i översiktsplanen vilket innebär att plats åt kistbegravningsplatser kan erbjudas i den utsträckning som efterfrågas.

Utredningsområdet för Bangårdsförbindelsen begränsas till området närmast Odinsplatsen vilket kan vara positivt för kulturmiljövärden vid stationsmiljön vid Centralstationen.

Ett av de tre järnvägsreservaten mellan Järnbrottsmotet och Botaniska trädgården tas bort. Sammantaget påverkas gällande översiktsplan marginellt då två reservat finns kvar.

Vissa kvarvarande delar av Grönplanen för Göteborg inarbetas i översiktsplanen vilket innebär att ekosystemtjänster som grönstruktur ges utrymme samt att tillgången till lek- och naturmiljöer säkerställs. Detta tillägg påverkar hållbarhetsbedömningen i positiv riktning jämfört med den gällande översiktsplanen framför allt vad gäller barnperspektivet.

#### **Alternativ**

Gällande översiktsplan representerar nollalternativet i hållbarhetsbedömningen.

Inom Södra Älvstranden har Oscarsleden utretts för ett antal scenarier. Den nuvarande sträckningen och utformningen medger inte en önskvärd integration med staden i övrigt. Ett tunnelalternativ har valts bort på grund av kostnaderna och en begränsad integration har inte ansetts ge tillräcklig effekt för en sammanhållen stad. Att behålla fiskhamnens nuvarande placering har valts bort då Fiskhamnsmotet skulle förhindra Oscarledens omvandling och integration med övriga staden. Flera alternativa lokaliseringar av ny fiskhamn har studerats och ett läge väster om nuvarande placering är det som föreslås.

#### **Avstämning mot agenda 2030**

Målen i Agenda 2030 har varierande relevans för den fysiska planeringen och kan delas upp i tre huvudkategorier:

- Mål som tillhör den fysiska planeringens kärnverksamhet, och där fysisk planering har en betydande påverkansgrad.
- Mål där fysisk planering kan påverka utvecklingen i någon grad.
- Mål där Göteborgs Stad som global aktör har ett visst ansvar men marginell påverkansgrad.

### *Ändringarna påverkar målen i betydande grad*

Mål 3. Hälsa och välbefinnande – Ändringarna påtalar behovet av grönområden för stadsutvecklingen vid Södra älvstranden och Mölndalsåns dalgång. Stadsutvecklingen tar också hänsyn till luft- och ljudmiljön inom dessa områden. Ett förtydligande av mobilitetsåtgärderna kan leda till en förbättring av luft- och ljudmiljön samt att fler göteborgare rör sig i vardagen genom aktiv mobilitet.

Mål 4. God utbildning för alla – Ändringarna för Södra älvstranden och Mölndalsåns dalgång synliggör behovet av att säkerställa plats för utbildning. I detta tidiga skede görs inga markreservationer för utbildningslokaler.

Mål 7. Hållbar energi för alla – Ändringarna anger riktlinjer och reserverar områden för hållbar energiomvandling och möjliggör för en ökad lokal energiproduktion,

Mål 8. Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt – den ekonomiska tillväxten kan gynnas av att stadsutvecklingen längs Mölndalsåns dalgång och Södra älvstranden sker i attraktiva lägen samt att områden för hållbar energiomvandling reserveras.

Mål 10. Minskad ojämlikhet – Det blir oftast ett relativt ensidigt bestånd av bostäder vid nybyggnation, som är dyra och med låg andel hyresrätter. Samtidigt ökar utbudet av bostäder vilket ger fler möjlighet att hitta en bostad i nybyggnation eller genom de flyttkedjor som skapas. Förtydligandet inom mobilitetsområdet att staden prioriterar gång, cykel och kollektivtrafik stärker jämställdheten i transportsystemet

Mål 11. Hållbara städer och samhällen – De bostäder som planeras inom ramen för ändringarna av översiktsplanen bedöms bli kostsamma bland annat på grund av investeringar i dyr infrastruktur och sanering av marken samt det attraktiva läget. Bostäder föreslås i huvudsak på redan ianspråktagen mark i stället för att bygga på jordbruksmark. Mobilitetsåtgärderna syftar till att förtydliga behovet av hållbara transportsätt vilket innebär fler resor med gång, cykel och kollektivtrafik. Även stadsutvecklingen inom Södra älvstranden och Mölndalsåns dalgång innebär goda förutsättningar för hållbar mobilitet och att fler får nära tillgång till stadens resurser. Detta leder på sikt till förbättringar i luft- och ljudmiljön i kommunen. Stadsutvecklingen vid Mölndalsåns dalgång och Södra älvstranden syftar bland annat till att skydda kulturmiljöer, säkra tillräckligt med grönområden samt skapa trygga offentliga miljöer. Klimatåtgärderna syftar till att begränsa skador orsakade av klimatförändringarna.

Mål 13. Bekämpa klimatförändringarna – förtydliganden för mobilitet leder till en minskad klimatpåverkan och klimatanpassningen minskar riskerna för skador orsakade av klimatförändringarna.

### *Ändringarna påverkar målen i någon grad*

Mål 2. Ingen hunger – Ändringarna betonar värdet av jordbruksmark och säkerställer fortsatt landningsmöjligheter för fiskebåtar

Mål 5. Jämställdhet – Stadsutvecklingen eftersträvar trygga mötesplatser och offentliga miljöer. Föreslagna stråk och gatustrukturer har stor betydelse.

Mål 6. Rent vatten och sanitet för alla – Klimatanpassningen ger förutsättningar för att rena dagvatten innan det når recipienten. Exploateringen bidrar till att finansiera klimatanpassningen.

Mål 9. Hållbar industri, innovationer och infrastruktur – Inom Södra älvstranden och Mölndalsåns dalgång eftersträvas en långsiktigt hållbar infrastruktur. Riktlinjer och säkerställande av områden för hållbar energi är en del i en hållbar infrastruktur.

Mål 15. Ekosystem och biologisk mångfald – Planeringen för Södra älvstranden och Mölndalsåns dalgång ska bidra till att bevara och utveckla den biologiska mångfalden. Detta är en utmaning då båda områden i huvudsak innehåller hårdgjorda ytor. Marina värden.

### *Ändringarna påverkar målen marginellt eller inte alls*

Mål 1. Ingen fattigdom

Mål 12. Hållbar konsumtion och produktion

Mål 14. Hav och marina resurser

Mål 16. Fredliga och inkluderande samhällen

Mål 17. Genomförande och globalt partnerskap

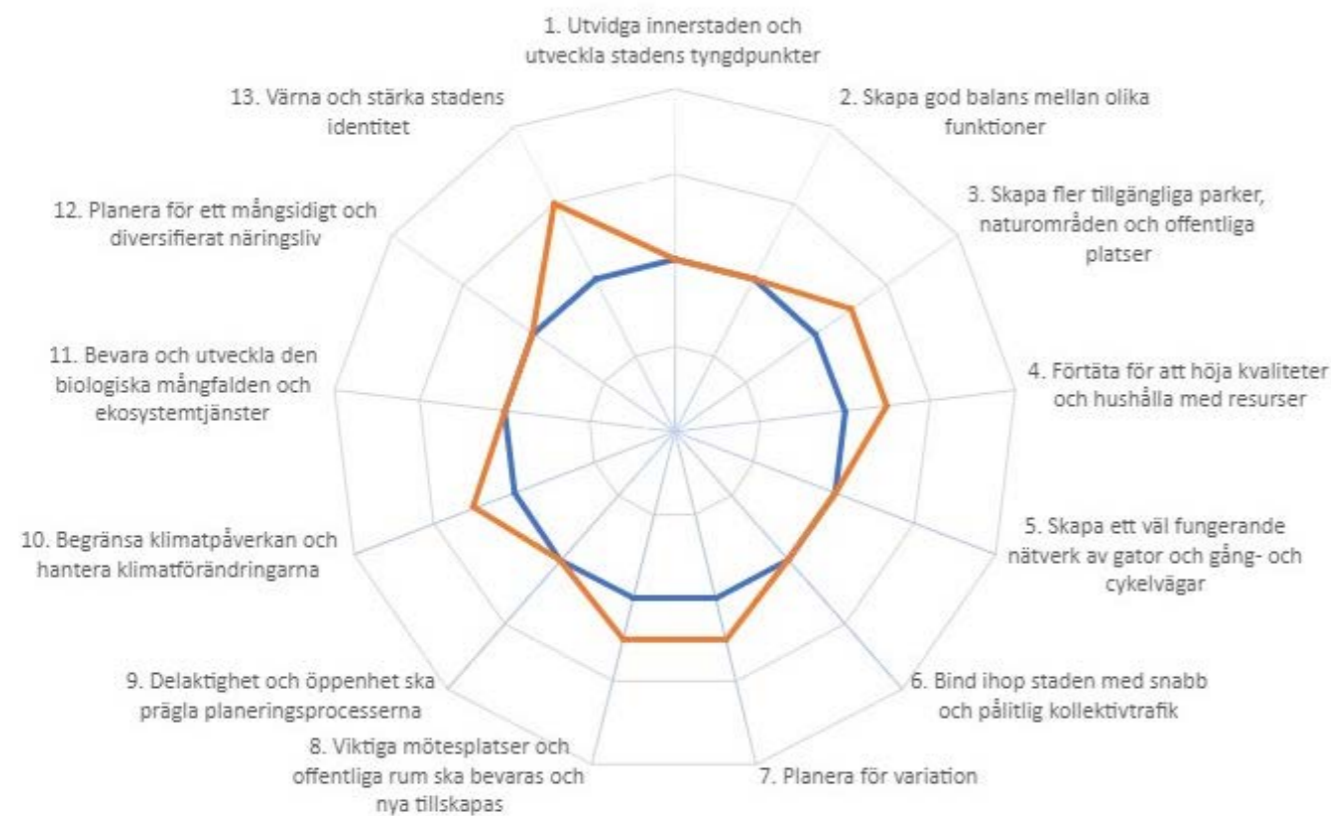
### **Värdering av nära, sammanhållen och robust**

För att nå målet om en hållbar stad har tre strategier lyfts fram och prioriterats i översiktsplanen: att planera för en nära, sammanhållen och robust stad. De tre strategierna kompletterar varandra och ska användas tillsammans. Föreslagna ändringar av översiktsplanen ligger i linje med dessa strategier och förstärker dessa inom flera områden.

Värderosen speglar ändringarnas påverkan på de tre strategierna nära, sammanhållen och robust. Gällande översiktsplan förutsätts genomföras och har satts som 3 på den 5-gradiga skala.

De åtgärder som i hög grad har en positiv inverkan är:

- Sandås, Södra älvstranden och Mölndalsåns dalgång visar på komplettering med bostäder för att höja stadsbyggnadskvaliteten och hushålla med markresurser. Inom dessa områden planeras för en variation av bostäder och verksamheter, bevaras och skapas nya mötesplatser och offentliga rum samt tillgängliga parker och naturområden. (3, 4, 5, 7 och 8)
- Inom såväl Mölndalsåns dalgång som Södra älvstranden värnas och stärks kulturmiljön och därigenom också stadens identitet. (13)
- Klimatanpassning och förtydliganden inom mobilitet, särskilt färdmedelsfördelning, har en stor påverkan på möjligheterna att begränsa klimatpåverkan och hantera klimatförändringarna. (10)



Värderos som speglar ändringarnas påverkan på de tre strategierna nära, sammanhållen och robust. Blå linje symboliserar gällande översiktsplan och orange linje visar föreslagen ändring av översiktsplanen som helhet.

## MILJÖKONSEKVENSER

### Avgränsning

Ett avgränsningssamråd har hållits med Länsstyrelsen 2024-04-17. Tillsammans definierade kommunen och Länsstyrelsen de betydande miljöaspekter som ska belysas i miljökonsekvensbeskrivningen.

### Kulturmiljö

Översiktsplanens ändringar berör flera geografiska områden med höga kulturvärden av lokal och nationell betydelse som förväntas påverkas på olika sätt och i olika omfattning.

Ändringarna på Södra älvstranden syftar till en utbyggnad och komplettering av bostäder och verksamheter och bygger vidare på de angränsande stadsdelarnas form och gatustruktur. Ändringen från industriområde - vars karaktär idag är präglad av fristående och gles bebyggelse med funktionell koppling till älven - till blandad stadsbebyggelse kan riskera att ge en utveckling som utmanar den ur kulturhistoriskt perspektiv viktiga hamnkaraktären och stadssiluetten liksom möjligheten att läsa staden i djupled. Representationen av byggnader som speglar hamn- och sjöfartsstadens utveckling över tid kan riskera att minska om bevarandet av dessa inte säkerställs. De rekommendationer som tagits fram syftar till att säkerställa att kulturmiljövärden, stadsbild och riksintressets uttryck

bibehålls. Det är ofrånkomligt att riksintresset för kulturmiljövård påverkas när ny bebyggelse och anläggningar infogas inom eller i anslutning till områden av kulturhistoriskt värde. De rekommendationer och beskrivningar av värden och hänsyn som återfinns i stadens vägledning för riksintressen för kulturmiljövården bedöms som tillräckliga i detta skede för att tillgodose riksintresset vid efterföljande planering, lov och tillstånd. Stigbergstorget som framtida kollektivtrafiknod ger inget utrymme för förtätning med ny bebyggelse och det är viktigt att värna den skala på bebyggelse och stadsrum som finns.

Inriktningen för Mölndalsåns dalgång medför ett ökat utvecklingsanspråk vid nod och längs huvudstråket Mölndalsvägen. Storskaliga etableringar kan i vissa lägen riskera att försvaga den industrihistoriska berättelsen med småskalig industri kopplad till Mölndalsån. Äldre industrianläggningar och landmärkens betydelse som historiska ankare och identitetsmarkörer för stadsdelen riskerar att undergrävas och fragmenteras vid tillfogandet av täta strukturer med avvikande höjdskala. En ökad höjdskala i landskapets lågpunkt riskerar även att bryta mot den historiska traditionen att bebyggelsen följer terrängen, där volymer och höjder anpassas till dalgångens topografi snarare än dominerar den. De områdesspecifika rekommendationer som tagits fram syftar till att säkerställa att kulturmiljövärden, bevaras, används och utvecklas, samt att utvecklingen ska ske utifrån stadslandskapets förutsättningar som självklar utgångspunkt.

Klimatskyddsåtgärder, framför allt högvattenskydd i innerstaden kan inverka negativt på kulturmiljön bland annat genom att begränsa utblickarna mot älven, kontakten med vattenrum, eller genom att medföra ingrepp i kajer och kajgator, kanalmurar som viktiga uttryck för den riksintressant berättelsen om den befästa staden. Åtgärder kan komma att negativt påverka de inre vattenvägarna, Stora hamnkanalen, Vallgraven, Fattighusån, samt Mölndalsån såväl som det större älvrummet.

Genom att värna jordbruksmarken bevaras kommunens öppna odlingslandskap och förutsättningarna för småskaligt jordbruk såväl som jordbruk i större skala vilket kan verka gynnsamt för kommunens agrara kulturmiljöer.

Vindkraftverk och solcellsparker kan påverka det öppna kulturlandskapet genom att störa landskapsbilden, fragmentisera sammanhängande landskapsutsnitt eller störa orörda historiska miljöer. I samband med prövningen av lov och tillstånd av dessa anläggningar behöver stor hänsyn tas till påverkan på kulturlandskapet, siktlinjer och utblickar, samband och beroenden. Kunskap om kulturhistoriskt värdefulla kulturlandskap finns delvis i bevarandeprogram och inventeringar.

En etablering av enstaka vindkraftverk eller mindre solcellsparker i kulturlandskapet skulle kunna leda till en negativ påverkan på riksintressen. Vid prövning av lov och tillstånd ska kumulativa effekter särskilt uppmärksammas.

### Naturmiljö, grönstruktur och ekosystemtjänster

Inom Mölndalsåns dalgång och Södra älvstranden behöver naturmiljöer och grönstrukturer förstärkas då det råder brist i området. Flera framtida parker föreslås för Södra älvstranden tillsammans med gröna stråk och gator med gröna inslag. Bägge områden har potential att utveckla både gröna och blågröna strukturer. Det är svårt att tillgodose behovet av bostadsparker men där det är möjligt föreslås grönområden kombineras med dagvattenhantering. Inom Mölndalsåns dalgång förbättras och tillgängliggörs i någon mån blågröna stråk som kan stär-

ka den biologiska mångfalden. Kopplingarna till omgivande naturområden synliggörs men det finns utmaningar med stora barriärer och höjdskillnader. Att värna och bevara jordbruksmark innebär också att ekosystemtjänster bibehålls. Områden för hållbar energiproduktion kan innebära intrång och påverkan på naturmiljö och ekosystemtjänster. I samband med prövningen av lov och tillstånd för dessa anläggningar ska stor hänsyn tas till påverkan på naturmiljöer.

### **Klimatpåverkan**

En tätare, mer sammanhållen stad ger bättre förutsättningar för hållbara transporter med begränsat klimatavtryck. Föreslagna ändringar inom mobilitet innebär ett förtydligande kring kommunens målsättning för ökas andel hållbara resor och transporter. Detta kan leda till en minskad klimatpåverkan. Förutsättningarna för detta är goda inom Södra älvstranden, Mölndalsåns dalgång och Sandås. En ökad andel lokal livsmedelsproduktion bör minska transporterna vilket ligger i linje med ett minskat klimatavtryck. Förslaget gällande produktion och lagring av förnybar energi ger nya förutsättningar för en ökad andel förnybar energi med utgångspunkt i minskad klimatpåverkan.

### **Jordbruksmark**

Vikten av att skydda och bevara Göteborgs jordbruksmark för framtida generationers livsmedelsförsörjning betonas särskilt i förslaget till ändring. Åtgärder som stödjer jordbruksverksamheter på jordbruksmark tillåts. Exploatering av marken får endast ske i prioriterade utbyggnadsområden. Undantag ges för skola och förskola i markanvändning kust och landsbygd samt ytterstadens övriga bebyggelseområden om inga andra alternativ finns. Utredningsområdet för blandad stadsbebyggelse vid Säve minskas till förmån för jordbruksmarkens bevarande. Översiktsplanen har som utgångspunkt att livsmedelsförsörjning på jordbruksmark har ett större samhällsintresse än solcellsparkar. För att möjliggöra för lantbrukare att diversifiera sin verksamhet och samtidigt bibehålla jordbruksproduktionen tillåts etableringar av mindre solcellsparkar på jordbruksmark om högst ett hektar per brukningsenhet.

### **Hållbar mobilitet**

Föreslagna ändringar inom mobilitet, särskilt färdmedelsfördelning, förtydligar och förstärker de skrivningar som redan finns i översiktsplanen avseende ett hållbart transportsystem i kommunen. En förändring av Oscarsleden och en ny älvförbindelse via färjetrafik syftar till att prioritera gång och cykel i såväl nord-sydlig som öst-västlig riktning Även kollektivtrafiken gynnas vid en förändring av Oscarsleden. Både Mölndalsåns dalgång och Södra älvstranden bidrar till en utvidgad innerstad vilket syftar till en stad som är mer sammanhållen och som lätt kan nås med gång och cykel.

### **Risk och säkerhet**

Riskerna med transporter av farligt gods minskar då färjeterminalerna flyttar till ytterhamnen. De föreslagna planeringsnivåerna och införandet av begreppet servicenivåer ökar säkerheten för bebyggelse i nära anslutning till hav och älv. Föreslagen stadsutveckling inom Södra älvstranden och Mölndalsåns dalgång möjliggör en sanering av förorenade områden. Fiskhamnen föreslås flyttas

västerut och det nya läget behöver kunna samverka med stadens utveckling då bostadsbebyggelse kommer att etableras nära inpå verksamheten. Sammantaget bedöms det nya läget ge mindre påverkan på ny bostadsbebyggelse i området.

### **Miljö kvalitetsnormer (MKN)**

#### *Vatten*

Föreslagna förändringar kommer att leda till en minskad andel hårdgjord yta, ökad rening av dagvatten och sanering av marken inom framför allt Södra älvstranden. I övrigt bedöms ändringarna inte påverka miljö kvalitetsnormer för vatten.

#### *Buller och luftkvalitet*

Påverkan på miljö kvalitetsnormerna för buller och luft är sannolikt positiv sett till att bostäder tillkommer i centrala lägen, jämfört med att de skulle byggas i ett mer perifert läge. Nivåerna i Södra älvstranden och Mölndalsåns dalgång kommer troligen att överstiga miljö kvalitetsmålen inom några delar men det bedöms vara nödvändigt för att på lång sikt klara kvalitetsmålen för stadsutvecklingen inom dessa områden. När färjelägena flyttas från Södra älvstranden flyttas också en bullerkälla. Föreslagna ändringar inom mobilitet, särskilt färdmedelsfördelning, förstärker påverkan på miljö kvalitetsnormerna för buller och luft. Samtidigt behöver noteras att luftkvalitetsdirektivet har reviderats, och att miljö kvalitetsnormerna för luftföroreningar kommer att skärpas. Större områden än idag riskerar därför att överskrida normvärdena som ska klaras senast år 2030. Rekommendationer om minsta avstånd mellan vindkraftverk och bostäder bedöms som tillräckligt för att undvika bullerstörningar.

### **Påverkan på riksintresse**

#### *Kulturmiljövård*

Riksintresset för kulturmiljövård påverkas när ny bebyggelse och anläggningar infogas inom eller i anslutning till områden av kulturhistoriskt värde. De rekommendationer och beskrivningar av värden och hänsyn som återfinns i stadens vägledning för riksintressen för kulturmiljövården bedöms som tillräckliga i detta skede för att tillgodose riksintresset vid efterföljande planering, lov och tillstånd.

#### *Kommunikation*

Ändringarna inom Södra älvstranden innebär påverkan på nu gällande riksintressen för kommunikation: Göteborgs innerhamn, E45 Oscarsleden samt farleden Göta älv. Planförslaget förutsätter dock att färjeterminalerna flyttar till en ny placering i ytterhamnen och att därmed riksintressena för innerhamnen och E45 också flyttas, och upphör inom Södra älvstranden. Riksintresset kommunikation innerhamnar och E45 påverkas av planförslaget i och med att det flyttas, men funktionen bedöms kunna upprätthållas på andra sträckor och platser i staden i och med flytten såsom vid Arendal och längs Hisingsleden. De föreslagna älvförbindelserna sker med färjetrafik under översiktsplanens planeringsperspektiv och kommer inte att påverka riksintresset för farleden.

### *Yrkesfiske landningshamn*

Göteborgs Fiskhamn med landning, auktion och grossistverksamhet är viktig att värna. För funktionen landningshamn krävs tillgång till infrastruktur i form av kaj och väg. Inom Södra älvstranden föreslås ett företagsområde med tillgång till kaj för delar av befintliga verksamheter och nya ytor för verksamhetsmark. Detta möjliggör för verksamheterna att vara kvar och utvecklas i området, och för fortsatt landning av fisk. Det innebär att markanvändningen tar hänsyn till och säkrar det areella anspråk som finns för riksintresset yrkesfiske landningshamn.

### *Totalförsvaret*

Översiktsplanen kompletteras med det nya riksintresset inom den civila delen av totalförsvaret gällande mark- och vattenområden som används för stamnätet med tillhörande stationer. Detta stärker robustheten för elnätet genom att det skyddas mot åtgärder som kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Samtidigt innebär detta svårigheter att genomföra viss samhällsutveckling genom nya skyddsavstånd.

### **Lokal miljömål**

De lokala miljömålen anges i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram. Programmet har som utgångspunkt Agenda 2030 samt nationella och regionala miljömål. Programmet har övergripande mål för naturen, klimatet och människan. Hållbarhetsbedömningen har fokuserat på programmets delmål för att bedöma ändringarnas påverkan på gällande översiktsplan.

### *Naturen: Göteborg har en hög biologisk mångfald*

De föreslagna ändringarna har liten påverkan, såväl positiv som negativ, på möjligheten att nå en hög biologisk mångfald. Att bevara jordbruksmark ger dock möjlighet till åtgärder för att stärka den biologiska mångfalden.

### *Klimatet: Göteborgs klimatavtryck är nära noll*

De ändringar som föreslås för produktion av hållbar energi ger ökade förutsättningar för Göteborgs Stad att producera energi från förnybara källor som sol och vind. Föreslagna ändringar inom mobilitet i allmänhet och färdmedelsfördelning i synnerhet samt bevarande av jordbruksmark med en ökad andel lokalproducerade livsmedel ger bättre förutsättningar för att klimatpåverkan från transporter minskar.

### *Människan: Göteborgarna har en hälsosam livsmiljö*

Ändringarna i översiktsplanen innebär inte att en god luft- och ljudmiljö säkras fullt ut. I den täta staden är detta mycket svårt att uppnå på kort sikt. Den föreslagna stadsutvecklingen inom Mölndalsåns dalgång och Södra älvstranden ger förutsättningar för minskad biltrafik och en ökad andel hållbara transporter. De mobilitetsåtgärder som nu förtydligas och förstärks avser att leda till en ökad andel hållbara transporter som på sikt leder till bättre luftkvalitet och ljudmiljö för stadens invånare. Avsnittet gällande klimatanpassning tydliggör att för att hantera ett varmare klimat behövs grönområden, skuggande träd och gröna fasader. Stadsmiljöer behöver utformas för att mildra värmestress, särskilt för utsatta grupper som äldre och barn. Ändringarna förstärker de skrivningar som finns i gällande översiktsplan och tillför nya förtydligande aspekter om klimatförändringarna som ett varmare klimat utifrån aktuellt kunskapsläge.

## **SOCIALA KONSEKVENSER**

### **Sammanhållen stad**

I en sammanhållen stad möter människor från olika sociala grupper varandra i vardagen, de korsar varandras stråk. Ändringarna av översiktsplanen innebär förändringar av offentliga rum, gatustrukturer, kollektivtrafiknät och kopplingar över barriärer som binder samman staden och bidrar till en mer sammanhållen stad på strukturell nivå.

Genom ändringen för Södra älvstranden kan innerstaden utvidgas västerut. En stadsutveckling längs Södra älvstranden och integrering av Oscarsleden möjliggör en struktur norr om leden som kan kopplas samman med befintlig stadsstruktur och möjliggör att återetablera kopplingar mellan befintlig stad och älven. Utformning av kopplingar över och under leden behöver ta stor hänsyn till gåendes perspektiv samt trafiksäkerhet och trygghet för alla grupper. Älvstråket längs Södra älvstranden kan utvecklas till en grö- och blåstruktur med rekreativa vistelsekvaliteter för hela stadens invånare. Fler kopplingar över älven har också positiv inverkan för en mer sammanhållen stad. Ändringen innebär att Stigbergstorget kommer att få större betydelse i kollektivtrafiknätet och utvecklas från hållplats till bytespunkt. Förändringen innebär tillkommande större flöden av människor, vilket behöver hanteras i planering och utformning för att platsen ska upplevas som trygg och attraktiv för byten.

En framtida järnväg inom södra Askim innebär att planeringen behöver ta hänsyn till och hantera effekten av barriären för att detta inte ska leda till negativa sociala- och hälsokonsekvenser. Ändringen bedöms lokalt bidra positivt till en mer sammanhållen stad i södra Askim genom utvecklade gång- och cykelstråk i öst-västlig riktning.

Även trafikstråket E6 och järnvägen genom Mölndalsåns dalgång utgör en stark barriär. Mölndalsvägen ska fortsätta utvecklas till ett stråk med stadsmässig karaktär som stödjer ett levande stadsliv nära innerstaden. Att koppla samman bebyggelsen på båda sidor om motorväg och järnväg genom en utvecklad gång- och cykelkoppling vid Jakobsdal och Kallebäck bedöms som positivt.

Ändringarna möjliggör en omfattande stadsutveckling som kan påverka identiteten framför allt vid Södra älvstranden. Här finns karaktärer som människor känner igen och kopplar sin identitet till. Längs Södra älvstranden finns ett historiskt djup som skapar möjlighet till förståelse för stadens och samhällets utveckling. Stadsutvecklingen behöver förhålla sig till skala, karaktärer och kulturmiljöer för att människor fortsatt ska kunna känna igen sig och identifiera sig med sin del av staden och Göteborg som helhet. Bedömningen är att ändringarna värnar stadens karaktärer, kulturmiljöer och identiteter.

### **Fungerande vardagsliv**

En god stadsmiljö är organiserad så att återkommande behov och sysslor är lätta att hantera och att vardagslivet fungerar. Många behov är gemensamma för alla men vi är också olika. Utvecklingen av blandstad inom Södra älvstranden, Mölndalsåns dalgång och Sandås ökar förutsättningarna för ett fungerande vardagsliv med boende, service, rekreation, kollektivtrafik, verksamheter och service inom ett nära avstånd. Samtidigt finns brister kring miljöer för fysisk aktivitet och idrott som behöver hanteras i kommande planering. Ändringarna bidrar till fler bostäder och i någon grad till en ökad blandning av boendeformer och upplåtelseformer inom olika områden. I södra Askim finns dock ett underskott på arbetsplatser.

Både Mölndalsåns dalgång och Södra älvstranden innebär en omvandling från industrimiljö och verksamhetsområde till stadsmiljö av innerstadskaraktär. Gemensamt för de båda områdena är att det i nuläget finns brist på grönytor. Ändringarna bedöms ha förutsättningar att positivt bidra till människors möjligheter till rörelse, avkoppling och möten med andra om föreslagna parker och grönytor genomförs.

Den tematiska inriktningen för klimatanpassning med anpassning för ett varmare klimat, skyfall och översvämning i stadsplaneringen innebär mer robusta möjligheter till ett fungerande vardagsliv. Denna inriktning har positiva konsekvenser för hälsa och säkerhet för sårbara grupper och särskilt de som är i behov av samhällets stöd och att transporter fungerar och att personal kan ta sig till sina jobb.

Jordbruksmark värnas genom ändringen vilket har positiva konsekvenser för stadens möjligheter till livsmedelsförsörjning och resiliens i en osäker omvärld till följd av klimatförändringar och en osäker omvärld. Ett starkt värnande av jordbruksmark bedöms ha positiva sociala konsekvenser för framtida generationer.

Gällande energiproduktion och energilagring ger ändringen möjlighet till etablering av landbaserad vindkraft inom ett verksamhetsområde på Hisingen. En etablering av vindkraftverk innebär att människor som arbetar, besöker eller bor i närheten av den plats där de är placerade blir påverkade. Vindkraftverk hörs och påverkar landskapsbilden vilket bedöms som en negativ konsekvens.

### **Delaktighet, inflytande och lokal kunskap**

Arbetet med ändringar av översiktsplanen behöver bygga på delaktighet och inflytande för invånare och andra intressenter. Möjligheter för detta behöver skapas under samrådets tid. Barnkonventionen slår fast att barn har rätt att bli hörda i alla frågor som rör dem. Stadens utveckling på lång sikt är i högsta grad en fråga som rör barn och därför behöver samrådsprocessen omfatta involvering av barn och unga. Under samrådet lades särskilt fokus på olika samrådsaktiviteter gällande Södra Älvstranden. Syftet var att nå berörda inom geografien och att fånga olika målgruppers perspektiv på den långsiktiga stadsplaneringen i området. Totalt deltog cirka 200 personer i samrådsmöten, samrådspromenader och träffar med specifika målgrupper. Området är ett av de barn- och kulturtätaste områdena i Göteborg. Därför var bland annat barn och unga samt kulturaktörer viktiga att träffa och samtala med. Dessutom har träffar genomförts med kommunala kulturverksamheter, lokalt näringsliv och mötesplatser för äldre för att fånga en bredd av perspektiv och målgrupper.

### **Barnperspektiv**

De ändringar som föreslås stärker barnperspektivet bland annat genom förbättrade möjligheter att röra sig till fots mellan flera målpunkter inom Södra älvstranden. I södra Askim skapas också förbättrade möjligheter för barn att röra sig själva till fots och med cykel i och med ett nytt gång- och cykelstråk. Ett medvetet beaktande av barnperspektiv i planering och gestaltning kan lindra de barriäreffekter och säkerhetsrisker som de stora trafiklederna och olika typer av spår kan innebära. Översiktsplanen kompletteras med en inriktning att säkerställa lekplatser och lekmiljöer nära barnen. Lekmiljöer med lekvärden för alla i det offentliga rummet bör finnas överallt i staden och inom 300 meters promenad från bostaden.

Inom Södra älvstranden saknas i nuläget lekplatser. I samtal med barn i Södra Älvstranden under samrådet rör barnens tankar och synpunkter på stadsmiljön teman som grönska, mötesplatser, lekmiljöer, hållplatslägen för kollektivtrafik och trafiksäkerhet, både utifrån ett nuläge och utifrån ett framtidsscenario. Inom området finns utmaningar med att hitta tillräckligt stora ytor för förskola och skola samt friyta i lämpliga lägen med hänsyn till luft, buller och markmiljö. Detta bedöms kunna leda till negativa sociala konsekvenser och negativa konsekvenser ur ett hälsoperspektiv för barn beroende på var förskolor, skolor och ytor för lek placeras inom området. En omvandling av Oscarsleden kan ge större möjligheter att till skapa lämpliga lekmiljöer i området.

Inriktningarna för att planera för ett varmare klimat för sårbara grupper är positivt ur ett barnperspektiv. Till sårbara grupper räknas bland andra små barn, barn med funktionsnedsättning, äldre och gravida.

Föreslagna ändringar gällande mobilitet och infrastruktur bedöms ha en begränsad positiv påverkan på barnperspektivet genom tydliggörande av de skrivningar som redan finns i översiktsplanen avseende trygghet och trafiksäkerhet, samt ökad tydlighet på kapacitetsstarka transportslag.

## **EKONOMISKA KONSEKVENSER**

### **Bostadsbyggande**

Ändringen föreslår fler bostäder inom Södra älvstranden, Mölndalsåns dalgång och Sandås vilket ligger i linje med en fortsatt positiv befolkningsutveckling. Fler bostäder är positivt för kommunens utveckling och nödvändigt för att kunna möta fortsatt befolkningsstillväxt. Ett ökat bostadsbyggande är också positivt för en utveckling av arbetsmarknaden och en förutsättning för att stärka näringslivet. Inflyttad arbetskraft har svårt att skaffa en bostad vilket minskar möjligheterna för företagen att attrahera kompetens från andra områden i landet eller från utlandet. Samtidigt innebär en utbyggnad ett behov av ökade kommunala investeringar i form av förskolor, skolor, vatten- och avloppsanläggningar, allmän plats och infrastruktur. Genom att förtäta i innerstaden på redan i anspråkstagen mark, kan staden hushålla med resurser genom att dra nytta av befintliga strukturer och redan gjorda investeringar. Samtidigt kan mervärden skapas genom att nya funktioner tillkommer och högre markvärden genereras. Särskilt gäller detta intill större trafikinvesteringar såsom Lindholmsförbindelsen. I södra Askim finns några områden som tidigare har studerats för utbyggnad på lång sikt. Områdena finns framför allt i Svindal och i Gatersered. Vid en framtida utbyggnad av planeringsreserverna krävs mycket stora investeringar i bland annat ny infrastruktur, vatten- och avlopp och energiförsörjning. En utbyggnad inom planeringsreserverna förutsätter att servicenoder utvecklas och bättre kopplingar behöver skapas för gång och cykel i öst-västlig riktning. En utbyggnad inom dessa områden förutsätter en kraftig förstärkning av kollektivtrafiken.

### **Arbetsmarknad**

Stadsomvandlingen inom Södra älvstranden och Mölndalsåns dalgång innebär att befintliga verksamhetsområdena omvandlas till företagsområden och blandad stadsbebyggelse med bostäder, service och verksamheter. Antalet arbetstillfällen behöver inte minska då arbetsintensivare arbetsplatser som kontor och service ersätter mer utrymmeskrävande småindustrier och volymförsäljning. De ändringar som föreslås, speciellt vad gäller energi, kan gynna arbetsmarknaden

och leda till utveckling av näringslivet i Göteborg. Men i mindre grad i ytterstan eller på landsbygden då värdefull jordbruksmark prioriteras högre än solceller och endast enstaka vindkraftverk får etableras.

### **Hållbar mobilitet**

Mobilitetsåtgärderna syftar till att förstärka och förtydliga översiktsplanens inriktning mot att i ökad utsträckning flytta över persontransporter till kollektivtrafik, gång och cykel. Målet är bland annat att kommunens infartsvägar och centrum avlastas och kollektivtrafikens framkomlighet underlättas. Kollektivtrafiken kan då bli ett attraktivt alternativ till färd med egen bil och förutsättningarna för att pendla in från omgivande kommuner ökar. Då kommunen har ett underskott av arbetskraft är pendlingsförutsättningarna avgörande för möjligheterna att utveckla ett starkt och differentierat näringsliv. En utbyggnad av området kring Sandås förstärker behovet av spårbunden kollektivtrafik från kommunens södra delar.

Förändringarna gällande godstrafik syftar till att ge en tillförlitligare framkomlighet för godstransporter vilket bedöms ge positiva ekonomiska konsekvenser för näringslivet.

### **Befolkningsutveckling**

Sammantaget bedöms de föreslagna ändringarna bidra till ett ökat bostadsbyggande, stärkt arbetsmarknad och näringsliv samt förbättrade pendlingsmöjligheter och bedöms därmed ligga i linje med vad som krävs för en fortsatt positiv befolkningsutveckling. Det föreslås att utredningsområdet för blandad stadsbebyggelse i Säve minskas. Utredningsområdets nuvarande omfång bedöms ha låg samstämmighet med översiktsplanens prioritering för hållbar stadsutveckling och med uppdraget att bevara värdefull jordbruksmark. Det västra utredningsområdet för blandad stadsbebyggelse i Gunnilse har tagits bort på grund av att området är litet, har begränsad utbyggnadspotential och stor andel jordbruksmark. Översiktsplanens utbyggnadsstrategi ändras inte, och bedöms med dessa förändringar fortsatt kunna rymma stadens befolkningsökning fram till 2050 inom prioriterade bebyggelseområden samt utredningsområden.

