



Göteborgs
Stad

ÖVERSIKTSPLAN FÖR GÖTEBORG

SAMRÅDS- REDOGÖRELSE

GRANSKNINGSHANDLING MARS 2026



INNEHÅLL

INLEDNING	4
Läsanvisning.....	5
Hur samrådet bedrivits.....	5
Sammanfattning	7
Ändringar inför granskning	8
LÄNSSTYRELSENS SYNPUNKTER MED KOMMENTARER	10
Södra älvstranden	11
Mölnsdalsåns dalgång	16
Södra Askim	17
Jordbruksmark och livsmedelsförsörjning	18
Energiproduktion och energilagring	19
Klimatanpassning	22
Mobilitet och infrastruktur	26
Övriga ändringar	27
ÄMNESVIS SAMMANFATTNING MED KOMMENTARER.....	30
Södra älvstranden	31
Mölnsdalsåns dalgång	48
Södra Askim	55
Jordbruksmark och livsmedelsförsörjning.....	60
Energiproduktion och energilagring	69
Klimatanpassning	74
Mobilitet och infrastruktur	80
Övriga ändringar	88
Riksintressen	92
Hållbarhetsbedömning	93
DIALOGSAMMANSTÄLLNING SÖDRA ÄLVSTRANDEN	96
SÄNDLISTA REMISSINSTANSER	116

INLEDNING

LÄSANVISNING

Förslag till ändring av översiktsplanen har varit på samråd under januari-mars 2025. Samrådet är en del i planprocessen och syftar till att förbättra beslutsunderlaget och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Enligt 3 kap. 11 § plan- och bygglagen ska kommunen redovisa resultatet av samrådet i en samrådsredogörelse. Samrådsredogörelsen ska också innehålla de förslag som framförda synpunkter har gett anledning till.

Samrådet genomfördes samlat för samtliga ändringar av översiktsplanen; Fördjupning av geografiska inriktningar för Södra älvstranden, Mölndalsåns dalgång samt för södra Askim, tematiska tillägg för jordbruksmark och energi, ändringar inom tematiska inriktningar för klimatanpassning och för mobilitet och infrastruktur, samt ett antal övriga mindre ändringar. Denna samrådsredogörelse följer samma upplägg som ändringarna av översiktsplanen.

Samrådsredogörelsen inleds med en beskrivning av hur samrådet har bedrivits och en sammanfattning. Därefter sammanfattas synpunkter som inkommit om respektive föreslagen ändring. Utöver detta sammanfattas och kommenteras Länsstyrelsens yttrande separat.

Sammanfattningarna av synpunkterna fokuserar på konkreta synpunkter och inte resonemangen bakom dessa. För en mer utförlig sammanställning av inkomna yttranden finns en bilaga där kortversioner av samtliga inkomna yttranden redovisas. Länsstyrelsens yttrande redovisas i sin helhet.

Utifrån synpunkterna har förslaget till ändring av översiktsplanen bearbetats till en granskningshandling. Samrådsredogörelsen kommer att finnas tillgänglig i samband med att översiktsplanen ställs ut för granskning.

HUR SAMRÅDET BEDRIVITS

Samrådet om förslagen till ändring av översiktsplanen pågick under perioden 8 januari 2025 – 25 mars 2025. Samrådshandlingarna fanns under samrådet tillgängliga på en egen sida på Göteborgs Stads hemsida goteborg.se. Samrådshandlingarna remitterades till statliga myndigheter, Västra Götalandsregionen, grannkommuner och Göteborgsregionen, kommunala nämnder och bolag samt organisationer och intresseföreningar enligt sändlistan nedan.

Under samrådet har totalt 79 yttranden inkommit på förslaget till ändringar av översiktsplanen. Många av yttrandena rör samtliga eller flera av ändringarna, medan andra fokuserar på ett av förslagen. Det förslag till ändring som föranlett flest synpunkter och störst intresse är fördjupningen av Södra älvstranden.

Samrådsaktiviteter

Kommunen anordnade öppna möten på Stadsbiblioteket 6 februari och 17 februari 2025, samt möten på Majornas bibliotek, som fokuserade på fördjupningen för Södra älvstranden den 26 februari och 3 mars. Ansvariga för förslaget till ändringarna av översiktsplanen stod i Stadsbiblioteket de aktuella dagarna mellan kl. 16:00-19:00. Klockan 17:30 hölls en kortare presentation. Ansvariga för fördjupningen för Södra älvstranden fanns på plats i Majornas bibliotek kl. 17:30-19:00. Ett digitalt samrådsmöte riktat till näringslivet genomfördes den 25 februari.

Tre måndagar i mars (3:e, 10:e och 17 mars) bjöds alla intresserade in till promenad på Södra älvstranden för att prata om områdets framtid.

På goteborg.se fanns en särskild sida med information om beslutet att gå ut på samråd om ändringar av översiktsplanen, samrådsmöten och promenad på Södra älvstranden. Information om samrådet fanns även på sociala medier i form av kommunens LinkedIn-sida, Facebook och Instagram i samband med beslut om samråd och olika samrådsaktiviteter. Stadsbiblioteket och Majornas bibliotek gjorde också Facebookevent och publicerade mötena i sina kalendarier på goteborg.se.

Kommunen annonserade om samrådet och samrådsaktiviteter i Vårt Göteborg den 8 januari, samt om promenaderna inom Södra älvstranden den 28 februari 2025.

Synpunkter under samrådsmöten och promenader

Samrådsmöten om samtliga ändringar

Synpunkter som framfördes vid mötena på Stadsbiblioteket handlade bland annat om vad ändringen om klimatanpassning kommer innebära, synpunkter på att bevara eller inte bevara jordbruksmark i Göteborg och hur staden resonerat kring hållbar energiförsörjning. Sammantaget kom cirka 50 personer till de öppna mötena på stadsbiblioteket. Både enskilda personer och intresseorganisationer ställde frågor och lyssnade till presentationerna som hölls.

Södra älvstranden

Synpunkter som framfördes vid samrådsmöten och andra aktiviteter om Södra älvstranden handlar framförallt om Oscarsledens omvandling, älvstråket, områdets identitet, framtida bebyggelse, vikten av det gröna och kollektivtrafik med färjor.

För många som bor och verkar i området upplevs buller från Oscarsleden som störande och många ser positivt på en omvandling av trafikleden. Flera frågade om det är möjligt att omvandla leden och hur det påverkar trafiken i staden i stort.

Älvstråket framhålls som viktigt och positivt för området. Tillgången till älvrummet, samt målpunkter vid vattnet och infrastruktur såsom sittplatser och offentliga toaletter lyfts fram som viktigt. Många vill kunna röra sig i ett sammanhängande stråk längs älvkanten och över älven på flera platser genom färjor och broar.

Området har en stark identitet för Göteborg vilket bör upprätthållas och beaktas vid nybyggnation i området. Särskilt framhålls miljöerna runt Stigberget. Identiteten skapas inte bara av byggnader utan av alla verksamheter som ligger här. Det är viktigt att värna befintliga verksamheter vid en ombyggnation på torget så att de kan vara kvar i området. Befintliga kultur- och konstverksamheter behöver värnas och ges förutsättningar att vara kvar och att utvecklas. Flera kulturaktörer vittnar om en gentrifiering av området vid långgatorna och Järntorget som gör att flera aktörer tvingas bort genom höjda hyror. Många kulturverksamheter har lagt grunden till den identitet och kultur som finns och ser att det som gör området attraktivt nu trängs ut.

Det är svårt att förstå konceptet "kreativ zon" och få kan arbeta utifrån tillfälliga premisser. Men flera är ändå positiva till tillfälliga åtgärder som kan göra att fler får tillgång till en scen eller dylikt. Viktigt att det finns en förankring i platsen och i befintliga verksamheter och att det inte blir något som läggs ovanpå från staden.

Vikten av att bevara den befintliga bebyggelse- och kulturmiljön framhålls. Att bygga för olika målgrupper och möjliggöra för olika typer av verksamheter. Man vill inte se liknande byggnation som uppförs vid Masthugget. Det får inte bli för höga hus och vattenkontakten bör inte byggas för. Det är viktigt med en fortsatt blandad stadsdel med alternativa, innovativa boendeformer. Flera upplever att det nya som byggs inte är till för alla och att många inte har råd att bo här.

Oscarsleden och tidigare färjeterminalområden samt Jaegerdorffsplatsen markerades som område i behov av att förändras. Vidare uttrycks en potential för att utvecklas vid området runt Fiskhamnen, vid Älvsborgsgatan ner mot Klippan, Klippanområdet, parker och strand/kajpromenaden. Potential att utvecklas beskrevs även särskilt för området runt Tysklands-terminalen och vid Kusttorgsmotet. Amerikaskjulet och Amerikahuset vid Stigbergskajen, bebyggelsemiljön runt Taubegatan och Stigberget, kyrkorna i närområdet och kulturmiljön vid Klippan markerades som värdefulla som de är. Allmänna platser som ses som värdefulla är främst Chapmans Torg och Stigberget, grönområden och parker samt öppna ytor såsom Majvallen och Gröna vällen.

Flera påtalade behov av det gröna, samt vikten av att tillskapa nytt och bevara det befintli-

ga. Allmänna platser såsom parker och mötesplatser är särskilt viktigt vid vattnet. Parker och lekplatser behöver ges särskild omsorg då de är miljöer som barn vistas på. Parker invid leden kan ha stor bullerproblematik och blir mindre attraktiva.

Kollektivtrafiken med färjor över älven behöver stärkas. Det är viktigt att hållplatslägen blir omsorgsfullt gestaltade då de har potential att vara mötesplatser för människor. Barnperspektivet behöver särskilt beaktas vid hållplatslägen, då många resenärer är barn.

Många vill förstå förslaget bättre med hjälp av exempelvis 3D bilder. Kartor och illustrationer kan vara svårlästa. Många önskar även fortsatt delaktighet och vill bli inbjudna i samtal om hur stadsdelen kan utvecklas ytterligare.

Läs mer om samrådsaktiviteter och inkomna synpunkter i samband med förslag till fördjupning av Göteborgs översiktsplan för Södra älvstranden i bilaga ”Dialogsammanställning Södra älvstranden”.

SAMMANFATTNING

Förslag till ändring av översiktsplanen har varit på samråd under januari-mars 2025. Samrådshandlingarna fanns under samrådstiden tillgängliga på en egen sida på Göteborgs Stads hemsida goteborg.se. Samrådshandlingarna remitterades till statliga myndigheter, grannkommuner och Göteborgsregionen, kommunala nämnder och bolag samt organisationer och intresseföreningar enligt sändlistan nedan på sidan 116.

Under samrådet har totalt 79 yttranden inkommit på förslaget till ändringar av översiktsplanen. Det förslag till ändring som föranlett flest synpunkter och störst intresse är fördjupningen av Södra älvstranden.

Kommunen anordnade möten på Stadsbiblioteket och på Majornas bibliotek som fokuserade på fördjupningen för Södra älvstranden i februari och mars. Det genomfördes också promenader på Södra älvstranden för att prata om områdets framtid och ett digitalt samrådsmöte riktat till näringslivet.

Många remissinstanser är positiva till att Södra älvstranden omvandlas från industrimark till blandad bebyggelse och blir en del av en utvidgad innerstad. Samtidigt framhåller flera att det är viktigt att visa respekt för befintliga verksamheter och befintlig bebyggelse.

Inkomna synpunkter om Mölndalsåns dalgång och Södra Askim visar att det behöver förtydligas att ändringen av översiktsplanen avser att arbeta in befintliga fördjupningar av översiktsplanen. Inte att ta fram nya fördjupningar med nya ställningstaganden.

Remissinstanserna är överlag positiva till att kommunen har tagit fram ett tematiskt tillägg om jordbruksmark. Det är bra att jordbruksmark prioriteras gentemot andra samhällsintressen och att det framgår vilka principer som gäller för exploatering. Flera instanser har samtidigt synpunkter på att kommunens lokaliseringstudning enligt miljöbalken saknas, på kommunens beskrivning av jordbruksmarkens värden och exploatering av jordbruksmark.

I det tematiska tillägget om energi är många remissinstanser negativa till havsbaserad vind, medan synen på landbaserad vindkraft varierar. Synpunkter handlar också om bland annat stora kraftledning, solenergi och batterilager.

Många remissinstanser är positiva till att kommunen ändrar översiktsplanen avseende klimatanpassning och delar kommunens syn att frågan är viktig. Flera instanser framhåller vikten av fortsatt samarbete mellan olika myndigheter i frågan.

Många remissinstanser är positiva till den målbild och strategi som föreslås för mobilitet och infrastruktur. Flera framhåller att det är bra att kommunen samlar styrande dokument i översiktsplanen, men att det behövs kompletterande handlingsplaner för att inte relevant styrning ska försvinna när styrdokumentet upphör att gälla.

Övriga ändringar av översiktsplanen väckte framförallt synpunkter om vilka järnvägskorridorer som bör förordas längs väg 158, områden för begravningsmark och strategier för parker,

natur och vatten.

Synpunkter om riksintressen berör framförallt fördjupningen för Södra älvstranden och det tematiska tillägget om energi.

Flera remissinstanser anser att hållbarhetsbedömningen och beskrivningen av konsekvenser bör kompletteras med fler aspekter och att vissa bedömningar bör revideras.

Vissa synpunkter handlar om frågor eller geografiska ytor som ligger utanför det som ändringen av översiktsplanen omfattar. Bland annat om påverkan på ridanläggningar, mellanlagring av förorenade massor, farligt gods och kommunal service.

ÄNDRINGAR INFÖR GRANSKNING

Ändringarna av översiktsplanen har reviderats utifrån synpunkterna på följande sätt:

Södra Älvstranden

Markanvändningskartan har justerats enligt följande:

- Yta för bebyggelseutveckling i älven och kreativ zon Järnvägen har utgått.
- Läge för färjor har justerats och älvförbindelser förtydligats.
- Kompletterats med möjliga gatukopplingar, omvandling av korsning, stadslivsstråk samt en till yta för mindre hamn.
- Förtydligande av utbredning av framtida parker och justering av grönt stråk.
- Förtydligande av ytor för skyfall, älvstråk och användning av kajer.

Planbeskrivningen har utvecklats. Kunskapsunderlaget, planeringsförutsättningar, har kompletterats med framförallt trafikanalyser, kulturmiljö, markmiljö och genomförande-frågor.

Mölnaldalsåns dalgång

Markanvändningskartan har justerats enligt följande:

- Beskrivningen av blågrönt stråk längs Mölnaldalsån har utvecklats.
- Liseberg har lagts till i markanvändningskartan som ett evenemangsområde.
- Beskrivningen av bristen på bostadsnära park i Mölnaldalsåns dalgång har förtydligats.
- Syftet med koppling mellan Kallebäck och Lackarebäck har förtydligats.

Planbeskrivningen har utvecklats. Ny beskrivning av kulturmiljö har bifogats.

Södra Askim

Markanvändningskartan har justerats enligt följande:

- Beskrivningen av Krogabäcken har förtydligats avseende bäckens funktion för dagvatten och skyfall.
- Rekommendationen för Mindre hamn har kompletterats för att undvika påverkan på miljö kvalitetsnormer vatten vid eventuell utveckling av småbåtshamn.

Planbeskrivningen har utvecklats, bland annat med ett förtydligande att utbyggnad inom planeringsreserverna kräver stora investeringar inom vatten och avlopp och elförsörjning.

Jordbruksmark och livsmedelsförsörjning

Markanvändningskartan har justerats enligt följande:

- Jordbruksmarkslagret har uppdaterats så att jordbruksmark inom planlagd mark inte ingår.
- Utredningsområdet i Säve har justerats och delats upp i ett mindre utredningsområde och en större planeringsreserv.

Planbeskrivningen har utvecklats, bland annat beskrivningen av jordbruksmarkens värden för biologisk mångfald och kulturmiljö. Texten om väsentligt samhällsintresse har utvecklats. En lokaliseringsutredning för jordbruksmark har tagits fram.

Energiproduktion och energilagring

Markanvändningskartan har justerats enligt följande:

- Ytor för havsbaserad vind har utgått.
- Yta för landbaserad vind har justerats.
- Ytor för batterilager har utgått.

Planbeskrivningen har förtydligats avseende förutsättningar för solceller, landbaserad vind och batterilager.

Klimatanpassning

Markanvändningskartan har justerats enligt följande:

- Lagret för högvattenskydd har justerats med avseende på port i Kvillekanalen.

Planbeskrivningen har uppdaterats och utvecklats. Förtydligande har gjorts av framkomlighet och samhällsviktiga verksamheter, samt komplementbyggnad inom kustzon. Klimatfaktor avseende skyfall har justerats efter ny kunskap. Planeringsnivåer för översvämningsrisker har lyfts ut till en riktlinje och hanteras som ett separat ärende.

Mobilitet och infrastruktur

Kapitlet tematiska inriktningar för mobilitet och infrastruktur har utvecklats. Delar av cykelprogrammet har arbetats in. Vidare har förtydliganden gjorts avseende mobilitet i relation till stadsutveckling, hela-resan-perspektiv, användarperspektiv, parkeringsstyrning. Även delar som berör drift och underhåll, ekonomiska styrmedel och utveckling av godstransporter på vatten har förtydligats.

Övriga ändringar

- Redovisningen av värdefulla kulturlandskap och kulturmiljöer har kompletterats utifrån befintliga kunskapsunderlag.
- Riksintresset yrkesfiske landningshamn Göteborgs Fiskhamn har preciserats genom att en yta har pekats ut.
- En inriktning kring möjligheten att skapa en kulturljudzon på Ringön har lagts till.

LÄNSSTYRELSENS SYNPUNKTER MED KOMMENTARER

Här redovisas Länsstyrelsens synpunkter och kommunens kommentar. Ytterligare kommentarer kan läsas under respektive ämnesvisa sammanfattning. Länsstyrelsens samrådsyttrande följer den kapitelindelning som kommunen gjort för ändringen av översiktsplan.

SÖDRA ÄLVSTRANDEN

Inledning

Länsstyrelsen välkomnar att kommunen arbetar för att minska barriäreffekten av Oscarsleden och att allmänhetens tillgång till älvrummet öppnas upp. Kommunen har tagit fram ett ambitiöst förslag och över lag anammat flera bra planeringsprinciper. Länsstyrelsen ser dock ett antal utmaningar kopplade till Länsstyrelsen ingripandegrunder enligt 11 kap 10 §PBL som Länsstyrelsen vill lyfta fram inför den fortsatta planeringen.

Kommunens kommentarer:

Noteras.

Riksintresse kommunikationer

Väg

Oscarsleden är idag utpekad som riksintresse som en del av väg E45. Kommunen anser att riksintresseanspråket för leden ska utgå. Då färjeterminalen med anslutning till Fredrikshamn är beslutad att flytta från Masthugget till Arendal har Trafikverket initierat en utredning om vilken sträckning vägen ska ledas till kommande färjeterminal. Utredningen som är påbörjad är planerad att färdigställas under våren 2025.

Kommunen avser att verka för att Oscarsleden ska utvecklas mot en mer integrerad gata i staden genom fler plankorsningar i stråk med god uppkoppling, sänkta hastigheter och en mer stadsmässig utformning samtidigt som framkomlighet för kollektivtrafik eftersträvas. Utifrån dagens förutsättningar, med att leden är under statligt huvudmannaskap och utpekad som riksintresse, är detta inte möjligt. Fram tills detaljplanen för Arendal fått laga kraft, flytt av färjeterminaler skett samt omledning av väg E45 säkerställts ligger riksintresset för kommunikation kvar som anspråk på leden.

Sjöfart

I översiktsplanen pekas eventuella framtida gång- och cykelbroar ut i över älven (Fiskhamnen – Slottsberget/Sörhallskajen, Järntorget – Lindholmen, Majnabbe - Eriksberg). Utifrån nu kända förutsättningar utgör dessa en risk för påtaglig skada på riksintresse för kommunikation. Fler broar kan påverka framkomligheten och sjösäkerheten. Den kumulativa effekten av fler hinder behöver också beaktas, då flera efterföljande hinder kan försvåras ytterligare av hindrens samlade effekt.

Kommunen anser att innerhamnen bestående av Masthuggskajen, Stigbergskajen och Majnabbekajen samt tillhörande vattenområde på sikt bör utgå som riksintresse. Trafikverket anser att bedömningen huruvida innerhamnen ska utgöra riksintresse eller inte först kan tas efter att behoven kopplade till riksintresset är utredda. I samband med flytten av färjeterminaler till Arendal kommer Trafikverket göra en ny riksintresseprecisering för Göteborgs hamn. I denna precisering kommer innerhamnens framtida funktion och behov utredas. En sådan precisering ska samordnas i tid och vara klar i samband med flytten av färjeterminalerna.

Kommunens kommentarer:

Stadsbyggnadsförvaltningen delar synen om att riksintresset för kommunikationer, väg kan ligga kvar tills detaljplanen för Arendal vunnit laga kraft och färjeterminalerna har flyttat. Därefter bör riksintresset flyttas till Hisingsleden/Norrleden. Stadsbyggnadsförvaltningen anser inte att det är lämpligt att riksintresset E45 går genom området efter en flytt av färjeterminalerna och vid en omvandling av leden. Funktionen som länk i TEN-T nätet bör följa med flytten av färjeterminalerna till Arendal och är vid en flytt inte motiverad att ligga kvar

i en tät stadsmiljö då den inte längre förbinder anläggning av riksintresse direkt mot färja. Förvaltningen håller fast vid förslagets inriktning om en mer integrerad Oscarsled på lång sikt samt inriktningen i gällande översiktsplan om att tung trafik till och från Göteborgs hamn bör ledas via Hisingsleden och Norrleden.

I gällande översiktsplan finns endast en framtida gång- och cykelbro utpekad. Resterande förbindelser utgör älvförbindelser för färjetrafik. För utpekad gång- och cykelbro i gällande översiktsplan pågår detaljplaneläggning och stadsbyggnadsförvaltningen har dialog med berörda parter från sjöfarten och Trafikverket. Förvaltningen har i denna pågående planering bedömt liten till begränsad risk för påverkan på framkomlighet och sjösäkerhet för den prioriterade sjöfarten och bedömer att påtaglig skada på riksintresset inte kommer att uppstå.

I förslaget till ändringen av översiktsplanen för Södra älvstranden föreslås en ytterligare älvförbindelse, i första hand för färjetrafik, mellan Majnabbe och Eriksberg. På lång sikt skulle detta läge kunna utredas som potentiell framtida gång- och cykelbro. Granskningshandlingen har förtydligats avseende att en bro i detta läge knyter samman västra Hisingen med sydvästra Göteborg. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer inte att det är aktuellt att planera en ytterligare gång- och cykelbro i närtid utöver den som redan planeras. Därmed anses inte kumulativa effekter uppstå eller behöva vidare beaktas för flertalet broar.

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar att Göteborgs hamn, som ansvarar för det idag utpekade innerhamnarna, gör samma bedömning som stadsbyggnadsförvaltningen avseende riksintresset för innerhamn. Det vill säga att dessa utgår från platsen när färjeterminalerna flyttar till Arendal. Detta utgör en viktig ingång från Göteborgs Stad i fortsatt arbete kring ny riksintresseprecisering för Göteborgs hamn vid en flytt av färjeterminalerna. Förvaltningen deltar gärna i ett sådant arbete.

Riksintresse yrkesfiske

I förslag till ändrad översiktsplan anges att fiskehamnen ska flyttas något längre västerut samt i stället ingå i ett företagsområde och i närområdena föreslås en framtida utveckling för blandad stadsbebyggelse. Kommunen anser att riksintresseanspråket för yrkesfiske Göteborgs fiskehamn bör utgå.

Utifrån den föreslagna exploateringen så föreligger risk för påtaglig skada på riksintresset. För att komma vidare behöver kommunen tydligare beskriva hur fiskehamnen och dess verksamhet avses skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra för fiskerinäringens verksamhet på platsen.

Havs- och vattenmyndigheten, som är riksintressemyndighet, anser att Göteborgs fiskehamn är ett aktuellt riksintresseanspråk för yrkesfisket utifrån att hamnen kvarstår som en av Sveriges främsta hamnar sett till landade värden, och fortsatt är en av de viktigaste landningshamnarna för det regionala fisket.

Länsstyrelsen kan se att det finns frågetecken kring om fiskehamnen är den mest lämpliga platsen som landningshamn eller om det kan finnas bättre alternativ utifrån en helhetsbedömning. Länsstyrelsen välkomnar därför vidare samtal mellan HaV och kommunen.

Kommunens kommentarer:

Stadsbyggnadsförvaltningen anser sedan tidigare att riksintresseanspråket för yrkesfiske vid Göteborgs Fiskhamn bör utgå, men efter dialog med Länsstyrelsen och Havs- och vattenmyndigheten har granskningshandlingen reviderats med hur kommunen tolkar riksintresseanspråket.

Kommunen har varit kritisk till den befintliga värdebeskrivningen som finns för Göteborgs Fiskhamn och har även lämnat synpunkter på den pågående översynen av riksintresset för yrkesfisket landningshamn som Havs- och vattenmyndigheten gjort. Beskrivningen bedöms inte tydliggöra varför aktuell plats anses vara av nationellt intresse utan redogör främst för det monetära värdet utifrån den fångst som landas. Detta är svårt att beakta i fysisk planering och är inte i enlighet med syftet med utpekande av riksintressen som areella anspråk.

Göteborgs Fiskhamn utgör en viktig landningshamn inom Göteborgs Stad och är ett nav för fisket på västkusten med fiskeauktion och ett samlat kluster av fiskeriverksamheter. Här kan fiskefartyg idag lossa eller omlasta fångst vid kaj och fisken kan både förädlas och transporteras vidare på platsen. Fiskhamnsverksamheterna uppger att det finns ett behov av att en kaj om cirka 90 meter säkerställs för att kunna landa fisk och att det finns en möjlighet att genom anslutande väginfrastruktur kunna transportera vidare fisken. För att säkerställa riksintresset yrkesfiske behöver planeringen säkerställa att det finns en hamn med nödvändig infrastruktur, service för fiskefartygen och som erbjuder lämpliga möjligheter för landning av fångsten.

Det är med utgångspunkt i ovanstående beskrivning som stadsbyggnadsförvaltningen motiverar en kajyta inom område för företagsområde i planhandlingen. Inom detta föreslagna företagsområde pågår redan arbete för att möjliggöra en flytt av nuvarande fiskhamn på initiativ av och i tät dialog med Göteborgs Fiskhamn.

Förvaltningen anser att föreslagen ändring av planhandlingen tar hänsyn till och tillgodoser riksintresset för yrkesfisket landningshamn genom utpekad yta samt markanvändning företagsområde och dragning av lokalt vägnät som kopplar ihop till övergripande vägnät. Bedömningen är att förslaget inte utgör risk för påtaglig skada.

Riksintresse kulturmiljö

Länsstyrelsen bedömer att i syfte att bibehålla och värna befintliga värden och kvaliteter behöver de beskrivas och tydliggöras. Den älvnära låglänta glesa skalan skapar förutsättningar för obrutna siktlinjer, upplevd närhet och kontakt med älven. Upplevelsen av den kuperade topografin förstärks genom bebyggelsens placering, landmärkenas synlighet och den visuella kontakten med älven. Utsiktsplatser är viktiga att värna samt fysiska och visuella kopplingar till älvrummet. Befintlig bebyggelse utgörs dels av landshövdingehusens lägre skala, flerbostadshus mellan 6–8 våningar samt den småskaliga bebyggelsen inom riksintresse Klippan-Carnegie.

Inför den fortsatta planeringen av området bör ett vägledande kulturmiljöunderlag tas fram som redogör för till exempel viktiga siktlinjer och lämpliga hushöjder inom olika delområden så att den tillkommande bebyggelsen inte utgör en barriär mellan älven och bebyggda områden. Det krävs tydliga riktlinjer kring hänsynstagande och tillgodoseende av riksintresse för kulturmiljö tidigt i processen. Det är viktigt att svåra avvägningar inte hänförs till efterföljande detaljplaneprocesser.

Kommunens kommentarer:

Gällande översiktsplan anger rekommendationer om hur efterföljande planering ska ta hänsyn och tillgodose kulturmiljön. Det finns ett omfattande underlag i gällande översiktsplanen, Vägledning för riksintressen för kulturmiljövården, som även omfattar området Södra älvstranden.

Förslaget till ändring av översiktsplanen har en rekommendation om hur ny bebyggelse ska ta hänsyn till befintliga stråk och bebyggelsestrukturer, viktiga kulturmiljöer, landmärken och symbolbyggnader inom området.

Granskningshandlingen har förtydligats avseende kulturmiljö och rekommendationer för efterföljande planering. Kunskapsunderlaget med planeringsförutsättningar har kompletterats med tydligare beskrivningar av viktiga siktlinjer och skala utifrån riksintresset för kulturmiljö inom området.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Berörd vattenförekomst Göta Älv-Säveåns inflöde till mynningen vid Älvsborgsbron är ett kraftigt modifierat vatten och kvalitetsfaktorn morfologiskt tillstånd bedöms dålig då stora delar av vattenförekomsten saknar naturliga livsmiljöer. Det innebär att ingen ytterligare försämring får ske.

Länsstyrelsen ser därför positivt på kommunens tankar om att utveckla blågröna stråk längs med älven och att ge strandområdena en mer naturlig karaktär samt att minska andelen hårdgjord yta inom området. Där kommunen ser dagvattenhantering som en möjlighet till att skapa grönytor och rekreatiomsområden blir det viktigt att denna fråga hanteras i ett större perspektiv och inte i varje enskild detaljplan.

Kommunens kommentarer:

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att ändrad markanvändning från industriområde till blandstad innebär en förbättring av vattenförekomsten utifrån MKN vatten. Förslag om förbättrad ekologisk kantzon mellan Majnabbe och Klippan överensstämmer med de åtgärder som staden tidigare identifierat och beslutat om i lokalt åtgärdsprogram för god vattenstatus för Göta Älv-Säveåns inflöde.

Generellt innebär förslag om blandstad en annan möjlighet till dagvattenhantering. Med utgångspunkt i områdets geografiska förutsättningar bedöms lokal hantering och rening i gatumiljön med avledning till Göta älv som den bästa strategin för området. Södra älvstranden utgör ett långsmalt område där olika delområden hänger ihop med omgivande stad.

Hälsa och säkerhet eller risken för olyckor, översvämning eller erosion

Förorenad mark

Inom aktuellt område finns sannolikt omfattande markföroreningar från såväl modern industri som historiska verksamheter som kommer behöva åtgärdas för att säkra lämplig markanvändning.

Ändringen planerar för många tillkommande bostäder, skolor, förskolor, lekplatser och rekreatiomsområden. Samtidigt ämnar kommunen både behålla och till viss del utveckla viss del av befintliga industriverksamheter. För verksamhet som fiskhamn så innebär den på grund av sin särkaraktär med lukt en stor utmaning att kunna samexistera med exempelvis bostäder och skolor. Ytterligare en utmaning kan vara risk för skadedjur (fåglar och råttor) som kan vara svåra att hantera nära bostadsmiljöer till skillnad från om de ligger i industriområden. Lämpliga skyddsavstånd kan behöva identifieras och säkras av kommunen för att skydda människors hälsa och miljö från både lukt och smitta.

Kommunens kommentarer:

Omvandling av industrimark till blandstad möjliggör för en sanering och hantering av markföroreningar när området exploateras.

Mellan samråd och granskning har stadsbyggnadsförvaltningen gjort en övergripande bedömning av markföroreningar inom området. Markföroreningar har bekräftats på flera platser, vilket behöver hanteras i efterföljande planering. Granskningshandlingen har förtydligats avseende beskrivning av markmiljö under rubriken värden och hänsyn och kunskapsunderlag planeringsförutsättningar har uppdaterats.

Föreslaget företagsområde rymmer yta för en ny lokalisering av Göteborgs Fiskhamn. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att det går att hantera lämpliga skyddsavstånd inom företagsområdet och till ny bebyggelse. Det är angeläget att kunna samla befintliga verksamheter under ett och samma tak för att kunna effektivisera logistik och skapa slutna kylkedjor. Slutna kylkedjor minskar risken för lukt och skadedjur vilket gör att en ny anläggning kan ha kortare avstånd till omgivande bebyggelse än den befintliga. Detta behöver studeras vidare i efterföljande planering.

Översvämning

För att hantera dagens samt framtida utmaningar kopplade havshöjning och skyfall föreslås en höjning av marken behöva ske samt ett upprättande av ett älvkantsskydd. Särskilda zoner ska också tillåtas svämmas över. Med anledning av de beskrivna åtgärderna för skydd mot högvatten vill Länsstyrelsen informera att åtgärder som utförs för att skydda mot vatten med avsikt att varaktigt öka en fastighets lämplighet för till exempel bebyggelse kan innebära markavvattning enligt 11 kap. miljöbalken.

Länsstyrelsen konstaterar att området i sin helhet ligger under de planeringsnivåer som Boverket förespråkar. Undantag har kunnat göras för förtätning. Yttre portar krävs (alternativt högre kantskydd) för både befintlig och ny bebyggelse. Länsstyrelsen anser att det kan vara motiverat att vid större nya strukturer se över lämpliga planeringsnivåer. Om samma planeringsnivåer används som för innerstaden fortsätter kommunen att bygga in sårbarheter och de negativa konsekvenserna, om planerade skydd briser eller inte blir av, blir ännu större.

Det vilar ett stort ansvar på kommunen att visa på att marken kan göras lämplig med avseende på översvämning och säkerställa framkomlighet.

Kommunens kommentarer:

Nya större älvnära strukturer följer samma strategier som för övriga delar av centrala staden. Se kommunens kommentarer i klimatanpassningskapitlet.

Farligt gods

Risker med farligt gods kommer att minska om väg E45 ändrar läge. Så länge det finns farligt godstransporter på aktuell led kommer dock hänsyn/anpassning behöva tas till den enligt den vägledning som kommunen tillämpar.

När leden inte längre ska vara en utpekade led behöver kontakt bland annat tas med Länsstyrelsen för att påbörja ett arbete med att uppdatera den lokala trafikföreskriften och den nationella vägdatabasen (NVDB).

Det sker även omfattande transporter av farligt gods på älven. Kommunen belyser hantering av detta övergripande i sin vägledning avseende transporter av farligt gods. Där lyfts till exempel vilka avstånd som minst bör hållas. Beroende på hur nära bebyggelse planeras och i vilken omfattning kan fördjupade analyser behövas kring riskbilden.

I samband med att till exempel broar tillkommer och/eller rörelsemönster för fartyg eventuellt ändras och ökar i älven kan bedömningar och antaganden som gjort i den övergripande vägledningen eventuellt behöva ses över och uppdateras.

Kommunens kommentarer:

Översiktsplanen utgår från den vägledning om farligt gods som Länsstyrelsen åberopar. Kommunen avser att komplettera gällande översiktsplans vägledning om risker avseende farligt gods med annat styrande dokument. Farligt gods inom området bör hanteras i efterföljande planering.

Övriga risker

Kommunen behöver belysa om det finns några risker eller om någon speciell hänsyn behöver tas för att kunna samlokalisera tät bostadsbebyggelse med kaj för kryssningsfartyg, vilket Länsstyrelsen får uppfattningen kommer finnas kvar vid Stigbergskajen.

Kommunens kommentarer:

Invid Stigberget utgör Oscarsleden en större källa för buller än den från kryssningsfartyg. I föreslagen nod för stadsutveckling vid Stigberget och Stigbergskajen beskrivs framtida stadsbebyggelse främst rymma innehåll som kan stödja en framtida bytespunkt för kollektivtrafik. Efterföljande planering får visa på möjligheter att även rymma andra funktioner.

MÖLNDALSÅNS DALGÅNG

Trafik

Mölnดาลსåns dalgång berörs av flera pågående eller planerade arbeten med trafikanläggningar, såsom Västlänken och Götalandsbanan. Planering och byggnation av dessa anläggningar kommer att spänna över flera år. I detaljplanearbete behöver kommunen därför både kort och lång sikt ta hänsyn till och även räkna med störningar under den långa byggtiden. Vidare behöver kommunerna beakta behovet av stora markytor som kommer att tas i anspråk som byggarbetsplats.

Vidare vill Länsstyrelsen framhålla att all ny exploatering och tillförsel av bebyggelse till området innebär mer trafik till och från området. Det föranleder att kommunerna måste förverkliga de konkreta åtgärder som nämns i planen för att motverka det, till exempel nya cykelvägar och omvandlingar av gator till stadsgator. I all efterföljande planering behöver kommunen ha ett underlag med konkreta åtgärder som utgör förutsättningar för ny tillkommande bostadsbebyggelse eller ändring av bebyggelse som kan alstra mer trafik.

Länsstyrelsen ser positivt på kommunens ambition att binda samman Kallebäck bättre med områdena väster om väg E6. Förslaget om en ny gång- och cykelbro innebär dock utmaningar på grund av närheten till järnväg och väg E6.

Kommunens kommentarer:

Noteras. Ny gång- och cykelbro vid Kallebäck hanteras i efterföljande planering.

Farligt gods

I Mölnดาลსåns dalgång finns två tungt trafikerade leder avseende farligt gods, järnvägen och väg E6. Längs med aktuella farligt godsleder planeras för blandad stadsbebyggelse för både bostad, service och arbetsplatser. Länsstyrelsen vill redan nu lyfta att den vägledning som finns för farligt gods ska tillämpas. Här förespråkas ett bebyggelsefritt område om 30 meter. Den zonindelning som finns i länsstyrelsens vägledning avseende farligt gods och som även lyfts i kommunens egen vägledning från 2021 kan med fördel användas som stöd för tidig planering. All planering inom 150 meter från leder där transporter med farligt gods sker kommer behöva studera frågan om farligt gods och behov av anpassningar och skyddsåtgärder kan krävas.

Kommunens kommentarer:

Inarbetningen av fördjupad översiktsplan för Mölndalsåns dalgång innebär inte ett framtagande av en ny fördjupning, utan en genomgång av befintlig fördjupad översiktsplans aktualitet. Det som är aktuellt har lyfts in i översiktsplanen, det som inte är aktuellt har lämnats. Nya utredningar eller underlag har därmed inte tagits fram i samband med inarbetningen.

Gällande översiktsplan utgår från den vägledning om farligt gods som Länsstyrelsen åberopar. Kommunen avser att komplettera gällande översiktsplans vägledning om hantering av risker avseende farligt gods med annat styrande dokument.

Översvämning

När det gäller föreslagna planeringsnivåer längs med Mölndalsån behöver Länsstyrelsen för förståelsen ett fördjupat underlag. Se vidare om detta i yttranden gällande ändringen av översiktsplan för klimatanpassning.

Kommunens kommentarer:

Se kommunens kommentarer i klimatanpassningskapitlet.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen har för avsikt att stärka grönstrukturerna längs Mölndalsån för att bevara och öka den biologiska mångfalden. Idag påverkar infrastruktur vattenförekomstens kantzoner och svämplan. Att utveckla vattendragets närområde kan innebära en klar förbättring av vattenförekomstens morfologiska tillstånd och därmed också förutsättningarna för biologin i vattendraget.

Kommunens kommentarer:

Noteras.

Vattenverksamhet

En del av de åtgärder som beskrivs bli aktuella för området i den efterföljande planeringen kan utgöra vattenverksamhet och komma att kräva tillstånd enligt 11 kap. MB.

Mölndalsån är idag ett befintligt markavvattningsföretag. Områden som markavvattnas är ofta områden som är känsliga för översvämning. Vid planläggning av ett område med befintlig markavvattning är det lämpligt att de gällande tillstånden/förättningarna inom planområdet omprövas utifrån de förändrade förhållandena.

Kommunens kommentarer:

Noteras.

SÖDRA ASKIM

Planeringsreserverna

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att om det i framtiden blir aktuellt att starta en planering av planeringsreserverna, som bland annat berör den gröna kilen Sandsjöbacka och jordbruksmark, behöver frågorna hanteras på nytt och mer detaljerat i en översiktsplan.

Kommunens kommentarer:

Noteras.

Utbyggnad av båtplatser

För vattenförekomsten Askims Fjord finns flera parametrar som ligger nära klassgränsen som riskerar att sänka statusen och på så sätt påverka risken för vattenförekomsterna att uppnå god status inom satt tidsgräns.

Inom södra Askim finns en mindre hamn som kommunen pekat ut som en potentiellt lämplig plats för utbyggnad av båtplatser. Kommunen behöver motivera att en utbyggnad/planläggning av en hamn inte kommer innebära någon negativ påverkan på MKN vatten, trots att det i VISS anges att bland annat småbåtshamnar kan påverka vattenförekomsten.

Kommunens kommentarer:

Vid framtida eventuell utbyggnad eller planläggning ska översiktsplanens rekommendationer för mindre hamn följas. Granskningshandlingen har förtydligats avseende rekommendationen för mindre hamn.

Närhet till hästar

För närvarande finns två ridskolor och några mindre hästgårdar i området. Ridskolorna planeras att finnas kvar, medan flera mindre stall förväntas avvecklas. Då hästar kan ge upphov till allergibesvär är det viktigt att i planeringen arbeta med skyddsavstånd mellan hästverksamhet och bostäder. Lämpliga avstånd bör utredas i detaljplaneskedet.

Kommunens kommentarer:

Noteras.

JORDBRUKSMARK OCH LIVSMEDELSFÖRSÖRJNING

Lokaliseringsutredning

Det är positivt att kommunen synliggör jordbruket och livsmedelsförsörjningen. Kommunen har tagit fram ett kunskapsunderlag och inventerat jordbruksmarken. Det kan på sikt ge ett bra underlag för en väl avvägd, framtida planering. Utredningen presenterar även en karta, som visar var den brukningsvärda jordbruksmarken finns.

Ett par justeringar av den i översiktsplanen föreslagna markanvändning görs mot bakgrund av kunskapsunderlaget, men kommunen gör ingen full utredning enligt 3 kap. 4§ miljöbalken. Kommunen har lyft fram vad kommunen anser är väsentliga samhällsintressen för att ta mark i anspråk, men inte visat varför andra områden som inte är jordbruksmark inte kan användas. Kommunen har alltså inte jämfört områden med jordbruksmark med andra områden, och utifrån dessa valt de mest lämpliga för exploatering.

Det är generellt sett inte tillräckligt att redogöra för alla fördelar med de valda platserna, utifrån till exempel redan gjorda etableringar, för att kunna dra slutsatsen att det saknas alternativ som är tillfredsställande från allmän synpunkt. Kommunen behöver jämföra med andra faktiska områden.

Länsstyrelsen anser att det är önskvärt att kommunen gör hela utredningen enligt 3 kap. 4§ miljöbalken redan i översiktsplanen. Att göra denna utredning i detaljplaneskedet begränsar möjligheten att jämföra områden med verkliga alternativ.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingen har förtydligats avseende jämförelser med andra områden som inte berör jordbruksmark, för att på så vis visa på valet av mest lämpliga områden för exploatering. Granskningshandlingen har kompletterats med en komplett lokalisering utredning avseende verksamhetsmark och förtydligats avseende områden för blandad stadsbebyggelse.

Biotopskyddade objekt

I beskrivningen av jordbruksmarkens naturvärden bör generellt biotopskyddade objekt som stenmurar, småvatten, odlingsrösen och åkerholmar lyftas fram. De har generellt sett höga värden som spridningskorridorer eller reträttplatser för jordbrukslandskapets växt- och djurarter, har stor betydelse för pollinerande insekter, är ofta viloplats för grod- och kräldjur samt ger variation i ett annars homogent jordbrukslandskap. För att dessa miljöer ska ha ett skydd genom biotopskyddsbestämmelserna är det avgörande att jordbruksmarken de omges av bevaras. Att bevara all typ av jordbruksmark är därför positivt för den biologiska mångfalden.

I syfte att bevara jordbruksmark har utredningsområde för blandad stadsbebyggelse i Säve avgränsats i samrådsförslaget. Två alternativa avgränsningar presenteras. Ur naturmiljösynpunkt anser Länsstyrelsen att alternativ 2, där skogsområdet kring Svarte mosse inte ingår, bör väljas. Alternativ 2 skonar jordbruksmark, naturmark och värdefulla brynmiljöer däremellan liksom samlar planerad exploatering närmare befintlig infrastruktur.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingen har förtydligats avseende biotopskyddade objekt, jordbruksmarkens betydelse för den biologiska mångfalden, höga naturvärden inom naturbetesmarker och slåtterängar, kopplingen till nationella miljömål samt kulturhistoriska värden i enlighet med utredningen "Värdefulla natur- och kulturmiljöer i odlingslandskapet".

Stadsbyggnadsförvaltningen avser att undersöka om kommande anvisning för planering på jordbruksmark kan omfatta kompensationsåtgärder för förlorade ekosystemtjänster när jordbruksmark ianspråk tas.

Granskningshandlingen har reviderats så att de norra delarna av utredningsområdet i Säve utgår.

ENERGIPRODUKTION OCH ENERGILAGRING

Områden för vindkraft

I ändringen av översiktsplan föreslår kommunen tre större områden för vindkraft, två till havs och ett på land. Det är en god ambition som kommunen har att planera för vindkraft. Behovet av mer och fossilfri el är stort i vårt län, i synnerhet i Göteborgsområdet.

När det gäller området på land, inom befintligt verksamhetsområde på Hisingen, kommer det sannolikt innebära betydande utmaningar och krav på anpassningar och hänsyn, men Länsstyrelsen bedömer det ändå som möjligt att fortsätta utreda och planera för vindkraft i området. Hur bland annat frågor kring Länsstyrelsens ingripandegrunder kan hanteras på ett lämpligt sätt får utredas i efterföljande planering och prövning. Inom området finns riksintresse för industriell produktion. Översiktsplanen behöver kompletteras med geodata för industriell produktion. De delar som avser riksintresse industriell produktion i preciseringen för riksintresse Göteborgs hamn från år 2009 är inaktuella. Preciseringen överensstämmer inte i geografisk utbredning och avgränsning avseende innehåll med Tillväxtverkets förnyade beslut från år 2024.

Inom området finns också Göteborgs hamn, som är av riksintresse för kommunikationer. Varje enskild vindkraftsansökan måste stämmas av med avseende på risk för påverkan på järnvägens kommunikationssystem.

När det gäller de två utpekade områden för vindkraft till havs ser Länsstyrelsen dem utifrån nu kända förutsättningar som olämpliga. Det finns för många konkurrerande intressen, som behöver tillgodoses och ges företräde i området, för att det ska vara möjligt med vind-

kraft där. Det handlar framförallt om flera olika riksintressen såsom totalförsvaret, Natura 2000, yrkesfiske, kommunikationer, kulturmiljö och friluftsliv. Länsstyrelsens bedömning tar stöd i inkomna yttranden från HaV, Sjöfartsverket och Trafikverket.

HaV avstyrker förslag om utredningsområden för energi i havet i översiktsplanen utifrån beslutad havsplans vägledning och bedömningarna i förslag till ändrad havsplan. Aktuella nationella havsplaner utgör regeringens samlade bild av hur havsområdet ska användas utifrån en helhetsbild av den mest lämpliga användningen och hållbar utveckling som ska vägleda kommunernas planering.

Trafikverket, som är riksintressemyndighet för riksintresse kommunikationer, hänvisar till Sjöfartsverket när det gäller påverkan riksintresse för farleder. Sjöfartsverket menar att områdena inte är aktuella för havsbaserad vindkraft. Båda områdena ligger i direkt anslutning till fartygsstråken in till Göteborgs hamn, med mycket intensiv sjötrafik. Vindkraftverksetableringar i de föreslagna områdena riskerar också att försämra möjligheterna att ta emot de största fartygen i världshandelsflottan. Även med dagens fartygstafrik till och från Göteborgs hamn, och med de säkerhetsavstånd som krävs mellan fartygsstråk och vindkraftsetablering ser Sjöfartsverket att dessa områden är oanvändbara.

Avståndet mellan Vrångöskärgårdens Natura 2000-område och utbredningsområdet för havsbaserad vindkraft är mindre än 7 km. Området är främst utpekade för att skydda sjöfågel och marina däggdjur. Även åtgärder utanför Natura 2000-område kan påverka värdena i Natura 2000-området negativt. Vindparker till havs är en typisk sådan åtgärd som kan påverka djur även på stora avstånd från parken. Dels genom att störande buller och grumling kan nå Natura 2000-området, men också genom att för arterna nödvändiga livsmiljöer försvinner och på så sätt påverkar även nyttjandet av Natura 2000-området.

Delar av de utpekade områdena för havsbaserad vindkraft sammanfaller med värdeetrakter för koraller och OSPAR-habitat (en regional konvention om att skydda miljön i Nordostatlanten) för större sjöpennor. Även ett större antal rödlistade arter förekommer i området. Området används även som övervintringsområde för sjöfågel. Områdena är enbart översiktligt utredda, det finns stor risk att det finns betydande värden inom hela det aktuella området.

Som underlag för den nationella havsplaneringen har Länsstyrelsen tagit fram planeringssunderlag för kulturmiljövärden. I det arbetet bedömde Länsstyrelsen området Stora Känso-Vinga-Tistlarna som ett kulturhistoriskt känsligt värdeområde. Den fria sikten i form av det öppna vattenrummet mellan Tistlarna och Vinga samt siktlinjer mot fri horisont från strategiska vppunkter bedömdes som avgörande för att bibehålla förstälsten för områdets funktionella och visuella samband. Det havsområde som då bedömdes ligger också långt utanför de områden som nu föreslås som utredningsområden för vindkraftverk.

Riksintresset friluftsliv för Göteborgs skärgård (FO12) är också mindre än 7 km bort. Exploatering i form av vindkraft är ett exempel på åtgärd som kan skada värdena för friluftslivet. Vindkraft ger negativ visuell påverkan på riksintresseområdet.

Länsstyrelsen Halland pekar också på flera utmaningar med föreslagna områden för vindkraft. Kusten i Halland saknar mycket av den skärgård som finns i Västra Götalands län och inslag i havet kan bli synliga från stora områden. Den havsbaserade vindkraften kan också påverka Onsala rymdobservatoriums verksamhet. Vidare lyfter Länsstyrelsen Halland fram påverkan på bottenmiljöer, tumlare och fågel.

Försvarsmaktens har avstått från att lämna ett yttrande, men Länsstyrelsen kan konstatera att de utpekade områden till del överlappar med riksintresse för totalförsvarets militära del. Anläggningar för totalförsvaret ska ges företräde gentemot andra intressen vid en avvägning av hur ett område lämpligen bör användas. Samexistens mellan vindkraftsparker till havs och Försvarsmaktens anläggningar har i tidigare prövningar av havsbaserad vindkraft inte varit möjlig.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingen har reviderats så att områden för havsbaserad vind utgår. Intressen för totalförsvaret, Natura 2000, yrkesfiske, kulturmiljö, friluftsliv, kommunikationer och Göteborgs hamn är konkurrerande intressen som skulle påverkas negativt av havsbaserad vind. Säkerhetsavstånd till farleder behöver också rymmas inom ytorna för vindkraft vilket innebär att kvarvarande ytor skulle bli mycket små eller obefintliga.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar Länsstyrelsens bedömning att det finns utmaningar med yta för landbaserad vind, men att det är möjligt att fortsätta utreda. Utredningsområdet för vindkraft på land ligger därför kvar i granskningshandlingen. Avgränsningen för utredningsområde vindkraft på land har justerats med hänsyn till Natura 2000-området.

Solenergi

För att ge tydligare vägledning kring önskvärd lokalisering av solcellsanläggningar som inte ianspråkar jordbruksmark kan kommunen med fördel peka ut lämpliga ytor eller utredningsområden för produktion av solenergi i markanvändningskartan. Det kan till exempel vara inom redan exploaterade verksamhetsområden. Ett sådant utpekande skulle även ge mer kraft till kommunens ställningstagande om att styra större solcellsanläggningar än en hektar bort från jordbruksmark.

Länsstyrelsen hanterar genom 12 kap. 6 § miljöbalken anmälningar om uppförande av solcellsanläggningar som kan antas innebära en väsentlig ändring av naturmiljön. Länsstyrelsen påminner om att de inte har någon skyldighet att samråda med kommunen i enskilda ärenden gällande solcellsanläggningar som hanteras inom 12 kap. 6 § miljöbalken.

Kommunens kommentarer:

Översiktsplanen pekar inte ut ytor eller utredningsområden för solenergi, då stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att det inte skulle påverka var etablering sker, på grund av kommunens begränsade rådighet i frågan. Förvaltningen ser inte heller nyttan i att peka ut ytor för solcellsparker då detta implicerar att andra ytor är mindre lämpliga, vilket förvaltningen med nuvarande kunskap inte kan avgöra.

Batterilager

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen pekar ut batterilagring som ett användningsområde i översiktsplanen. Batterilager har blivit, precis som beskrivs i texten, en allt viktigare komponent i det moderna elsystemet där möjlighet att bidra med stödtjänster för att balansera elsystemet vid toppar och dalar spelar en viktig roll.

I ändringen av översiktsplan står det att ”större batterianläggningar behöver anslutas direkt till transformatorstationer och ställverk vilket begränsar de områden där en etablering är möjlig.” Om dessa förutsättningar redan finns på plats eller inte vid de två utbredningsområden som föreslås för batterilagring framgår inte av förslaget. Ändringen av översiktsplan behöver kompletteras med information om hur förutsättningarna för att ansluta sådana anläggningar till nätet ser ut.

När det gäller det södra området verkar det utifrån kartunderlaget ha en lantlig placering i ett omgivande jordbrukslandskap som saknar sammanhang med tidigare industrietableringar i området. Staden behöver redogöra för den föreslagna platsens lämplighet utifrån områdets omgivande karaktär och kulturmiljövärden.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingen har reviderats så att ytor för batterilager utgår. Att peka ut ytor för

batterilager är svårt då möjligheten att ansluta till enskilda ställverk är begränsad och dess kapacitet snabbt kan tas i anspråk. Pekas ytor ut i översiktsplanen kan dessa snabbt bli inaktuella. Principer för lokalisering av batterilager beskrivs istället i text.

KLIMATANPASSNING

Översvämning

Allmänt

Länsstyrelsen välkomnar att kommunen ser över sitt underlag utifrån det senaste kunskapsläget kring översvämning. Det är bra att kommunen lyfter in delar från det tematiska tillägget för översvämning och att kommunen tagit fram en uppdaterad text och planeringsinriktningar.

Kommunen väljer att lyfta ut planeringsnivåer till ett eget dokument som kan beslutas av stadsbyggnadsnämnden. Länsstyrelsen ser positivt på det, då det möjliggör att översynen av planeringsnivåer kan vara mer flexibel och följa kunskapsläget. Det finns dock en pedagogisk utmaning i att sprida hur denna används och att hålla aktörer (interna och externa) informerade om vad som är det senaste versionen.

För att ändringen av översiktsplan för klimatanpassning ska utgöra ett tillräckligt stöd för kunskap och handläggning ser Länsstyrelsen samtidigt att underlaget i delar behöver förtydligas.

Utifrån den strategi kommunen har behöver ett yttre skydd/barriär vara på plats kring år 2070, detta är i sammanhanget en kort tid. Det är omfattande och tidskrävande process då vare sig finansiering, organisation eller prövning mot andra intressen har gjorts. Länsstyrelsen håller med kommunen i att detta arbete behöver påbörjas snarast. Skyddet krävs både för befintlig och för ny bebyggelse. Skyddet är även viktigt för att säkerställa nationell infrastruktur.

Kommunens kommentar:

Göteborgs Stad anser att de yttre skyddsportarna ska vara av nationellt intresse och kommer att följa förslaget om att kustskydd bör vara av nationellt intresse enligt den statliga offentliga utredningen Bättre förutsättningar för klimatanpassning. SOU 2025:51.

Planeringsnivåer

Innanför de yttre portarna finns planeringsnivåer som bedömts vara acceptabla för förtätning. Yttre portar krävs (alternativt högre kantskydd) för både befintlig och ny bebyggelse. Länsstyrelsen anser att det kan vara motiverat att vid större nya strukturer se över lämpliga planeringsnivåer. Om tidshorisonten är 50 år, vilken dagens planeringsnivåer innanför stormbarriären bygger på, fortsätter kommunen att bygga in sårbarheter. Om planerade skydd brister eller inte blir av riskerar de negativa konsekvenserna att bli ännu större.

För havet utanför de yttre portarna (kustzonen) har den dimensionerande nivån höjts något utifrån nytt kunskapsläge och beräkningar. De planeringsnivåer för kusten som presenteras i Tabell 1 i "Riktlinjen för planeringsnivåer" utgår från att nya byggnader placeras längre än 10 meter från strandkant. Inom närmsta kustzonen ska vind och vågeffekt utredas och läggas till. Detta kan vara svårt att uppfatta och det behöver fördjupas i det användarstöd som planeras.

Kommunen behöver förtydliga vilken percentil som använts vid beräkning av den dimensionerande nivån för havet. Kommunen behöver även förtydliga beskrivningen av osäkerheter och val av säkerhetsmarginaler som används för planeringsnivåerna för havet i underlaget. För den högsta planeringszonen i Boverkets tillsynsvägledning kan det även finnas behov av säkerhetsmarginal som tar hänsyn till att en 200-årsnivå inte är högsta möjliga extremnivå. Det kan framför allt vara aktuellt att ta hänsyn till utanför de yttre portarna. Det framgår inte

tydligt i underlaget om kommunen tagit hänsyn till detta.

Kommunens kommentar:

Nya större älvnära strukturer följer samma strategier som för övriga delar av centrala staden eftersom:

- *De låglänta delarna av centrala Göteborg är redan idag beroende av att yttre skyddsportar kommer på plats för att skydda mot stigande havsnivåer.*
- *Det inte är samhällsekonomiskt att skydda vissa områden extra mycket genom tex högre marknivåer eller högre högvattenskydd. Staden behöver fortsätta planera för att de storskaliga skydden kommer på plats och lägga de gemensamma resurserna på dem*
- *Staden vill undvika att höjdsättning skapar ytterligare problematik med större instängda områden bakom högvattenskydd.*

Granskningshandlingen har reviderats genom att planeringsnivåer för skyfall har lyfts ur översiktsplanen och integrerats i Göteborgs Stads riktlinjer om planeringsnivåer (Planeringsnivåer för översvämningsrisk från hav, vattendrag och skyfall). I dokumentet om planeringsnivåer har planeringshorisonten för skyfall anpassats till myndigheternas rekommendationer där år 2100 används. Riktlinjerna har även förtydligats avseende hantering av avsteg, samt hur vind- och vågeffekter ska hanteras inom zonen närmast strandkant. Kommunen bedömer att det kommer att krävas platsspecifika bedömningar inom en 20 meters zon alternativt ett generellt påslag på minst +0,5 meter.

Göteborgs Stad har använt medianvärdet vid beräkningar av dimensionerande nivå för havet. Staden använder sig av säkerhetsmarginaler för att ta hänsyn till osäkerheter kopplat till beräknad nivå. För planeringsnivåer för de olika översvämningshändelserna har olika säkerhetsmarginaler adderats för olika typer av bebyggelse för de dimensionerande händelserna. Staden ser att det är viktigt med en adaptiv anpassning mot stigande havsnivåer för att kunna anpassa både ny och befintlig bebyggelse. I samband med revidering av översiktsplanen har tidshorisonten för kusten och skärgården flyttats fram till 2130 för att hålla en planeringshorisont på 100 år. För att fortsätta ha en planeringshorisont på 100 år kommer det krävas ytterligare revideringar av planeringsnivåerna i framtiden.

Det krävs fortsatt arbete för att förstå vilka typer av kombinerade händelser som ska användas vid olika fall. Det krävs också fortsatt arbete med beredskapsplanering avseende hantering av risker kopplade till klimatförändringar.

Vattendrag

Länsstyrelsen anser, i enlighet med tidigare granskningsyttrande över aktuell översiktsplan, att utgångspunkt för ny sammanhållen bebyggelse längs med vattendrag är beräknat högsta flöde (BHF). Detta i enlighet med rekommendationer i Boverkets tillsynsvägledning avseende översvämningsrisker.

Länsstyrelsen uppfattar att kommunen behöver göra anpassningar och avsteg på grund av att de vattendrag som studeras i stor utsträckning ligger i befintliga strukturer och att BHF därför inte går att tillämpa. Vid avsteg från tillsynsvägledningen ställer Länsstyrelsen höga krav på en platsspecifik konsekvensanalys och samlad bedömning. Länsstyrelsen efterfrågar ett tydligare underlag för bedömningen att 200-årsnivån är en lämplig utgångspunkt för ny bebyggelse längs med vattendragen Mölndalsån och Sävån. Länsstyrelsen anser att utgångspunkten ska vara BHF men att 200-årsnivån är en anpassning och avsteg som kan accepteras om frågan utretts och konsekvenserna vid en översvämnings bedömts vara acceptabla. För

samhällsviktig verksamhet utgår kommunen ifrån planeringsnivå för BHF vilket är bra.

Den schematiska figuren som visar säkerhetsmarginaler till dimensionerande händelser kan förvirra och behöver ses över då det går att få uppfattningen att kommunen utgår från 200-årsflödet vid planering av nya områden längs med alla vattendrag.

För Mölndalsån ligger Mölndalsåns miljödömdom och tappningsstrategi som grund för analys av planeringsnivån. Länsstyrelsen efterfrågar mer kunskapsunderlag för aktuellt system.

Kommunens kommentar:

Stadsbyggnadsförvaltningen ser att det finns ett behov av att göra specifika bedömningar av beräknat högsta flöde (BHF) för respektive vattendrag. Detta arbete pågår och kan inarbetas nästa gång översiktsplanen ändras. Tidigare framräknade BHF behålls därför som planeringsnivå för samhällsviktiga funktioner i denna ändring. Platsspecifika bedömningar för risknivån för respektive vattendrag och de funktioner som planeras kommer behöva göras vid avsteg från planeringsnivåer.

För respektive vattendrag har kommunen analyserat vilken av de olika översvämningshändelserna (flöde, havsnivå och skyfall) som ger högst vattennivå. Den högsta resulterande planeringsnivån (vattennivå + säkerhetsmarginal) för respektive vattendrag och plats blir styrande.

Planering av ny bebyggelse i form av förtätning eller förändrad användning utgår från 200-årshändelsen med en säkerhetsmarginal. Samhällsviktiga funktioner har en mycket stor säkerhetsmarginal i form av planering efter BHF.

Det finns idag inga områden i Göteborg där det finns plats och kan planeras för ny sammanhållen bebyggelse längs med vattendrag där flödet i vattendraget (BHF eller 200års händelse) är styrande för planeringsnivåerna då det är havet som ger de högsta planeringsnivåerna. Därför anser stadsbyggnadsförvaltningen att förtätning och nybyggnation kan utgå från 200-årsnivån med säkerhetsmarginaler. Exempelvis Mölndalsån, där all ny bebyggelse är förtätning.

Kunskapsunderlag för vattendrag, höga havsnivåer och skyfall finns som bilagor till översiktsplanen. Staden har haft fördjupade dialoger med Länsstyrelsen och Mölndals stad kring regleringen av Mölndalsåsystemet.

Skyfall

Enligt tabell i det digitala underlaget är ett skyfall med återkomsttid på 200 år dimensionerande, vilket nog inte är vad kommunen menar.

I kunskapsunderlaget är det bra om det framgår hur planhandläggare i kommunen ska agera när utpekade skyfallsleder och skyfallsytor föreslås planeras bort i en detaljplan.

I nästa skede är det bra om det framgår vilka uppdateringar som görs utifrån nytt kunskapsläge och vägledning för skyfallsberäkningar. Länsstyrelsen förespråkar, i enlighet med nationellt stöd, att en klimatfaktor på 1,4 ska användas för nya beräkningar.

Kommunens kommentar:

Det ska stå 100 år, vilket har justerats i granskningshandlingen.

Rekommendationer om hantering av skyfallsleder och skyfallsytor i detaljplanering kommer att finnas i handläggarstöd för berörda handläggare.

Staden har tagit fram ett kunskapsunderlag som redovisar skyfallsvolymer enligt klimatscenario RCP8,5, vilket motsvarar en klimatfaktor 1,4. Dessa kommer att användas i stadens skyfallskarteringar framåt och refereras till i stadens riktlinjer om planeringsnivåer för översvämningsrisk från hav, vattendrag och skyfall.

Framkomlighet

Idag saknas samsyn kring dimensionerande scenario. Kommunen utgår från dimensionerande 200-årsnivån och inte planeringsnivån. För att underlätta efterföljande planering och prövning är det viktigt med samsyn. Det behöver också förtydligas att högre krav på framkomlighet kan ställas för samhällsviktig verksamhet.

Kommunen anser att 20 cm vatten kan accepteras på vägar utan att påverka framkomligheten. Detta är inte i enlighet med nationell vägledning. För vissa detaljplaner, efter en plats-specifik bedömning, accepterar Länsstyrelsen att vatten kan bli stående med 20 cm under korta tider. Det finns dock flera aspekter som påverkar möjligheten så som vattenhastighet, bärighet och inte minst varaktighet.

Länsstyrelsen har vid en dialog med kommunen fått uppfattningen om att det främst är vid översvämning kopplat till havet samt skyfall, där denna nivå generellt accepteras (då tidsaspekten väger tungt i bedömningen). Enligt tabeller och figurer i underlaget framgår dock att detta även gäller för vattendrag. Här behöver kommunen förtydliga om meningen är att 20 cm vatten kan accepteras även under mer långvariga översvämningsorsakat av vattendrag. Kommunen måste även beskriva underlaget till bedömningen om att 20 cm stående vatten generellt accepteras.

Kommunens kommentar:

Granskningshandlingen har förtydligats avseende samhällsviktig verksamhet.

Staden arbetar vidare med hur framkomlighet kan säkras till samhällsviktiga verksamheter och anläggningar vid en översvämning. Det är ett av de prioriterade arbetena i stadens klimatanpassningsplan. Fortsatt dialog krävs mellan olika aktörer inom Göteborgs geografi. Bedömningen att 20 cm översvämningsdjup är acceptabelt är baserat på samtal med främst räddningstjänst, men även polis och ambulans.

Vid tillfällen då planeringsnivåer för framkomlighet inte uppnås, görs riskanalyser med utgångspunkt i de lokala förutsättningarna samt vilka funktioner som planeras.

Skyddsportar inre vattenväg

Länsstyrelsen noterar att det finns ett förslag på portar för inre vattenväg i kartan som visar högvattenskydd och portar. Vad Länsstyrelsen kan se finns dessa inte med i förslaget till ändrad mark- och vattenanvändning eller i den nu gällande översiktsplanen. Kommunen behöver beskriva kartan som visar portarna för inre vattenväg och hur dessa ska tolkas.

Kommunens kommentar:

Inre skyddsportar finns med i gällande översiktsplan i skiktet Högvattenskydd framtida. Granskningshandlingen har förtydligats avseende information om inre skyddsportar i markanvändningskartan.

Geoteknik

Det framgår inte av ändringen av översiktsplan om förutsättningarna för geotekniska säkerhetsfrågor (ras, skred, erosion) förändras till följd av det som föreslås. Om geotekniska säker-

hetsfrågor behöver hanteras framöver ska det framgå av ändringen av översiktsplan samt i så fall för vilka områden.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingen har kompletterats med att geotekniska säkerhetsfrågor behöver beaktas i fortsatt planarbete som berör områden med översvämningrisk. Fördjupade utredningar utförs inom ramen för efterföljande planering.

Kulturvärden

I ändringen av översiktsplan anges att delar av den ändringen för översvämningrisker kommer att utvecklas till ett kunskapsunderlag för att kunna nyttjas som stöd i samband med stadsutvecklingen. Ändringen av översiktsplan behöver kompletteras och förtydligas så att det framgår att hänsyn måste tas till kulturvärden vid direkta åtgärder på byggnader och anläggningar med kulturvärden. Lika viktigt är hanteringen av den indirekta påverkan när större åtgärder vidtas inom eller i anslutning till ett kulturmiljösammanhang. I underlaget lyfts problematiken med förhöjda vattennivåer, skyfallsproblematik och en eventuell höjning av marken i samband med byggnation. Det är viktigt att i ett tidigt skede utreda vilka kulturmiljövärden, siktlinjer och topografi som är viktigt att ta hänsyn till mot bakgrund av eventuell påverkan av en höjning av marken inom vissa områden. Det är också viktigt att antikvariskt sakkunnig deltar i planering och genomförande av klimatanpassningsåtgärder.

Kommunens kommentarer:

Aspekten är beaktad i texter kring kulturmiljöer och klimatanpassning.

Granskningshandlingen har förtydligats avseende kulturhistoriska värden i jordbrukslandskapet i enlighet med utredningen "Värdefulla kulturmiljöer i odlingslandskapet".

MOBILITET OCH INFRASTRUKTUR

Länsstyrelsen är positiva till den målbild och strategi som föreslås för mobilitet och infrastruktur. Det är bra att kommunen samlar och konkretiserar styrande dokument i översiktsplanen för en tydligare styrning och viljeinriktning. För att uppnå önskat resultat krävs också att kommunen tar fram en tydlig och konkret handlingsplan. I sammanhanget vill Länsstyrelsen poängtera vikten av att våga testa och pröva olika åtgärder som ett verktyg för att se vilka effekter de ger.

Kommunen ska verka för att omvandla körfält på de stora lederna till förmån för kollektivtrafik och gods. För de statliga lederna är detta något som måste utredas och konsekvensbeskrivas. Gällande att ta körfält i anspråk för gods på de statliga lederna krävs ändrad lagstiftning och är alltså inte möjligt att genomföra med gällande regelverk.

Kommunens kommentarer:

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar synpunkter om att staden behöver växa på ett sätt som ger förutsättningar för hållbart resande. Alla parter, särskilt staten, behöver stödja kommunens arbete med att nå uppsatta mål om hållbart resande. Stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden och stadsmiljönämnden har gett respektive förvaltning i uppdrag, att inom ramen för det förvaltningsövergripande "Program för hållbart resande", samordnat införa åtgärder som bidrar till kommunens måloppfyllelse om hållbart resande. Fokus är åtgärder där Göteborgs Stad har rådighet.

Förvaltningen noterar synpunkter om att det krävs ändrad lagstiftning för att omvandla kör-

fält på statliga leder till förmån för gods. Kommunen är medveten om detta och ser behov av dialog med berörda parter.

ÖVRIGA ÄNDRINGAR

Förslaget övriga ändringar framgår inte av fliken Ändringar markanvändningskarta. Kommunen föreslår till exempel ny begravningsmark, det hade varit tydligare om det också framgick av den samlade redovisningen av ändringar av mark- och vatten.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingen har reviderats så att övriga ändringar framgår på den samlade kartan över ändringar av översiktsplanen.

SYNPUNKTER SOM BERÖR FLER ÄN EN ÄNDRING AV ÖVERSIKTSPLANEN

Riksintresse för totalförsvaret (3 kap. 9 § miljöbalken) MSB har oktober 2024 beslutat att mark- och vattenområdena för samtliga ledningar och stationer i transmissionsnätet för el samt ledningarna i distributionsnätet för el mellan fastlandet och Gotland med tillhörande stationer, liksom områden för förnyelse och förstärkning av dessa, utgör områden som är av riksintresse på grund av att de behövs för totalförsvarets anläggningar.

Göteborgs kommun berörs av detta beslut. Kommunen behöver i översiktsplanen redovisa hur kommunen avser att tillgodose riksintresset. Kommunen behöver också bedöma om ändringen av översiktsplan och den kommunomfattande översiktsplanen behöver justeras i någon del för att tillgodose riksintresset.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingen har kompletterats med kartlager som visar de stråk för transmissionsnät för el som är av riksintresse för totalförsvaret. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att inga andra justeringar behöver göras i översiktsplanen för att tillgodose detta anspråk.

Miljökvalitetsnormer för havsmiljön

Länsstyrelsen kan inte se att kommunen gjort någon bedömning av påverkan på miljökvalitetsnormer för havsmiljön. Översiktsplanen behöver kompletteras med miljökvalitetsnormer för havsmiljön och hur kommunen avser att följa dessa. Av översiktsplanen behöver det framgå hur kommunen beaktar miljökvalitetsnormer för havsmiljön, samt genomförande av åtgärdsprogram för havsmiljön. Tillkommande havsbaserad vindkraft kan väntas påverka miljökvalitetsnormerna. Även annan land- och havsbaserad verksamhet kan påverka vattenkvalitet, havsmiljön och därmed miljökvalitetsnormer.

Kommunens kommentarer:

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att ändrad markanvändning från industriområde till blandstad vid Södra älvstranden innebär en förbättring av vattenförekomsten utifrån MKN vatten. Förslag om förbättrad ekologisk kantzon mellan Majnabbe och Klippan överensstämmer med de åtgärder som staden tidigare identifierat och beslutat om i lokalt åtgärdsprogram för god vattenstatus för Göta Älv-Säveåns inflöde. I förlängningen förbättrar detta även miljökvaliteten i havet. Granskningshandlingen har förtydligats så att detta framgår.

Granskningshandlingen har reviderats så att områden för havsbaserad vind utgår. Intressen för totalförsvaret, Natura 2000, yrkesfiske, kulturmiljö, friluftsliv, kommunikationer och

Göteborgs hamn är konkurrerande intressen som skulle påverkas negativt av havsbaserad vind. Säkerhetsavstånd till farleder behöver också rymmas inom ytorna för vindkraft vilket innebär att kvarvarande ytor skulle bli mycket små eller obefintliga. Inriktningen för användningen mindre hamn har dessutom förtydligats med att miljö kvalitetsnorm för vatten behöver hanteras vid eventuell utveckling av småbåtshamnar.

Buller och miljö kvalitetsnormer för luft

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning om att det kommer att bli en utmaning att få till goda boende- och vistelsemiljöer utifrån buller- och luftsituationen i Södra älvstranden, södra Askim och Mölndalsåns dalgång.

Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att gränsvärden för miljö kvalitetsnormer inom snar framtid dessutom kommer att skärpas. Från och med januari 2027 ska kontrollen av MKN luft genomföras i enlighet med de nya kraven. Om halterna mellan år 2026 och år 2029 överskrider nya MKN ska en färdplan upprättas. En färdplan ska antas redan när över-skridanden konstaterats och fastställa strategier och åtgärder för att uppnå nya MKN år 2030.

Kommunens kommentarer:

Noteras.

Geoteknik

Kommunen behöver översiktligt redovisa vilka geotekniska hinder, svårigheter och möjligheter som finns för framtida exploateringsområden inom Södra älvstranden, södra Askim och Mölndalsåns dalgång. Även risker för naturolyckor som ras, skred och erosion bör redovisas. Pågående klimatförändring med ökade risker för översvämningar och skred bör också beaktas. Om det som föreslås i ändringen av översiktsplan för klimatanpassning medför att geotekniska säkerhetsfrågor relaterade till översvämningar behöver omhändertas framöver bör det också framgå.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingen har kompletterats med att geotekniska säkerhetsfrågor behöver beaktas i fortsatt planarbete som berör områden med översvämningrisk. Fördjupade utredningar utförs inom ramen för efterföljande planering.

Vad som ska framgå av en översiktsplan

Av plan- och bygglagen framgår att när en översiktsplan ändras för en viss del av kommunen eller för att tillgodose ett visst allmänt intresse ska 1–22 §§ PBL tillämpas. Det betyder att frågor som rör till exempel hur kommunen avser att tillgodose det långsiktiga behovet av bostäder och hur kommunen i den fysiska planeringen avser att ta hänsyn till och samordna översiktsplanen med relevanta nationella och regionala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling inom kommunen också ska hanteras.

Det samrådsförslag som kommunen nu tagit fram hanterar inte alla de krav som PBL föreskriver. När ändringarna av översiktsplan fått laga kraft och arbetats in i kommunens översiktsplan kommer dessa frågor att finnas med på ett tillräckligt sätt i översiktsplanen, men redan nu under framtagandet behöver kommunen redovisa hur dessa delar hanteras. Kommunen kan till exempel komplettera ändringen av översiktsplan med ett avsnitt om hur och var frågorna hanteras i den kommunomfattande översiktsplanen.

Kommunens kommentarer:

Handlingen för ändring av översiktsplanen hanterar endast de frågor som berörs av ändringen. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att den gällande översiktsplanen hanterar de krav som plan- och bygglagen föreskriver. Granskningshandlingen har förtydligats avseende sambanden med översiktsplanen som helhet.

ÄMNESVIS SAMMANFATTNING MED KOMMENTARER

I detta avsnitt sammanfattas de viktigaste synpunkterna som inkom under samrådet.

Synpunkterna har sorterats ämnesvis utifrån samrådsversionens kapitelindelning för ändringen av översiktsplanen. Därutöver har även synpunkter om riksintressen utöver de som direkt berörs av ändringarna, samt hållbarhetsbedömningen sammanfattats.

SÖDRA ÄLVSTRANDEN

Generellt

Många remissinstanser är positiva till att Södra älvstranden omvandlas från industrimark till blandad bebyggelse och blir en del av en utvidgad innerstad. Framförallt stadsmiljönämnden, socialnämnd Hisingen, Västsvenska Handelskammaren, Wallenstam, Stena Fastigheter AB, Riksbyggen, Hemsö och Robert Dicksons stiftelse. Samtidigt framhåller flera att det är viktigt att visa respekt för befintliga verksamheter och befintlig bebyggelse. Synpunkter om olika delar av planförslaget varierar, vilket framgår under respektive rubrik nedan. Vid de samrådsmöten och andra dialogaktiviteter som genomfördes framkom att många privatpersoner var positiva till en omvandling av Oscarsleden. Det var också många synpunkter om älvstråket, områdets identitet, framtida bebyggelse och vikten av det gröna och kollektivtrafik med färjor (se kapitlet om hur samrådet bedrivits och bilaga XX).

Riksintressen som berörs av ändringen för Södra älvstranden

Länsstyrelsen har invändningar mot hur kommunen beaktar riksintresse för kommunikationer (väg och sjöfart), yrkesfiske och kulturmiljö, som samtliga berörs av ändringen vid Södra älvstranden. För övriga synpunkter från Länsstyrelsen om riksintressen, se kapitlet Riksintressen.

Riksintresse för kommunikationer, väg

Länsstyrelsen ser inte att det är möjligt att utforma Oscarsleden som en mer stadsmässig gata så länge leden är av riksintresse för kommunikationer. Länsstyrelsen delar härigenom Trafikverkets syn i frågan. Riksintresset bör kvarstå tills detaljplanen för Arendal fått laga kraft, färjeterminaler har flyttat och det har säkerställts att väg E45 kommer att ledas om.

Trafikverket uppmanar kommunen att visa hur Oscarsledens funktion klaras samt hur andra statliga leder påverkas av en överflyttning från Oscarsleden. Så länge Trafikverket är väghållare och Oscarsleden har den funktion den har idag, bör E45 ligga kvar och förlängas till Arendal via Älvsborgsbron. Lämplig huvudman kan diskuteras om väg E45 på sikt kan förläggas på annan plats. Om E45 ska byta sträckning är Hisingsleden/Norrleden att föredra.

Göteborgs Hamn AB (GHAB) anser att Oscarsleden bör fortsatt vara av riksintresse.

Kommunens kommentarer:

Stadsbyggnadsförvaltningen delar synen om att riksintresset för kommunikationer, väg kan ligga kvar tills detaljplanen för Arendal vunnit laga kraft och färjeterminalerna har flyttat. Därefter bör riksintresset flyttas till Hisingsleden/Norrleden. Stadsbyggnadsförvaltningen anser inte att det är lämpligt att riksintresset E45 går genom området efter en flytt av färjeterminalerna och vid en omvandling av leden. Funktionen som länk i TEN-T nätet bör följa med flytten av färjeterminalerna till Arendal och är vid en flytt inte motiverad att ligga kvar i en tät stadsmiljö då den inte längre förbinder anläggning av riksintresse direkt mot färja. Förvaltningen håller fast vid förslagets inriktning om en mer integrerad Oscarsled på lång sikt samt inriktningen i gällande översiktsplan om att tung trafik till och från Göteborgs hamn bör ledas via Hisingsleden och Norrleden.

Granskningshandlingen har utvecklats genom att kunskapsunderlaget med planeringsföretsättningar har kompletterats utifrån en trafikanalys som visar att delar av trafiken tar andra vägar inom staden, både på kommunalt och statligt vägnät. I första hand förväntas Lundbyleden och Dag Hammarskjöldsleden få ökade trafikflöden vid en omvandling av Oscarsleden.

Göteborgs Stad har som mål att minska miljö- och klimatförändringar och ett särskilt fokus är hållbart resande. De bedömda basprognoserna för vägtrafiken bedöms ohållbara och det kommer att krävas trafikstyrande och trafikminskande åtgärder utöver en ombyggd infrastruktur på Oscarsleden för att kunna möta stadens mål om hållbart resande och minskat vägtrafikarbete.

Trafikverket och Göteborgs Stad har löpande samverkan för att identifiera och planera för åtgärder som stärker kollektivtrafik samt möjliggör överflyttning från bil till gång och cykel på statligt, regionalt och lokalt vägnät. Stadsbyggnadsförvaltningen ser positivt på en fortsatt dialog om hållbart resande och hanteringen av riksintressefrågor på Oscarsleden. Förvaltningens utgångspunkt i nuläget är att Oscarsleden fortsatt förblir en statlig väg.

Riksintresse för kommunikationer, sjöfart

Länsstyrelsen anser att framtida gång- och cykelbroar över Göta älv utgör en risk för påtaglig skada på riksintresse för kommunikation, sjöfart genom att påverka framkomligheten och sjösäkerheten på älven. Den kumulativa effekten av fler hinder behöver beaktas. Länsstyrelsen delar härigenom Trafikverkets och Sjöfartsverkets syn i frågan.

Trafikverket anser att beslut om innerhamnen ska fortsätta utgöra riksintresse eller inte, kan tas först efter att behoven kopplade till riksintresset är utredda. I samband med färjeterminalerna flyttas till Arendal kommer Trafikverket att göra en ny riksintresseprecisering för Göteborgs hamn. I denna precisering kommer innerhamnens framtida funktion och behov utredas.

Sjöfartsverket anser att älvförbindelser för gång- och cykeltrafikanter behöver skapas på annat sätt än genom öppningsbara broar för att inte negativt påverka riksintresse kommunikationer, sjöfart. Sjöfartsverket delar inte kommunens syn på nyttor av bron och påverkan på sjötrafik. Ytterligare öppningsbara broar i Göteborg ger kraftigt försämrade förhållanden för fartygstrafiken på älven, inklusive Vänersjöfarten.

Göteborgs Hamn AB (GHAB) delar kommunens syn att riksintresset för innerhamnen kan utgå under förutsättning att färjetrafiken flyttar.

Kommunens kommentarer:

I gällande översiktsplan finns endast en framtida gång- och cykelbro utpekad (Hugo Hammars kaj – Packhusplatsen). Resterande förbindelser utgör älvförbindelser för färjetrafik. Det pågår detaljplanläggning av den utpekade gång- och cykelbron. I detaljplanarbetet har stadsbyggnadsförvaltningen bedömt att det är liten risk för påverkan på framkomlighet och sjösäkerhet för sjöfarten och bedömer inte att det blir påtagligt skada på riksintresset.

I förslaget till ändring av översiktsplanen för Södra älvstranden föreslås en ytterligare älvförbindelse, i första hand för färjetrafik, mellan Majnabbe och Eriksberg. På lång sikt skulle detta läge kunna utredas som potentiell framtida gång- och cykelbro. Granskningshandlingen har förtydligats avseende att en bro i detta läge knyter samman västra Hisingen med sydvästra Göteborg. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer inte att det är aktuellt att planera en ytterligare gång- och cykelbro i närtid utöver den som redan planeras. Därmed anses inte kumulativa effekter uppstå eller behöva vidare beaktas för flertalet broar.

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar att Göteborgs hamn delar stadsbyggnadsförvaltningens bedömning avseende riksintresset för innerhamn. Det utgör en viktig ingång i det fortsatta arbetet kring ny riksintresseprecisering för Göteborgs hamn vid en flytt av färjeterminalerna. Kommunen deltar gärna i ett sådant arbete.

Riksintresse för yrkesfiske

Länsstyrelsen anser att föreslagen exploatering medför risk för påtaglig skada på riksintresset för yrkesfiske (Göteborgs fiskehamn). Kommunen behöver beskriva hur fiskehamnen och dess verksamhet avses skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra för fiskerinäringens verksamhet på platsen. Havs- och vattenmyndigheten (HaV) anser att Göteborgs fiskehamn är ett aktuellt riksintresseanspråk för yrkesfisket då den är en av Sveriges främsta hamnar sett till landade värden, och fortsatt är en av de viktigaste landningshamnarna för det regionala fisket. Länsstyrelsen ser att det finns frågetecken kring om fiskehamnen är den mest lämpliga platsen som landningshamn eller om det kan finnas bättre alternativ. Länsstyrelsen välkomnar därför vidare samtal mellan HaV och kommunen.

Kommunens kommentarer:

Kommunen är kritisk till värdebeskrivningen för Göteborgs Fiskhamn och har tidigare lämnat synpunkter på Havs- och vattenmyndighetens översyn av riksintresset för yrkesfisket landningshamn. Beskrivningen bedöms inte tydliggöra varför aktuell plats är av nationellt intresse utan redogör främst för det monetära värdet utifrån den fångst som landas. Detta är svårt att beakta i fysisk planering och inte i enlighet med syftet med utpekande av riksintressen som areella anspråk. Granskningshandlingen har kompletterats med hur kommunen tolkar riksintresseanspråket.

För att tillgodose riksintresset yrkesfiske behövs hamn med service för fiskefartyg och lämpliga möjligheter för att landa fångsten. Fiskhamnsverksamheterna uppger att det behövs en kaj om cirka 90 meter för att kunna landa fisk samt anslutande väginfrastruktur för att kunna transportera vidare fisken.

Det är med utgångspunkt i ovanstående beskrivning som stadsbyggnadsförvaltningen motiverar en kajyta inom område för företagsområde i planhandlingen. Det pågår ett arbete för att flytta nuvarande fiskhamn inom det föreslagna företagsområdet på initiativ av och i nära samverkan med Göteborgs Fiskhamn.

Stadsbyggnadsförvaltningen anser att föreslagen ändring av planhandlingen tar hänsyn till och tillgodoser riksintresset för yrkesfisket landningshamn genom utpekad yta samt markanvändning företagsområde och dragning av lokalt vägnät som kopplar ihop till övergripande vägnät. Bedömningen är att förslaget inte utgör risk för påtaglig skada på riksintresset.

Riksintresse för kulturmiljö

Länsstyrelsen anser att kommunen bör ta fram ett vägledande kulturmiljöunderlag som redogör för bland annat viktiga siktlinjer och lämpliga hushöjder inom olika delområden inom Södra älvstranden. Det krävs tydliga riktlinjer kring hänsynstagande och tillgodosende av riksintresse för kulturmiljö tidigt i processen. Svåra avvägningar bör inte hänföras till efterföljande detaljplaneprocesser.

Kommunens kommentarer:

Gällande översiktsplan anger rekommendationer om hur efterföljande planering ska ta hänsyn och tillgodose kulturmiljön. Det finns ett omfattande underlag i gällande översiktsplanen, Vägledning för riksintressen för kulturmiljövården, som även omfattar området Södra älvstranden.

Förslaget till ändring av översiktsplanen anger hur ny bebyggelse ska ta hänsyn till befintliga stråk och bebyggelsestrukturer, viktiga kulturmiljöer, landmärken och symbolbyggnader inom området.

Granskningshandlingen har förtydligats avseende kulturmiljö och rekommendationer för efterföljande planering. Kunskapsunderlaget med planeringsförutsättningar har kompletterats med tydligare beskrivningar av viktiga siktlinjer och skala utifrån riksintresset för kulturmiljö inom området.

Miljö kvalitetsnormer för vatten/dagvatten

Länsstyrelsen påtalar att berörd vattenförekomst Göta Älv-Säveåns inflöde till mynningen vid Älvsborgsbron är ett kraftigt modifierat vatten och ingen ytterligare försämring får ske. Dagvattenhantering inom Södra älvstranden behöver därför hanteras i ett större perspektiv och inte i varje enskild detaljplan.

Kommunens kommentarer:

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att ändrad markanvändning från industriområde till blandstad innebär en förbättring av vattenförekomsten utifrån MKN vatten. Förslag om förbättrad ekologisk kantzon mellan Majnabbe och Klippan överensstämmer med de åtgärder som staden tidigare identifierat och beslutat om i lokalt åtgärdsprogram för god vattenstatus för Göta Älvs huvudfåra.

Generellt innebär förslag om blandstad en annan möjlighet till dagvattenhantering. Lokal hantering och rening i gatumiljön med avledning till Göta älv bedöms vara den bästa strategin för området utifrån lokala geografiska förutsättningar. Södra älvstranden utgör ett långsmalt område där olika delområden hänger ihop med omgivande stad.

Risker med anledning av förorenad mark, lukt, farligt gods och utryckning

Länsstyrelsen och miljö- och klimatnämnden påtalar att det sannolikt finns omfattande markföroreningar från såväl modern industri som historiska verksamheter inom Södra älvstranden. Både inom markområdet och strandzonen. Dessa behöver åtgärdas för att säkra lämplig markanvändning. Miljö- och klimatnämnden framhåller att det behövs en översiktlig utredning av markmiljön i tidigt skede.

Länsstyrelsen lyfter också att lukt från fiskhamnen försvårar samexistens med bostäder och skolor, samt ger upphov till risk för skadedjur (fåglar och råttor). Lämpliga skyddsavstånd kan behöva identifieras och säkras för att skydda människors hälsa och miljö från både lukt och smitta.

Länsstyrelsen noterar att risker med farligt gods kommer att minska om väg E45 ändrar läge. Så länge det finns farligt godstransporter på leden behöver dock stadsutvecklingen anpassas enligt kommunens vägledning om farligt gods. Länsstyrelsen påminner om att det även sker omfattande transporter av farligt gods på älven. Beroende på hur nära bebyggelse planeras och i vilken omfattning kan fördjupade analyser behövas kring riskbild. Länsstyrelsen anser också att kommunen behöver belysa eventuella risker eller krav på särskild hänsyn för att samlokalisera tät bostadsbebyggelse med kaj för kryssningsfartyg vid Stigbergskajen.

Räddningstjänsten lyfter fram att en förtätning av Södra älvstranden, utveckling av stadsmässiga stråk och ansamling av målpunkter på liten yta inte får begränsa framkomligheten för räddningstjänstens utryckande fordon. Primära och sekundära utryckningsvägar behöver definieras och beaktas i samhällsplaneringen.

Kommunens kommentarer:

Omvandling av industrimark till blandstad möjliggör för en sanering och hantering av markföreningar när området exploateras.

Granskningshandlingens kunskapsunderlag, planeringsförutsättningar, har kompletterats med en övergripande bedömning av markföreningar inom området. Markföreningar har bekräftats på flera platser som behöver hanteras i efterföljande planering.

Föreslaget företagsområde rymmer yta för en ny lokalisering av Göteborgs Fiskhamn. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att det går att hantera lämpliga skyddsavstånd inom företagsområdet och till ny bebyggelse. Det är angeläget att kunna samla befintliga verksamheter under ett och samma tak för att kunna effektivisera logistik och skapa slutna kylkedjor. Slutna kylkedjor minskar risken för lukt och skadedjur vilket gör att en ny anläggning kan ha kortare avstånd till omgivande bebyggelse än den befintliga. Detta behöver studeras vidare i efterföljande planering.

Invid Stigberget utgör Oscarsleden en större källa för buller än den från kryssningsfartyg. I föreslagen nod för stadsutveckling vid Stigberget och Stigbergskajen beskrivs framtida stadsbebyggelse främst rymma innehåll som kan stödja en framtida bytespunkt för kollektivtrafik. Efterföljande planering får visa på möjligheter att även rymma andra funktioner.

Översiktsplanen utgår från den vägledning om farligt gods som Länsstyrelsen åberopar. Kommunen avser att komplettera gällande översiktsplans vägledning om risker avseende farligt gods med annat styrande dokument. Farligt gods inom området bör hanteras i efterföljande planering.

Klimatrelaterade risker: Skyfall, översvämning och geoteknik

Länsstyrelsen anser att det kan vara motiverat att se över lämpliga planeringsnivåer vid större nya strukturer. Om samma planeringsnivåer används som för innerstaden fortsätter kommunen att bygga in sårbarheter och negativa konsekvenser, om planerade skydd briser eller inte blir av, blir ännu större.

Kretslopp och vattennämnden önskar att skyfallsleder visualiseras tydligare. De anser också att skyfallsåtgärder bör förtydligas för övriga delar av området utöver Jaegerdorffsmotet (såsom Masthugget, Fiskhamnen, Majnabbegatan och vid Klippan). De vill också att samspelen mellan risk för instängda områden och högvattenskydd blir belyst.

Naturskyddsföreningen i Göteborg anser att översiktsplanen har goda ambitioner för skyfallshantering, men framhåller samtidigt att Södra älvstranden bör innehålla fler mjuka kantzoner.

SGI påpekar att fördjupningen tydligare behöver beskriva geologiska och geotekniska förhållanden. Exploateringsnämnden konstaterar att de geotekniska förutsättningarna kan innebära begränsningar vad gäller byggnation i området, i synnerhet utmed älven. Det är troligen inte möjligt att grundlägga för ny bebyggelse i befintlig kaj.

Kommunens kommentarer:

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att älvnära områden inom Södra älvstranden bör följa samma strategier som för övriga delar av centrala staden eftersom

- *De låglänta delarna av centrala Göteborg redan idag är beroende av att yttre skyddsportar kommer på plats för att skydda mot stigande havsnivåer*
- *Det inte är samhällsekonomiskt att skydda vissa områden extra mycket genom tex*

högre marknivåer eller högre högvattenskydd. Staden behöver fortsätta planera för att de storskaliga skydden kommer på plats och lägga de gemensamma resurserna på dem

- *Staden vill undvika att höjdsättning skapar ytterligare problematik med större instängda områden bakom högvattenskydd.*

Granskningshandlingen har förtydligats avseende att högvattenskydd för området primärt handlar om höjdsättning och sekundärt om tekniska skydd.

Skyfallsleder för området synliggörs i sin helhet i kartlagret värden och hänsyn. Granskningshandlingen har också förtydligats avseende skyfallsåtgärder för resterande del av planområdet och risk för instängda områden.

De mjuka kantzoner som pekas ut är de som anses lämpliga och möjliga för detta. Resterande delar av kaj har ett vattendjup som gör att mjuka kantzoner inte bedöms möjliga. Granskningshandlingen har reviderats så att den föreslagna utbyggnaden i älven utgår. Olika begränsningar för byggnation utmed älven kommer att studeras vidare i efterföljande planering.

Granskningshandlingen har även kompletterats med att geotekniska säkerhetsfrågor behöver beaktas i fortsatt planarbete som berör områden med översvämningsrisk. Fördjupade utredningar utförs inom ramen för efterföljande planering.

Granskningshandlingens kunskapsunderlag, planeringsförutsättningar, har kompletterats med en beskrivning av markens egenskaper.

Övrig teknisk infrastruktur

Göteborg Energi bedömer att Södra älvstranden är väl försörjt med el. Elnätet har kapacitet att försörja området men kräver cirka 5–10 nya transformatorstationer. Fjärrvärmenätet behöva utvecklas norr om Oscarsleden, från Masthuggshalvön till Klippan. Det behövs även en ledning under älven. Fjärrkyla och gasnät finns idag endast i östra delarna (vid Masthuggskajen) men kan utvecklas västerut om intresse finns. Fibernät finns i området och utvecklas efter behov. Göteborg Energi påtalar vikten av utrymme för ledningsnät vid planering av gatustrukturen.

Göteborg Energi framhåller att Rosenlundsverket har en viktig funktion som spets- och reservanläggning för fjärrvärme, som huvudproduktionsanläggning för fjärrkyla samt en viktig nod för fibernätet. Rosenlundsverkets produktion av fjärrvärme planeras att utvecklas till år 2040–2045. Fram till dess behöver befintlig verksamhet kunna fortgå utan begränsningar. Det innebär att Göteborg Energi behöver kunna lossa olja från båtar vid intilliggande kaj och när det är dags att riva delar av Rosenlundsverket måste de kunna komma åt konstruktionerna på ett effektivt sätt.

Fjärrkyla behöver bibehållas vid Rosenlundsverket vilket innebär att delar av byggnaden behöver bevaras och att ledningar, pumpar m.m. för kylverksamhet, fiberverksamhet och nödvändiga stödfunktioner behöver finnas kvar även på lång sikt (efter 2045).

Gryaab hänvisar till tidigare synpunkter angående tillskottsvatten och anläggningar för spillvatten. De påpekar att deras undermarksanläggningar för spillvatten inte kan flyttas, vilket kan skapa luktproblem när staden förtätas.

Kommunens kommentarer:

Noteras. Granskningshandlingen har förtydligats avseende information till efterföljande planering.

Broar kontra vattenburna transporter

Många remissinstanser är negativt inställda till ytterligare broar över älven och vill att kommunen istället fokuserar på vattenburna transporter. Denna syn framförs av framförallt Länsstyrelsen, Trafikverket, Sjöfartsverket, Göteborg & Co, GHAB, Föreningen Svensk Sjöfart, Styröbolaget, Skärgårdslinjen i Göteborg & Bohuslän AB, Skärgårdsredarna och Cstrider. Länsstyrelsen anser att framtida gång- och cykelbroar över Göta älv utgör en risk för påtaglig skada på riksintresse för kommunikation, sjöfart genom att påverka framkomligheten och sjösäkerheten på älven. Den kumulativa effekten av fler hinder behöver beaktas. Länsstyrelsen delar härigenom Trafikverkets och Sjöfartsverkets syn i frågan (läs mer under Riksintressen som berörs av ändringen för Södra älvstranden).

Många remissinstanser framhåller att vattenburna transporter är flexibla lösningar som kan minska belastningen på vägnätet samt vara både miljömässigt och kostnadsmässigt mer effektiva än en bro. Många framhåller att broar försvårar för sjöfarten samtidigt som vattenburna transporter kommer att öka. Att försvåra för sjöfarten begränsar besöksnäring, yrkessjöfart samt utflykts- och restaurangverksamhet. Båtar är ett tillskott till en vacker, speciell och attraktiv stadsmiljö och skulle stärka översiktsplanens syfte att levandegöra stråken och kajkanterna längs älven. Skärgårdsturer och upplevelser kopplade till sjöfart är en stor del av Göteborgs maritima karaktär och nyttjas av såväl besökare som invånare. Skärgården är beroende av en god tillgänglighet till såväl farleden som till fartygen. Flera instanser vill därför att förslaget om broar över älven ändras till en effektiv och flexibel kollektivtrafik över älven. Även synpunkter från privatpersoner har handlat om möjligheten att ta sig över och runt älven från olika målpunkter.

Styröbolaget lyfter fram att det är särskilt viktigt att inte låsa fast sig vid en bro vid nuvarande tysklandsterminalen eller Hugo Hammars kaj – Packhusplatsen. Låga broar där skulle spärra av och fördröja för de flesta av fartygen i hamntrafik och vattenburna transporter. Göteborg & Co önskar att översiktsplanen kompletteras med beskrivningar av fler möjliga förbindelser än broar, som färjetrafik, andra vattenburna transportmedel, till och med tunnel eller linbana.

Andra instanser, såsom Göteborgsregionen (GR) ser att omvandlingen utmed älvkanten ger möjlighet till fler älvförbindelser som kan knyta samman staden. Grundskolenämnden noterar att nya älvförbindelser skapar nya möjligheter för att hantera det framtida skolbehovet.

Västsvenska handelskammaren ser ett stort värde i att knyta ihop södra och norra älvstranden, och därmed få en mer sammanhängande stad. Det behövs därför plats för fler möjliga färjeförbindelser över älven. De tillstyrker också en ny gång- och cykelbro mellan Tysklandsterminalen och Eriksberg under förutsättning att bron inte blir ett hinder mot yrkessjöfart på älven. Brons höjd och öppningsstrategi behöver därför utformas efter yrkessjöfartens behov.

Kommunens kommentarer:

Se kommunens kommentarer i avsnittet om riksintresse för kommunikation, sjöfart.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar synpunkten om att båtar utgör ett attraktivt tillskott till stadsmiljön. Båtars olika funktioner är viktiga för staden ur flera perspektiv, såväl för tillgänglighet, mobilitet som för turism.

Granskningshandlingen har förtydligats avseende att vattenburna transporter är en viktig del av stadens infrastruktur och mobilitet. Den har också förtydligats att framtida angöring för skärgårdstrafiken för Stigberget flyttas något västerut.

Ändringen av översiktsplanen medför att det adderas fler lägen för älvförbindelser längs Södra älvstranden, i första hand för färjetrafik. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att det stärker möjligheten att knyta ihop norra och södra älvstranden och bidrar till en mer sammanhängande stad och ett levande älvrum för stadens invånare och besökare.

Kajer

Remissinstansernas syn på hur kajerna ska användas inom Södra älvstranden varierar. Flera framhåller att kajerna behövs för stora fartyg och att de därför inte kan vara tillgängliga för gående, cyklister eller färjetrafik. Det finns samtidigt önskemål om att kajstråken ska öppnas upp för gång- och cykel. Flera framhåller att det behöver tas hänsyn till befintliga verksamheter.

Sjöfartsverket poängterar att Stigbergskajen fortsatt kommer att användas som kaj för kryssningsfartyg och andra fartygsbesök. De anser inte att användningen Mindre hamn återger den användning som Göteborgs hamn fortsatt kommer ha i området. Sjöfartsverket anser att turistsjöfarten försämras av kajplatser längs Södra älvstranden.

Göteborgs Hamn AB (GHAB) anser att Stigbergskajen (Amerikakajen) främst ska användas som kryssnings- och paradkaj. De bedömer att det behövs fler paradkajer och kajer för entreprenadfartyg, då örlogsbesöken väntas öka efter Sveriges NATO-inträde. Förslaget om ökad tillgänglighet för gående och cyklister och angöring för båt och färjetrafik i den östra delen av Stigbergskajen bör därför utgå. GHAB framhåller att de av säkerhetsskäl behöver kunna spärra av området och att de behöver rådighet över hela Stigbergskajen. Storleken på fartygen ökar markant och det behövs vändytor öster om Stigbergskajen. GHAB anser också att planering runt Amerikaskjulet behöver ta hänsyn till befintlig verksamhet. Det handlar om bland annat parkeringsytor för verksamheter, anställda och besökande.

Styrsöbolaget anser att staden ska ta hänsyn till kollektivtrafik och turisttrafik med fartyg och att området Stenpiren – Hisingsbron därför inte enbart bör allokeras till fartyg som inte påverkas av eventuella framtida broar. Yrkessjöfart bör möjliggöras och prioriteras vid Lilla Bommen, Packhuskajen, Stenpiren, Lindholmspiren, Eriksberg och Klippan. Styrsöbolaget är positiva till att levandegöra stråk och miljöer längs kajkanterna på båda sidor av älven. Detta kommer öka efterfrågan på vattenburna transporter och resor vilket behöver beaktas i översiktsplanen.

Stadsmiljönämnden vill att det säkerställs viss framkomlighet för gång och cykel utmed älvstråket förbi Amerikakajen även vid fartygsanlöp. Privatpersoner understryker också vikten av koppling till älven.

Västra Götalandsregionen (VGR) framhåller att nuvarande älvtrafik och eventuella framtida färjeförbindelser behöver försörjas med en natthamn, företrädesvis i anslutning till en färjeterminal på Södra älvstranden. De påpekar även att färjelägena längs Södra älvstranden kan komma att ändras beroende på framtida exploatering.

GHAB och Skärgårdslinjen anser att kommunen bör ta fram en kajstrategi. GHAB framhåller behovet av en effektiv förvaltning och hantering av juridiska frågor. Möjligheten till samnyttjande av nya kajer för olika ändamål bör beaktas vid eventuell flytt av Fiskhamnen. Det krävs en tillfällig kryssningskaj under byggtiden för Lindholmsförbindelsen. Skärgårdslinjen ser att en långsiktig plan för kajer och farleder kan säkerställa att tillräckliga kajlägen bevaras och utvecklas för turbåtstrafiken och integrera vattenburen kollektivtrafik och turbåtstrafik som en del av stadens hållbara transportstrategi. Konsekvenser av omvandling av kajområden för befintliga och framtida sjöfartsaktörer bör utredas.

Greencarrier AB vill att skeppet Götheborg flyttar till Masthuggskajen och att ett upplevelsecenter/handelshus placeras bredvid skeppet. Det skulle stärka Göteborgs position som hamnstad och internationell turistdestination, stärka Järntorget och älvstråkets attraktivitet

och bli ett nav för näringsliv och utbildning. Med skeppets närvaro vid Masthugget förstärks kopplingen från innerstaden till vattnet. Tydliga siktlinjer från Nordhemsgatan, Värmlands- gatan och Järntorget gör skeppet synligt från långt håll.

Aktivitetsgruppen för bevarandet av Slottsbergets färjeläge vill bevara Slottsbergets fär- jeläge. De föreslår att en framtida färja ska trafikera både Sörhalls kajen och Slottsberget inn- an färjan tar sig över till Fiskhamnen. För att skapa en attraktiv färjetrafik som bygger på tvärförbindelser över Göta älv behöver det finnas landbaserad kollektivtrafik att knyta an till vid färjelägena. En privatperson föreslår ett nytt färjeläge i anslutning till Stigbergstorget.

Sveriges fiskares producentorganisation (SFPO) framhåller vikten av att säkerställa loka- liseringsbehoven för verksamheterna i Fiskhamnen. De är viktiga för både den lokala eko- nomin och för stadens kulturella och historiska identitet. Stena Fastigheter framhåller att skyddsavstånd till fiskhamnens verksamhet behöver utredas.

En privatperson anser att det behövs ökad kapacitet att ta emot olika typer av fartyg och att Försvarsmakten bör delta i planeringen utifrån beredskapsperspektiv. Personen anser ock- så att Fiskhamnen ska tas tillvara genom att många av de gamla byggnaderna bör sparas, och att nybyggnation ges liknande karaktär.

Kommunens kommentarer:

Se kommunens kommentarer i avsnittet om riksintresse för kommunikation, sjöfart.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att inriktningen för kajerna och ett framtida älvstråk framgår tydligt i gällande översiktsplan. Den pekar ut grönbåa älvstråk, norr och söder om älven. Det södra älvstråket sträcker sig från Älvsborgsbron till Tingstadstunneln och utgör en viktig grund för att binda samman staden vid älven, där olika funktioner behöver samsas längs kajsträckan. Utöver rekreation är det även ett viktigt kommunikationsstråk, särskilt för gående och cyklister. Ändringen av översiktsplanen fördjupar och förtydligar denna inrikt- ning.

Granskningshandlingen har reviderats så att markanvändningen "mindre hamn" omfattar kryssnings- och paradkaj. En ytterligare yta för kryssnings- och paradkaj, invid Majnabbe, har också lagts till på markanvändningskartan. Granskningshandlingen har även förtyd- ligats avseende att kajen längs med utpekat verksamhetsområde, utöver Stigbergskajen, kommer att reserveras för större fartyg.

Delar av kajområdet kommer behöva kunna stängas av för allmänheten vid Stigbergskajen och Masthuggskajen. Önskemål om parkering likt dagens situation kan inte tillgodoses när området omvandlas till en innerstadsmiljö med en strategisk bytespunkt för kollektivtrafik.

Stadsbyggnadsförvaltningen arbetar med en kajstrategi som syftar till att klargöra kajers framtida användning inom hela älvrummet från Älvsborgsbron till Marieholmsbron. Fram- tida behov och lokaliseringar av färjetrafik längs med kajen vid Södra älvstranden kräver en fortsatt dialog med VGR och nya lägen och förbindelser behöver tillkomma utifrån en över- gripande stadsbyggnadsstruktur, där kopplingen till gatunät och landbaserad kollektivtrafik blir viktig. Förvaltningen ser positivt på fortsatt dialog och samtal genom kajstrategin.

Omvandling av Oscarsleden

Många remissinstanser är positiva till att omvandla Oscarsleden till en mer integrerad gata i staden. Bland annat Göteborgsregionen (GR), miljö och klimatnämnden, exploaterings- nämnden, stadsmiljönämnden, äldre- samt vård- och omsorgsnämnden, Naturskydds- föreningen i Göteborg och Visans vänner. Andra remissinstanser är kritiska. Framförallt

Länsstyrelsen, grannkommuner och Göteborgs Hamn AB. Flera instanser anser att det behövs trafikanalyser som visar hur trafiken påverkas eller omfördelas i ett större perspektiv.

Länsstyrelsen lyfter att det inte är möjligt att utforma Oscarsleden som en mer stadsmässig gata så länge leden är av riksintresse för kommunikationer (läs mer under Riksintressen som berörs av ändringen för Södra älvstranden).

Partille och Mölndals kommuner framhåller att utvecklingen av Södra älvstranden behöver beakta regionens övergripande behov och eventuella konsekvenser för närliggande kommuner. Mölndals stad befarar att en omvandling av Oscarsleden till en mer integrerad gata gör att en del av dagens trafik väljer andra färdvägar och därmed riskerar att påverka infrastrukturen i Mölndal. De menar att planering som påverkar Oscarsleden inte enbart kan utgå från lokala förhållanden, utan måste väga in hela regionens intressen.

Miljö- och klimatnämnden understryker att det behövs åtgärder för att minimera Oscarsledens negativa påverkan och att utvecklingen mot en mer integrerad gata behöver gå hand i hand med ett kraftigt minskat trafikarbete i stort.

Exploateringsnämnden poängterar att en omvandling av Oscarsleden har stor betydelse för områdets möjliga utbyggnad, struktur och innehåll. De vill att etappvis utbyggnad och finansiering av ombyggnad av Oscarsleden studeras i samverkan med Trafikverket. Det behövs också trafikanalyser som visar på trafiksituationen, kapacitet, flöden och omfördelning i nätet såväl inom Södra älvstranden som på övriga leder i staden. Trafikverket indikerar att de avser att genomföra en trafikanalys av det övergripande vägnätet i storgöteborg under förutsättning att Göteborgs Stad visar intresse av att överta väghållarskapet på Oscarsleden. Göteborgs Hamn AB (GHAB) anser att Oscarsleden bör fortsätta ha standard och kapacitet som en Europaväg. Om den ska byggas om måste konsekvenser för godstrafiken utredas.

Västsvenska handelskammaren tillstyrker att successivt omvandla Oscarsleden till en integrerad stadsgata. Det går inte att omvandla Södra älvstranden till ett attraktivt bostadsområde utan att bygga över Oscarsleden eller att med andra medel minska trafikflödet och hastigheten på leden. En omvandling måste föregås av en analys av hur genomfartstrafiken kan hanteras och hur trafiken påverkas i ett bredare perspektiv. Utfallet av analysen bör avgöra om och när en omvandling till stadsgata är möjlig.

Riksbyggen samt Hemsö och Robert Dicksons stiftelse välkomnar att Oscarsleden behålls i befintlig utformning vid Jaegerdorffsplatsen, då det skapar tydliga förutsättningar i deras pågående planarbete. De betonar vikten av samordning och öppen dialog mellan det pågående planarbetet och ändringen av översiktsplanen.

En privatperson anser att Oscarsleden bör överäckas eller sänkas.

Kommunens kommentarer:

Se kommunens kommentarer i avsnittet om riksintresse för kommunikation, väg.

Stadsbyggnadsförvaltningen håller fast vid att Oscarsledens funktion på lång sikt behöver förändras. Det behövs dialog på mellankommunal och delregional nivå tillsammans med berörda parter för att hitta rätt åtgärder i trafiksystemet för att möjliggöra en förflyttning och nå stadens uppsatta mål. Staden avser att arbeta vidare med frågeställningar som dessa i det nyligen uppstartade arbetet med SUMP (Sustainable urban mobility plan) som staden är ålagda att göra utifrån TEN-T förordningen och utpekandet av Göteborg som en av Sveriges urbana knutpunkter.

Konsekvenser för godstrafiken på Oscarsleden behöver utredas vidare utifrån den inriktning som finns i nuvarande översiktsplan och i stadens Sulp (Sustainable urban logistic plan).

Granskningshandlingens kunskapsunderlag, planeringsförutsättningar, har kompletterats med beskrivning av förutsättningarna för en etappvis utbyggnad där en omvandlad Oscarsled ingår.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att samordning mellan översiktlig planering och detaljplanering för Jaegerdorffsområdet är fortsatt viktig för att nå stadens ambitioner med området.

Förvaltningen avser inte att studera alternativ med en överdäckning eller tunnel inom arbetet med ändring av översiktsplanen då kommunens inriktning är en mer integrerad gata i markplan med fler plankorsningar.

Kollektivtrafik, gång- och cykel

Flera remissinstanser är positiva till bättre och attraktivare gång- och cykelkopplingar. Stadsmiljönämnden betonar vikten av att infrastruktur för hållbar mobilitet behöver finnas på plats från start för att utveckla hållbara vanor från början. Naturskyddsföreningen i Göteborg efterfrågar tydligare ställningstagande att bilen och parkering prioriteras ner.

Exploateringsnämnden önskar förtydligande av hur och var staden planerar för nya gång- och cykelstråk, kopplingar över Oscarsleden, samt hur nya stråk kan kopplas ihop med befintliga. Det är viktigt att belysa hur tvärgående kopplingar för cykel kan ske i och omkring kollektivtrafiknod och hur de ansluter till stadens pendelcykelstråk. De framhåller också vikten av tillräckliga ytor för metrobusstationer och andra allmänna ytor samt att de blir tillgängliga och nåbara med gång- och cykel.

Riksbyggen, Hemsö och Robert Dicksons stiftelse ser satsningen på cykelpendlarled som en viktig åtgärd för att stärka hållbar mobilitet och ett attraktivt stadsliv. Äldre- samt vård- och omsorgsnämnden lyfter å andra sidan att pendlingscykelstråket längs Södra älvstranden kan utgöra en barriär för fotgängare. Snabba cyklister och elcyklar upplevs av många äldre personer som stora osäkerhets- och otrygghetsfaktorer när de rör sig i staden.

Visans vänner välkomnar att bygga samman staden genom att arbeta bort barriärer och skapa fler kopplingar ner mot och över älven. De efterfrågar bättre tillgänglighet till Kustens hus, lägre bullernivåer i området, och levande och attraktiva gång- och cykelstråk.

Privatpersoner anser att det är viktigt att belysa placeringen av ny hållplats vid Stigbergstorget ur alla aspekter samt genom samverkan med lokala aktörer. Utvecklingen av Stigbergstorget behöver beakta olika rörelsemönster och att det är en nod för många publika besöksmål.

Kommunens kommentarer:

Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer i att infrastruktur för hållbar mobilitet behöver finnas på plats från start för att utveckla hållbara resvanor. Staden har ett mål att minska motoriserat vägtrafikarbete med 25 procent till 2030.

Granskningshandlingen har konkretiserats och förtydligats avseende potentiella stråk över Oscarsleden genom att korsningspunkter markeras på markanvändningskartan.

Ändringen av översiktsplanen anger rekommendationer för Stigberget och Stigbergskajen för en attraktiv stadsmiljö med mänsklig skala och vistelsekvaliteter. Tillräckliga ytanspråk för metrobusstationer bör hanteras i efterföljande planering vid Jaegerdorffsmotet och Stigberget. Rörelsemönster och målpunkter på Stigberget beaktas i detaljplanearbetena.

Naturmiljö och park

Flera remissinstanser efterfrågar mer utrymme för natur och park inom Södra älvstranden. Framförallt miljö- och klimatnämnden, stadsmiljönämnden, Naturskyddsföreningen, förskolenämnden och Visans vänner. Stadsfastighetsnämnden anser tvärtom att utbredningen av parker, allmän platsmark samt lokalisering och utformning av nya blå eller gröna miljöer och skyfallsytor ska ta hänsyn till planerade kommunala behov. Flera instanser önskar att parker och gröna stråk tydligare markeras på markanvändningskartan.

Miljö och klimatnämnden vill se en större park utmed älvstråket som en ekologisk kantzon och ge allmänheten vattenkontakt. Stadsmiljönämnden förespråkar också en ny stadsdelspark vid älvstråket (nedanför berget med Taubekullen som fond), som de anser är en bättre lokalisering än vid Majnabbe.

Stadsmiljönämnden vill att behovet av såväl stadsdelsparker som bostadsnära parker tillgodoses i enlighet med översiktsplanens inriktningar. Det är viktigt att parker får tillräckligt stor yta för att rymma önskade kvaliteter och att dagvatten/skyfallslösningar inte sker på bekostnad av parkens vistelseytor. En större spridning av parker skulle ge fler invånare tillgång till parker och grönområden och placeringen av bostadsnära parker och stadsdelsparker bör utredas vidare. De anser inte att Gråbergets kulturhistoriskt värdefulla bebyggelse ska räknas in som del av den föreslagna parken vid Majnabbe.

Naturskyddsföreningen i Göteborg vill att utveckling av biologisk mångfald prioriteras högre. Södra älvstranden bör innehålla fler mjuka kantzoner. Det behöver också förtydligas hur parkerna i Södra älvstranden ska länkas ihop för att gynna olika arter såsom insekter, groddjur och fåglar.

Förskolenämnden önskar grönare miljöer runt stadens förskolor. Grönskan möjliggör för bättre luft- och bullermiljö och stärker klimatanpassningsarbetet.

Visans vänner efterfrågar parkytor som är tillgängliga för allmänheten.

Exploateringsnämnden anser att det behöver bli tydligare vad som avses vara kvalitativ park och vad som utgörs av andra gröna miljöer. För att analysera tillgång till befintliga och planerade parker och lekplatser, samt identifiera kvarstående behov att hantera strukturellt behöver en grönstrukturutredning tas fram. Exploateringsnämnden anser vidare att parker bör placeras intill skyfallsstråk och bli del i en sammanhängande grönbå struktur. Då det är svårt att etablera grönska i kajmiljö bör i stället ambitionerna kring grönska i gator, torg och övriga miljöer vara höga.

Socialnämnd centrum vill att lämpliga lägen för park pekas ut i markanvändningskartan. Stadsmiljönämnden vill att gröna stråk synliggörs mer på markanvändningskartan och förespråkar en sträckning via Säggatan förbi Majvallen istället för Godhemsstråket. En privatperson förespråkar ett grönstråk längs Djurgårdsgatan för att förstärka kopplingen mellan Fiskhamnen upp mot Slottsskogen.

Kulturnämnden anser att parker och stråk beskrivs på ett förtjänstfullt sätt. Gryaab anser att planförslaget ger förutsättningar att bevara den biologiska mångfalden och utveckla naturvärden.

Kommunens kommentarer:

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att föreslagna ytor för park, natur och allmän plats är tillräckliga och att förslagen till nya parker ger en större spridning av parker inom stadsdelen. Granskningshandlingen har reviderats så att föreslagna parker redovisas på markanvändningskarta som ytor i stället för symboler, samt mindre justeringar av gröna stråk. Granskningshandlingen har också kompletterats med beskrivning av grönstruktur inom området och analyser av tillgång till park.

Föreslagen markanvändning uppnår översiktsplanens riktlinje om bostadsnära parker, medan ytan för stadsdelspark är något mindre än vad som föreskrivs. Granskningshandlingen har kompletterats med att kommunal service ska lokaliseras i anslutning till parker och grönområden.

Granskningshandlingen har reviderats till bostadsnära park vid Majnabbe och anpassats efter befintlig kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

Mark för bostäder, verksamheter och samhällsservice

Det finns många markanspråk inom Södra älvstranden. Remissinstanser efterfrågar ytor för såväl bostäder, verksamheter, offentliga platser, simhall, idrottshallar, skolor, förskolor, vård- och omsorgsboende och kultur. Exploateringsnämnden konstaterar att det kvarstår arbete för att hitta en balanserad struktur för Södra älvstranden utifrån andelen bostäder och verksamheter samt behov av kommunal service och allmän platsmark i form av parker, gator, torg och andra platsbildningar. Det finns många markanspråk inom området såsom fiskhamn och eventuellt ny simhall och idrottshall. Företagsområdets utbredning behöver utredas, då verksamheternas omgivningspåverkan kan påverka förutsättningarna för anslutande bostadsbebyggelse. Exploateringsnämnden avråder från utbyggnad i älven utifrån ekonomiska risker och miljömässig belastning. Socialnämnd centrum saknar analys av lämpliga lägen för ytkrävande samhällsservice. Även stadsfastighetsnämnden och idrotts- och föreningsnämnden påtalar vikten av att säkerställa markreserv för utbyggnad av samhällsservice såsom bollplaner, idrottshallar och skolor. De anser att det behövs en simhall inom området. Även en privatperson ser behov av en simhall inom Södra älvstranden.

Äldre- samt vård- och omsorgsnämnden ser behov av ett nytt vård- och omsorgsboende med 80 – 100 platser inom Södra älvstranden.

Grundskolenämnden ser att det behövs ca 400–600 skolplatser i en tillkommande grundskola samt 2–3 grupper anpassad grundskola. Staden har en befintlig skuld av skolplatser i stadens centrala delar och för varje ny bostad behöver skolbehovet omhändertas. Både grundskolenämnden och idrotts- och föreningsnämnden anser att idrottshallar, för både elever och föreningsliv, bör samplaneras med skolorna. Miljö- och klimatnämnden framhåller att det är viktigt att tidigt prioritera lägen med god luft- och ljudmiljö för förskolor, skolor, bostäder samt parkområden i Södra älvstranden.

Förskolenämnden påtalar vikten av att förskolor planeras in tidigt i processen. Barn ska kunna röra sig självständigt på förskolans utemiljö, vilket gör att det inte bör vara för stora höjdskillnader. Ytor där vatten kan bli stillastående ska inte räknas som friyta. Platsen bör ha möjlighet att ge avvägning mellan sol och skugga, för att motverka att det blir en så kallad hot spot på förskolegården. Cykelvägar nära förskola kan innebära ökad olycksrisk. Förskolenämnden eftersträvar att förskolans utemiljö ska vara grön och innehålla begränsat med hårdgjord yta. Den totala ytan behöver därför vara tillräckligt stor.

Västsvenska handelskammaren vill å andra sidan att skolor och förskolor i Södra älvstranden planeras för en effektiv markanvändning. Enskilda gårdars ytanspråk får inte begränsa en hög exploateringsgrad. Hög täthet och samverkan mellan funktioner är avgörande för att skapa en levande och dynamisk stadsdel. Business Region Göteborg (BRG) påpekar att efterfrågan på verksamhetsmark är större än utbudet och ser att omvandlingen mot blandstad tränger undan verksamheter. Inom Södra älvstranden bör nya verksamhetsområden prioriteras mer, då undanträngningen är störst i södra kommunen medan nya områden främst tillkommer i norr och angränsande kommuner. Detta kan innebära ökat vägtrafikarbete och förändrade transportmönster. Stena Fastigheter är positiva till en omvandling från industrimark till blandad stadsbebyggelse under förutsättning att det sker med respekt för den befintliga

bebyggelsen. De framhåller att kommunen i första hand bör utvärdera möjligheten att ställa om befintliga byggnader istället för att riva.

Naturskyddsföreningen vill se tydligare formulering kring bevarandet av befintliga byggnader.

En privatperson vill se ett center för rymdvetenskap, som ett landmärke vid älven. En annan ser behov av fler utegym i stadsdelen.

Kommunens kommentarer:

Ändringen av översiktsplanen för Södra älvstranden innebär en omvandling från industriområde till blandstad, med utvidgad innerstad och företagsområde. Inom markanvändning innerstad och stadskärna ryms ytor för bostäder, verksamheter och samhällsservice i olika typer av byggnader. Innehåll och form utgör en fråga för efterföljande planering.

Granskningshandlingens kunskapsunderlag, planeringsförutsättningar, har kompletterats med beskrivning av hur marken kan användas för bostäder, verksamheter, allmän plats och samhällsservice (en strukturidé). Det är en utmaning att hitta lämpliga platser för skola och förskola inom området. En mindre skolenhet och tre mindre förskolor bedöms kunna rymmas. Parallellt med ändringen av översiktsplanen pågår en lokaliseringstudie för en simhall inom stadsdelen.

Strukturidén utgör underlag i planering och är en av flera möjliga strukturer som ryms inom föreslagen markanvändningskarta. Ingen utbyggnad i älven föreslås och markförhållanden har konstaterats utmanande i hela området. Fortsatt arbete krävs för en ekonomi i balans vilket påverkar strukturidén.

Ändringen av översiktsplanen för Södra älvstranden möjliggör för en effektivare markanvändning av verksamhetsmark inom föreslaget företagsområde. Befintliga verksamheter inom området, utom färjeterminalerna, bedöms kunna vara kvar inom området. Södra älvstranden bedöms inte kunna kompensera med verksamhetsmark för utträngningseffekter av stadsomvandling i andra delar av kommunen. Ändringen av översiktsplanen för Södra älvstranden anger att ny bebyggelse ska ta avstamp i befintliga bebyggelsemiljöer. Möjligheten att ställa om befintlig bebyggelse till andra ändamål bör undersökas i efterföljande planering.

Identitet, konst, kultur och föreningsliv

Kulturnämnden lyfter fram att Majorna har en tydlig identitet i Göteborg som alternativt, kulturtätt och varierat. De vill inte se en standardbebyggelse med vad de beskriver som en förväxt kvartersstad med hög exploatering utan att kommunen ska utveckla en stadsdel med en identitet som bygger vidare på förstaden Majorna och som via generösa grönytor och allmänna platser kan svara mot klimatutmaningar och sociala behov. Kulturnämnden önskar skarpare skrivningar om att ta vara på, samt värna, kulturmiljöer. De efterfrågar även en rekommendation om att stärka den karaktär och identitet som älvrummet ger centrala Göteborg. De ser en utmaning i värdeutveckling av marken längs Södra älvstranden och att stadsutvecklingen riskerar att tränga undan kultur- och föreningsliv. Intentionen att värna kulturlivet och kulturens behov behöver synliggöras i förhållningssättet till exploateringen i området för att undvika gentrifiering. Det behövs strategier för hur den nya stadsdelen kan inkludera både befintliga kulturverksamheter och ge möjlighet för nya verksamheter att ta plats. Kulturnämnden anser att offentlig konst bör vara en del av arbetet för att uppnå de kvaliteter som önskas i Södra älvstranden. De är positiva till de kreativa zoner som pekats ut

inom Södra älvstranden. Platserna är väl valda och har stor potential för intilliggande kulturliv. Även socialnämnd centrum och Visans vänner är positiva till förslaget om kreativa zoner. Visans vänner efterlyser en tydligare definition av begreppet kreativ zon. Kreativa zoner bör fredas från detaljplaneläggning i minst fem år, och en eventuell planprocess bör därefter ske i nära samverkan och dialog med lokala aktörer. Kulturnämnden vill hitta angreppssätt för kulturljudzoner i planeringen. Exempelvis som en del av arbetet med de kreativa zonerna och ljuddämpande åtgärder i ny bebyggelse. Företagsområden skulle kunna lämpa sig bra för kulturljud.

Kulturnämnden anser att arkeologi bör hanteras tidigt i planeringen för att minimera negativ påverkan på fornlämningar i området. Historiska lämningar och stadens historia bör ges utrymme och lyftas fram.

Stads miljönämnden efterfrågar en utredning av stadslivsstråk inom Södra älvstranden. Visans vänner anser att det kulturliv som finns i verksamhetsområdet Majnabbe/Fiskhamnen förutsätter särskild hänsyn för att nuvarande kulturaktörer ska kunna vara kvar och utvecklas. Eventuell ny bebyggelse bör studeras utifrån ambitionen att skapa en kreativ och tillåtande zon. Bebyggelsen bör hållas låg och smäskalig, och inte i första hand flerbostadshus. Verksamheterna och parken bör inte skäras av från vattnet. Privatpersoner vill värna kulturlivet kring Stigbergstorget under såväl ombyggnadsfasen som i framtiden. Området rymmer mycket historia som kan lyftas fram i olika sammanhang. Den lokala kunskapen och engagemanget är stort. De vill i samverkan med kommunen och Chalmers Arkitektur eller HDK gestalta en "byggplats" som adderar värden till själva torget under byggtiden. Alexandersson Fastigheter i Göteborg AB anser att området vid Stigbergstorget bör behålla sin identitet med musik, mat och rik historia.

Kommunens kommentarer:

Se kommunens kommentarer i avsnittet om riksintresse för kulturmiljö.

Förvaltningen delar kulturnämndens beskrivning av Majornas identitet och risken för undanträngning av kultur och föreningsliv. Granskningshandlingen har kompletterats med tydligare intentioner om att värna kulturlivet och kulturens behov i stadsutveckling inom området. I samverkan med kulturförvaltningen avser stadsbyggnadsförvaltningen att ta fram en kulturlivsanalys för området som ett underlag för efterföljande planering.

Parker, företagsområdet och plats för kreativ zon är en förutsättning för att värna kulturliv och kulturaktörer i området. Förslag om hur en byggplats kan addera värden till platsen under byggtid utgör en fråga för pågående detaljplanering av Stigbergstorget och Lindholmsförbindelsen.

Granskningshandlingen har reviderats så att Järnvågen utgår som område för platsbyggnad och förtydligats avseende förutsättningarna för en kreativ zon vid Majnabbe. Granskningshandlingen har även reviderats utifrån analys om stadslivsstråk inom Södra älvstranden.

Genomförandefrågor och processen

Ekonomiska aspekter

Exploateringsnämnden anser att bedömningar av genomförande och ekonomi behöver fördjupas för att utgöra en god grund för fortsatt beslutsfattande och planering av Södra älvstranden. Det handlar framförallt om strukturella utmaningar som inte kan lösas i enskilda detaljplaner. Exempelvis hantering av skyfall och högvattenskydd där tidsmässiga och genomförandemässiga beroenden behöver kartläggas och beskrivas. Det behövs även en ut-

byggnadsordning där investeringar och intäkter studeras tidsmässigt och möjligheter till samordningsvinster identifieras.

Exploateringsnämnden bör ta ett inriktningsbeslut som tydliggör de ekonomiska förutsättningarna att genomföra stadsutvecklingen i Södra älvstranden, då många av de strukturella utmaningarna i området är kostnadsdrivande och för att ge tillräcklig vägledning för detaljplaner. Genomförande av förslaget kommer ge staden ökade driftkostnader för allmän plats och högvattenskydd. Kretslopp och vattennämnden konstaterar att utbyggnad av vatten och avlopp kommer att vara kostsamt och ta mycket plats i ett område med stor konkurrens om mark både ovan och under mark.

Västsvenska handelskammaren poängterar vikten av ekonomisk bärighet i projekten. De ser utmaningar i en relativt låg exploateringsnivå i kombination med behov av omfattande investeringar. Även Wallenstam AB ifrågasätter om förslaget är ekonomiskt realiserbart.

Wallenstam ser en problematik med att befintliga verksamhetsutövare trycks undan och blir av med sina investeringar.

Exploateringsnämnden påtalar att investering i husbåtar innebär ett stort risktagande då båtplatserna upplåts med tidsbegränsade arrenden vilket påverkar möjligheten till finansiering. Det finns även svårigheter med att uppfylla tillgänglighetskrav enligt Boverkets byggregler.

Visans vänner anser att frågan om hyressättning och finansieringsformer hos kommunen och de kommunala bolagen bör diskuteras vidare utifrån stadens ambition att skapa och vidmakthålla ett levande kulturliv.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingens kunskapsunderlag, planeringsförutsättningar, har kompletterats med beskrivning av hur marken kan användas för bostäder, verksamheter, allmän plats och samhällsservice (en strukturidé). Strukturidén utgör underlag i planering och är en av flera möjliga strukturer som ryms inom föreslagen markanvändningskarta. Granskningshandlingens kunskapsunderlag, planeringsförutsättningar, har kompletterats avseende förutsättningar för genomförande och strukturella beroenden inom området.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar synen att exploateringsnämnden ska tydliggöra de ekonomiska förutsättningarna för efterföljande planering av Södra älvstranden genom ett inriktningsbeslut. Högre exploateringsgrad medför ökat behov av kommunal service. Det påverkar även skala och siktlinjer för omgivande bebyggelse, vilket medför risk för påverkan på riksintresse för kulturmiljön.

Det föreslagna företagsområdet ska möjliggöra för befintliga verksamheter att stanna kvar inom området.

Hyressättning och finansieringsmodeller utgör inte frågor för översiktsplanen. Stadsbyggnadsförvaltningen hänvisar frågan till berörda parter såsom Stadsfastigheter och Higab AB som förvaltar byggnader inom området.

Etapper och hänsyn under byggtiden

Exploateringsnämnden framhåller att de pågående detaljplanarbetena vid Jaegerdorffsmotet ger möjlighet till en utveckling i närtid. De finns samtidigt en risk att pågående planer skapar läsningar för områdets långsiktiga utveckling om det inte tas ett helhetsgrepp kring området. För att identifiera hur och vilka delar av området som kan utvecklas på kort respektive lång sikt behövs en tydlig inriktning för struktur, skyfall och hantering av Oscarsleden.

Grundskolenämnden påtalar vikten av gränsöverskridande lösningar och överbygga barriärer för att omhänderta skolbehovet. Samarbete mellan stadens planering av Södra älvstranden, Centralenområdet, Evenemangsområdet men även kring Backaplan, kan effektivisera när i tid olika skolenheter behöver tillskapas. Nya älvförbindelser skapar möjligheter för att hantera det framtida skolbehovet.

Alexandersson Fastigheter i Göteborg AB befarar att deras verksamhet kommer att påverkas av Lindholmsförbindelsen. Drift och underhåll av deras fastigheter måste kunna säkerställas både under byggnationen och efter färdigställandet av Lindholmsförbindelsen. Tunnelns läge och höjd behöver studeras. Det är viktigt att bilar kan komma till fastigheterna via Kjellmansgatan/Bangatan.

Alexandersson Fastigheter påpekar att miljön och säkerheten på och kring Stigbergstorget bör rustas upp innan, under och efter byggnation av nytt hållplatsläge på Stigbergstorget. Lokallyresgäster ska inte förlora kunder på grund av byggnationen.

Kommunens kommentarer:

Stadsbyggnadsförvaltningen delar exploateringsförvaltningen syn om fortsatt behov av en tydlig inriktning för struktur, skyfall och hantering av Oscarsleden vid Jaegerdorff. Förvaltningen bedömer att det helhetsgrepp som krävs, förutsätter ansvarsfördelning och samverkan mellan olika aktörer och delprojekt för att nödvändiga åtgärder ska kunna genomföras.

Stadsbyggnadsförvaltningen välkomnar en fortsatt dialog om gränsöverskridande lösningar och samverkan mellan olika delområden i innerstaden.

Synpunkter kring Lindholmsförbindelsen eventuella påverkan på fastigheter förmedlas till pågående planering av Stigberget och Lindholmsförbindelsen.

Delaktighet och samverkan

Business Region Göteborg (BRG) och Västsvenska handelskammaren lyfter vikten av tidig dialog med berörda företag vid utveckling av områden som redan används för verksamheter. Särskilt i Fiskhamnen. Lösningar för verksamheterna bör komma på plats tidigt för att möjliggöra smidiga flyttar och underlätta efterföljande bostadsutveckling. För de tomträtsuppläggelser som upphör bör uppsägning ske genom välavvägd överenskommelse.

Äldre- samt vård- och omsorgsnämnden påtalar vikten av att människor kan bli delaktiga i stadslivet. Äldre personer bör därför involveras i workshoppar och dialoger i stadutvecklingsprocesserna.

Gryaab betonar vikten av samråd med dem vid planering och byggnation eftersom deras undermarknanläggningar inte kan flyttas. Gryaab behöver säkra markrättigheter för sina anläggningar vid större förändringar av markanvändning eller försäljning av kommunala fastigheter.

Riksbyggen, Hemsö och Robert Dicksons stiftelse betonar vikten av samordning och öppen dialog mellan planeringsnivåerna eftersom arbetet med översiktsplanens ändring pågår parallellt med detaljplanering på deras fastigheter.

Kommunens kommentarer:

Stadsbyggnadsförvaltningen och exploateringsförvaltningen har dialog med Fiskhamnsverksamheterna om planering av ny fiskhamn. Förvaltningen delar synpunkten om vikten av en fortsatt dialog med företag inom samt aktörer som ingår i pågående planering.

I mars 2025 beslutade exploateringsnämnden om inriktning av hantering av tomträter inom området.

Flera äldregrupper involverades under samrådet och synpunkter som framkom i dialogen har sammanfattats i bilaga till samrådsredogörelsen.

Redaktionellt

Stadsmiljönämnden, Västra Götalandsregionen (VGR) och Sjöfartsverket har redaktionella synpunkter på de ändringar som rör Södra älvstranden. Bland annat om benämning av olika parker, att parker och stråk ibland saknas på markanvändningskartan, ordval och nyanser i olika skrivningar och faktafel.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingen har justerats redaktionellt.

MÖLNDALSÅNS DALGÅNG

Generellt

Göteborgsregionen (GR) och Mölndals kommun betonar vikten av samverkan inom Mölndalsåns dalgång. GR önskar att markanvändningskartan även visar den del av den gemensamma fördjupade översiktsplanen som rör Mölndals kommun för att få en tydligare förståelse för området i sin helhet.

Stadsmiljönämnden vill att det förtydligas att Mölndalsåns dalgång är en befintlig fördjupad översiktsplan från 2017 och att ändringen avser att den arbetas in i den digitala plattformen. Nämnden anser att fördjupningen är ofullständig om den endast utgår ifrån de dokument som togs fram då. Fördjupningen för Mölndals åns dalgång bidrar därmed till att cementera gamla underlag och strukturer och att stadens mål inte kan nås.

Göteborg & Co AB är positiva till att fördjupningen för översiktsplanen för Mölndalsåns dalgång arbetas in som en integrerad del av översiktsplanen.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingen har förtydligats med att ursprunget till förslaget är ett gemensamt arbete mellan Mölndal och Göteborg, men tar inte med den del av fördjupningen som ligger inom Mölndals kommun.

Ändring till utvidgad innerstad

Flera remissinstanser är positiva till att omvandla Mölndalsåns dalgång till utvidgad innerstad, framförallt Göteborg & Co och Västsvenska Handelskammaren. Göteborg & Co ser att en omvandling till utvidgad innerstad med blandad stadsbebyggelse ligger i linje med Göteborgs Stads program för destinationsutveckling och stärker evenemangsområdets framtida attraktionskraft. Västsvenska Handelskammaren ser att det stärker näringslivet och bidrar till en mer attraktiv stad.

Wallenstam anser att även Kallebäck bör klassas som utvidgad innerstad på samma sätt som Mölndalsåns dalgång.

Naturskyddsföreningen är positiv till att nybyggnation ska ske på redan ianspråktagen mark och att befintliga byggnader ska användas till nya ändamål. De önskar dock skarpare skrivningar för att få tydligare vägledning för efterföljande beslut.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingen har förtydligats angående Lisebergs betydelse för stråket.

Kallebäck utgör inte en sammanhängande del av innerstaden och har begränsad potential

att bli det på grund av barriärer i form av väg och järnväg. Skår är inte heller del av innerstaden, även om det ligger centralt. Mölndalsåns dalgång markeras som innerstad på grund av att det skapas sammanhängande innerstadsmiljöer. Området har också god kollektivtrafikförsörjning och har goda kopplingar till övriga staden.

Granskningshandlingen har förtydligats avseende att nybyggnation på orörd mark och rivning av befintliga byggnader ska undvikas.

Kollektivtrafik, gång och cykel

Flera remissinstanser ser att det är viktigt att förbättra möjligheterna att gå, cykla och åka kollektivt för att begränsa trafikalsstring inom området. Göteborg & Co framhåller tvärtom vikten av att området har god tillgänglighet för bilburna besökare. Exempelvis genom parkeringskapacitet, smidiga kopplingar till E6/E20 samt befintliga och tillkommande lokalgator. De ser att bilen ofta är det primära transportmedlet till besöksmålen inom området.

Länsstyrelsen betonar vikten av att kommunen genomför föreslagna åtgärder för att motverka ökad trafik.

Västra Götalandsregionen (VGR) önskar att planförslaget beaktar behov av framtida stopp för metrobuss på eller vid E6 i anslutning till Kallebäck, helst i anslutning till ny gång- och cykelbro. Det behövs bättre av- och påfart för busstrafiken i Kallebäcksmotet för att möjliggöra stombuss via E6 i stället för Sankt Sigfridsgatan. VGR är positiva till att öka tillgången till service och att utveckla gång- och cykelförbindelser i lokalvägnätet.

Mölndals stad upplyser om att de inte har angett någon exakt sträckning av ett pendelcykelstråk i Mölndalsåns dalgång utan endast funktionen som sådan. Mölndals långsiktiga ambition är att bygga ut pendelcykelstråk på båda sidor av järnvägen och E6an, men inte som snabbcykelstråk i direkt anslutning till dessa riksintressen. De förutsätter att Göteborgs avsikt med ett nytt cykelstråk ligger i linje med Mölndals intentioner. Exakt sträckning kan preciseras i samråd mellan kommunerna i senare skede.

Stadsmiljönämnden anser att fokus bör ligga på pendelcykelstråket i Mölndalsvägen eftersom ett snabbcykelstråk längs järnvägen inte är möjligt att genomföra och att det är svårt att genomföra ett cykelstråk på Kallebäckssidan.

Exploateringsnämnden konstaterar att biltrafiksystemet är hårt belastat inom området och att det behövs ett helhetsgrepp avseende trafikalsstring. De önskar att trafikutvecklingen analyseras inom ramen för ändringen av översiktsplanen som underlag för att identifiera lämpliga åtgärder för att främja gång- och cykelutvecklingen och minska biltrafiken, samt som underlag för dialog med Trafikverket.

Stadsmiljöförvaltningen önskar att det förtydligas att barriäreffekter för gång och cykel ska minska och att korsningspunkter för gång och cykel ska förbättras.

Naturskyddsföreningen i Göteborg stöttar omvandlingarna för fotgängare och cyklister och är positiv till förslaget om blandad stadsbebyggelse. De anser dock att det saknas ställningstaganden om parkeringstal och tankar om bilens framtida roll i Mölndals dalgång.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingen har kompletterats med text om behov av metrobusstation i anslutning till Kallebäck. Anspråket visas inte i karta. Granskningshandlingen har också förtydligats om barriäreffekter för gång och cykel och korsningspunkter.

Göteborgs Stad delar Mölndals syn på pendelcykelstråk. Pendelcykelstråk ligger fortsatt längs Mölndalsvägen, men granskningshandlingen förtydligas avseende att exakt utformning och placering behöver utredas vidare. Stadsbyggnadsförvaltningen delar stadsmiljöförvaltningens syn att en sträckning längs järnvägen inte är genomförbar.

Inarbetningen av fördjupad översiktsplan för Mölndalsåns dalgång innebär inte ett framtagande av en ny fördjupning, utan en genomgång av befintlig fördjupad översiktsplans aktualitet. Det som är aktuellt har lyfts in i översiktsplanen, det som inte är aktuellt har lämnats. Nya utredningar eller underlag har därmed inte tagits fram i samband med inarbetningen.

Parkeringsnormer hanteras inte i översiktsplanen, utan i separat policy och riktlinjer. Att göra området till innerstadsmiljö syftar till att skapa en mer nära stad och därmed minska behovet av bilresor.

Infrastruktur – vägar och järnväg

Flera remissinstanser har synpunkter på föreslagna kompletteringar i vägnätet.

Länsstyrelsen är positiv till kommunens ambition att binda samman Kallebäck med områdena väster om väg E6. Både Länsstyrelsen och Trafikverket är dock tveksamma till om en ny gång- och cykelbro över järnvägen och E6 kan genomföras.

Länsstyrelsen konstaterar att Mölndalsåns dalgång berörs av flera pågående eller planerade arbeten med trafikanläggningar, såsom Västlänken och Götalandsbanan. Planering och byggnation av dessa anläggningar kommer att spänna över flera år. Kommunen behöver därför ta hänsyn till och räkna med störningar under den långa byggtiden. Vidare behöver kommunerna beakta behovet av stora markytor som kommer att tas i anspråk som byggarbetsplats.

Härryda kommun noterar en ökad etablering av logistikverksamhet längs väg 40. De anser att planförslaget tydligare bör framhäva behovet av en direktkoppling från väg 40 till E6/E20 syd för ökad kapacitet och framkomlighet. Det krävs ett helhetsperspektiv för diskussioner om ansvar och finansiering av infrastruktur kopplat till etableringar av transportintensiva verksamheter och omlastningscentraler.

Mölndals stad vill att utveckling av infrastruktur i stråket studeras i nära samverkan med dem. Det gäller framförallt den föreslagna huvudgatan mellan Kallebäck och Lackarebäck, ny lokalgata väster om ICA Maxi till Mölndal i förlängningen av Flöjelbergsgatan och nytt pendelcykelstråk. De noterar att den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås möjliggör förändringar i anslutande infrastruktur och ser möjlighet att samarbeta för att skapa en bättre fungerande lokal infrastruktur.

Mölndals stad anser att det är otydligt hur en ny huvudgata mellan Kallebäck och Lackarebäck ska kunna koppla an till Kallebäckens befintliga infrastruktur. Enligt den gemensamma översiktsplanen för Mölndalsåns dalgång ska kopplingen i första hand utformas för gång-, cykel och kollektivtrafik. Mölndals stad önskar att detta förtydligas i översiktsplanen. En ny huvudgata med biltrafik mellan Kallebäck-Lackarebäck skulle få stora konsekvenser för trafiksituationen i Lackarebäcksmotet och försvåra för Mölndals kommande stadsutveckling öster om E6. Området är även utmanande topografiskt och utrymmesmässigt. Mölndals stad befarar att en ny lokalväg väster om ICA Maxi till Mölndal kan skapa önskade godstransporter.

Exploateringsnämnden påminner om att det pågår arbete med en detaljplan för skola inom en del av utredningsområde kommunikation (Södra Centrumförbindelsen). De förutsätter att eventuella markanspråk för Södra Centrumförbindelsen sker utanför planområdet.

Exploateringsnämnden anser att det bör förtydligas om revideringen av riksintresse Ny stambana Göteborg – Borås innebär förändrade markanspråk inom Mölndalsåns dalgång. De önskar också förtydligande av syftet med föreslagna kopplingar över barriärer.

Stadsmiljönämnden är positiv till att Mölndalsvägen fortsätter utvecklas som ett stråk med stadsmässig karaktär som stödjer ett levande stadsliv. Stadsmiljönämnden befarar dock att den detaljerade nivån kan försvåra genomförandet och föreslår mer generella skrivningar.

Wallenstam konstaterar att planerad koppling för cykel och fotgängare har varit del av

detaljplanen för Smörgatan och noterar att den har fått ett justerat läge. Wallenstam poängterar att det är viktigt att bron får en väl avvägd placering som tar hänsyn till flöden och kommande bebyggelse.

Kommunens kommentarer:

Ny gång- och cykelbro vid Kallebäck hanteras i efterföljande planering. Ny lokalväg väster om Ica Maxi studeras i pågående detaljplanering.

Ändringen av översiktsplan beskriver behovet av koppling från väg 40 till E6/E20. Kopplingen mellan Kallebäck och Lackarebäck beskrivs som en koppling för busstrafik, gång och cykel.

Pågående detaljplan för skola ligger utanför utredningsområde kommunikation. Granskningshandlingen har justerats så att texten om vägtunneln blir mindre detaljerad och att tunneln behöver utvecklas eller kompletteras.

Justerade korridorer för riksintresse Ny stambana Göteborg – Borås innebär inte förändrade markanspråk inom Mölndalsåns dalgång.

Natur, park och fritid

Flera remissinstanser såsom Länsstyrelsen, socialnämnd centrum och Göteborg & Co, är positiva till att kommunen avser att förstärka grönstrukturen längs Mölndalsån. Andra påtalar att det behövs fler parker och grönområden inom Mölndalsåns dalgång. Framförallt stadsmiljönämnden och exploateringsnämnden.

Länsstyrelsen, socialnämnd centrum och Göteborg & Co är positiva till att kommunen avser att stärka grönstrukturen längs Mölndalsån. Länsstyrelsen påpekar att infrastruktur idag påverkar vattenförekomstens kantzoner och svämplan. Att utveckla vattendragets närområde kan innebära en klar förbättring av vattenförekomstens morfologiska tillstånd och förutsättningarna för biologin i vattendraget. Länsstyrelsen påminner också om att föreslagna åtgärder kan utgöra vattenverksamhet och komma att kräva tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken. Socialnämnd centrum ser att förslagen om att rusta upp offentliga rum med mer grönska, samt skapa nya och förstärkta stråk och kopplingar, kan ge positiva sociala konsekvenser för människors vardagsliv genom ökad tillgänglighet och närhet till samhällsservice, grönska och rekreation.

Mölndals stad efterfrågar samverkan om grönstråket längs Mölndalsån. De ser att rapporten, ”Grönstruktur i Mölndalsåns dalgång (2014)”, som städerna gemensamt tog fram som underlag för den gemensamma fördjupade översiktsplanen för Mölndalsåns dalgång, fortfarande är relevant utifrån möjligheten att skapa ett grönstråk för rekreation och klimatanpassning.

Mölndals stad saknar också en beskrivning av Göteborgs arbete med lokala åtgärdsprogram för att uppnå god status för vattensystem och hur hänsyn ska tas i den fysiska planeringen utifrån åtgärdsprogrammen.

Stadsmiljönämnden och exploateringsnämnden anser att det behövs fler parker och grönområden inom Mölndalsåns dalgång. Stadsmiljönämnden konstaterar att implementeringen av fördjupningen för Mölndalsåns dalgång innebär att översiktsplanen cementerar brister avseende ekosystemtjänster, parker och andra offentliga friytor inom området. Det blir då inte möjligt att nå målen i styrande dokument om en grön stad med hållbara färdvägar. Utpekade gröna stråk längs Mölndalsån saknar förutsättningar att bli sammanhängande för fotgängare och cyklister.

Exploateringsnämnden ser att det skulle behövas omkring fem nya bostadsnära parker väster om E6 för att uppfylla översiktsplanens riktlinje att bostadsnära park/natur ska finnas inom 300 meter från bostäder och verksamheter förslaget. Det bör förtydligas vad som ska stå tillbaka för att skapa plats för parkytor, friytor och samhällsservice. Nämnden anser också att förändringen från ”övrig mellanstad” till ”värdefulla natur- och friluftsområden” vid Skårs kulle behöver studeras mer ingående.

Idrotts- och föreningsnämnden konstaterar att det saknas idrottsytor inom Mölndalsåns dalgång. De anser att den bostadsnära park som föreslås bör få möjlighet att breda ut sig och innehålla inslag som möjliggör en aktiv fritid för närboende.

Gryaab ser att planförslaget ger förutsättningar att bevara den biologiska mångfalden och utveckla naturvärden.

Naturskyddsföreningen i Göteborg anser att ambitionen om de ekologiska kantzoner runt Mölndalsån i innerstaden är bra, men att de även bör gälla utanför innerstaden. De önskar samtidigt tydligare krav på ekologiska kantzoner i stadens tätare delar. Föreningen anser också att det är för litet fokus på biologisk mångfald och att kommunen bör ta fram en tydligare plan för Mölndalsåns dalgång enligt Miljö- och klimatprogram för Göteborgs Stad 2021-2030.

Institutet för konst och kaos vill att förutsättningarna för maskar och ålar ska synliggöras inom Mölndalsåns dalgång.

Kommunens kommentarer:

Inarbetningen av fördjupad översiktsplan för Mölndalsåns dalgång innebär inte ett framtagande av en ny fördjupning, utan en genomgång av befintlig fördjupad översiktsplans aktualitet. Det som är aktuellt har lyfts in i översiktsplanen, det som inte är aktuellt har lämnats. Nya utredningar eller underlag har därmed inte tagits fram i samband med inarbetningen.

Stadsbyggnadsförvaltningen är medveten om att det saknas park inom Mölndalsåns dalgång. Det finns många utmaningar i denna geografi på grund av hög exploatering, hårdgjorda ytor och konkurrens om mark. För att nya parker ska tillskapas krävs att kommunen köper in mark. I löptexten för Mölndalsåns dalgång framgår att det finns behov av mer grönstruktur och att det finns behov av fler bostadsnära parker. Granskningshandlingen har kompletterats med objektsbeskrivning och löptext om behovet, samt att kommunen behöver göra inköp av mark. Frågan hanteras i större detaljeringsgrad i efterföljande skeden. Det blågröna stråket längs med Mölndalsån är centralt att värna. Om stråket är tillräckligt brett för att innehålla funktioner så kanske det till viss del kan komplettera några bostadsnära parker.

Hela Mölndalsån ligger inom innerstaden i Göteborg. I den täta staden finns begränsningar i form av exempelvis byggnader och andra funktioner nära ån som gör att möjligheten till ekologisk kantzona begränsas eller omöjliggörs på vissa ställen. Därför accepteras ibland lägre mått. Detta då staden ser att det är bättre med en liten åtgärd på platser med begränsade förutsättningar än ingen åtgärd alls. För vattendrag i mellanstaden är ambitionerna högre och ekologisk funktion vägs tyngre.

Granskningshandlingen har inte ändrats avseende markanvändning vid Skårs kulle, då området berör värdefull natur.

Kommunen har mål om att höja den biologiska mångfalden i hela staden. Kommunen har dock inte planer för specifika arter. Berörd del av Mölndalsån är sannolikt möjlig att använda som vandringsled för fiskar.

Klimatrelaterade risker, översvämning

Flera remissinstanser påtalar att hantering av översvämningssrisker behöver förtydligas inom Mölndalsåns dalgång.

Länsstyrelsen behöver ett fördjupat underlag för att ta ställning till risker för översvämning. Läs mer under rubriken Klimatanpassning. Länsstyrelsen påminner om att Mölndalsån är ett befintligt markavvattningsföretag. Områden som markavvattnas är ofta känsliga för översvämning. Vid planläggning av ett område med befintlig markavvattning bör de gällande tillstånden omprövas utifrån de förändrade förhållandena.

SIGI påpekar att fördjupningen tydligare behöver beskriva geologiska och geotekniska förhållanden. De önskar också beskrivningar av om planförslaget innebär förändrade förutsättningar för de geotekniska säkerhetsfrågorna (ras, skred, erosion).

Mölndals kommun lyfter att översvämningssproblematiken vid Mölndalsån är en mellan-kommunal fråga och att det hade varit värdefullt att samarbeta om lämpliga höjder för byggnaders lägsta golvnivåer längs med ån.

Mölndals kommun och exploateringsnämnden önskar att översvämningssfrågor hanteras på samma sätt som för Södra älvstranden. Yta för skyfall bör markeras i markanvändningskartan för att synka med målsättningen i tillägget om klimatanpassning.

Kretslopp och vattennämnden framhåller att det bör förtydligas att Mölndalsån utgör en naturlig lågpunkt i området och att den har en viktig funktion som skyfallsled. Vid utveckling av det blågröna stråket behöver Mölndalsåns funktion och kapacitet att hantera höga flöden vid dimensionerande skyfall beaktas.

Västsvenska Handelskammaren är positiva till att klimatanpassningar integreras i planeringen för Mölndalsåns dalgång.

Kommunens kommentarer:

Kommunen har haft dialog med Länsstyrelsen och Mölndals stad om översvämningssproblematik vid Mölndalsån.

Granskningshandlingen har inte förtydligats avseende beskrivning av geotekniska förhållanden. Frågan om geotekniska förhållanden beskrivs på den här nivån även i resterande delar av översiktsplanen. Inarbetningen av fördjupad översiktsplan för Mölndalsåns dalgång innebär inte ett framtagande av en ny fördjupning, utan en genomgång av befintlig fördjupad översiktsplans aktualitet. Det som är aktuellt har lyfts in i översiktsplanen, det som inte är aktuellt har lämnats. Nya utredningar eller underlag har därmed inte tagits fram i samband med inarbetningen.

Föreningar beskrivs i tematisk inriktning Hälsa och säkerhet i gällande översiktsplan. Text om företrad mark har lyfts in från den befintliga fördjupningen till granskningshandlingen.

Granskningshandlingen har inte kompletterats med ytterligare kartlager då det skulle riskera att försämra läsbarheten av översiktsplanen.

Mölndalsåns dalgång har mindre frihetsgrader än Södra älvstranden. Översvämningssfrågor hanteras i den tematiska inriktningen för klimatanpassning.

Stadsbyggnadsförvaltningen är medveten om att det saknas park inom Mölndalsåns dalgång. Det finns många utmaningar i denna geografi på grund av hög exploatering, hårdgjorda ytor och konkurrens om mark. För att nya parker ska tillskapas krävs att kommunen köper in mark. Granskningshandlingen har kompletterats med objektsbeskrivning och löptext om behovet, samt att kommunen behöver göra inköp av mark.

Granskningshandlingen har kompletterats med text om att Mölndalsån är utpekad skyfallsled.

Övriga risker

Länsstyrelsen anser att den vägledning som finns för farligt gods ska tillämpas. Det innebär ett bebyggelsefritt område om 30 meter. Den zonindelning som finns i vägledningen avseende farligt gods kan med fördel användas som stöd för tidig planering. All planering inom 150 meter från leder med transporter med farligt gods, behöver studera frågan om farligt gods och det kan krävas anpassningar och skyddsåtgärder.

Exploateringsnämnden ser att goda boende- och vistelsemiljöer utifrån luft- och bullersituationen behöver beaktas på samma sätt som för Södra älvstranden. De anser också att det saknas information om föroreningar/markmiljö inom Mölndalsåns dalgång.

Kommunens kommentarer:

Text om förorenad mark har lyfts in från den befintliga fördjupningen till granskningshandlingen. Granskningshandlingen har också förtydligats avseende luft och buller. I övrigt har inte beskrivningen av risker fördjupats inom Mölndalsåns dalgång.

Inarbetningen av fördjupad översiktsplan för Mölndalsåns dalgång innebär inte ett framtagande av en ny fördjupning, utan en genomgång av befintlig fördjupad översiktsplans aktualitet. Det som är aktuellt har lyfts in i översiktsplanen, det som inte är aktuellt har lämnats. Nya utredningar eller underlag har därmed inte tagits fram i samband med inarbetningen.

Gällande översiktsplan utgår från den vägledning om farligt gods som Länsstyrelsen åberopar. Kommunen avser att komplettera gällande översiktsplans vägledning om hantering av risker avseende farligt gods med annat styrande dokument.

Konst och kultur

Kulturnämnden är positiva till att befintliga byggnader används till nya ändamål, både ur kulturvärdesperspektiv och klimathänsyn. Angående före detta Wezäta anser nämnden att hela byggnadens värden ska tas tillvara, inte bara fasaden mot Mölndalsvägen.

Kulturnämnden anser att offentlig konst bör beskrivas som en del i arbetet med att uppnå önskade kvaliteter inom Mölndalsåns dalgång. Oavsett var du bor i Göteborg ska du kunna möta en mångfald av konst i närmiljön.

Kulturnämnden beskriver kända fornlämningar inom området i form av boplatser och Örgryte by med sockenkyrka. De konstaterar att arkeologiska utredningar behöver göras inför eventuell exploatering.

Socialnämnd sydväst betonar vikten av att stadsutvecklingen förhåller 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. Nämnden bedömer att ändringarna inom Mölndalsåns dalgång värnar stadens karaktärer, kulturmiljöer och identiteter.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingen har korrigerats avseende felaktig text om Wezäta. Granskningshandlingen har också förtydligats genom att en tidigare bilaga har inarbetats i karaktärsbeskrivningar i översiktsplanen, samt genom en text om hur bilagor hanteras i ändringen av översiktsplanen och genom ett uppdaterat kulturmiljöunderlag.

Offentlig konst och andra frågor om konst och kultur hanteras i den gällande kommunövergripande översiktsplanen och omfattas inte av ändringen av översiktsplanen.

Redaktionellt

Exploateringsnämnden och kulturnämnden har redaktionella synpunkter om att förtydliga vilka delar fördjupningen för Mölndalsåns dalgång som redan har genomförts och att kulturmiljöer som ligger i Mölndals kommun bör utgå.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingen har förtydligats avseende vad som menas med kort och lång sikt. Granskningshandlingen har också justerats så att kulturmiljöer som ligger i Mölndals kommun utgår.

SÖDRA ASKIM

Generellt

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att frågor som rör planeringsreserverna inom Södra Askim behöver hanteras på nytt och mer detaljerat i en ny översiktsplan om det blir aktuellt att planera för dessa områden.

Stadsmiljönämnden vill att det förtydligas att Södra Askim är en befintlig fördjupad översiktsplan från 2011 och att ändringen avser att den arbetas in i den digitala plattformen. Nämnden anser att fördjupningen är ofullständig om den endast utgår ifrån de dokument som togs fram då. Fördjupningen för Södra Askim bidrar därmed till att cementera gamla underlag och strukturer och att stadens mål inte kan nås.

Kungsbacka kommun ser att Göteborgs Stad bör möjliggöra för småhus i områden som Nya Hovås.

Kommunens kommentarer:

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar Länsstyrelsen bedömning.

Markanvändningen i södra Askim avvägdes i samband med framtagandet av ÖP 2022. Stadsbyggnadsförvaltningen ser inte att något nytt tillkommit för att ompröva detta. Detaljeringsnivån för park i södra Askim motsvarar den nivå som finns för andra större samhällen i ytterstaden, såsom Kärra och Torslanda. Syftet med ändring av översiktsplan avseende södra Askim är att arbeta in de delar som fortsatt är aktuella. Syftet är inte att ha en fördjupad del för området, så som finns för innerstaden, Högsbo-Frölunda samt Södra älvstranden. I dessa delar finns en annan detaljeringsnivå avseende park.

Kollektivtrafik, gång och cykel

Flera remissinstanser lyfter fram vikten av förstärkt kollektivtrafik i de södra delarna av Göteborg. Framförallt Västra Götalandsregionen (VGR), göteborgsregionen (GR) och Mölndals stad. Flera poängterar att framtida kollektivtrafik i form av metrobuss eller järnväg påverkar angränsande kommuner (Kungsbacka och Mölndal). GR anser att det är angeläget att ta ett samlat grepp om utvecklingen i södra delen av göteborgsregionen för att få till ett hållbart kollektivtrafiksystem. Samspelet mellan bebyggelseutveckling och väg- och kollektivtrafikinfrastruktur är avgörande för att skapa en långsiktigt stark och hållbar regional struktur.

Västra Götalandsregionen (VGR) påpekar att utredningen av metrobussens framtida linjenät kan påverka utformningen av stödjande infrastruktur söder om Brottkärr och vidare ner mot Kungsbacka. De noterar vidare att två av tre reserverade korridorer för framtida järnväg längs väg 158 kvarstår. VGR:s bedömning är att en eventuell utbyggnad av järnväg i stråket sannolikt ligger långt fram i tiden, inte före 2070.

Mölndals stad anser att det är positivt med en förstärkt kollektivtrafik i södra delarna av Göteborg vilket i förlängningen påverkar Mölndals stad positivt. Detta skapar ökade

möjligheter för en förstärkt kollektivtrafik mellan kommunerna och förbättrar de mellan-kommunala och regionala pendlingsmöjligheterna med yteffektiva transportsätt. Bedömning av ändringen av översiktsplanens konsekvenser hade underlättats med en trafikanalys som visar effekterna på transportkommunikationerna utifrån föreslagen bebyggelseutveckling och befolkningsökning.

Socialnämnd sydväst och stadsmiljönämnden har synpunkter på förslaget till ombyggnad av Brottkärrsmotets ramper. Socialnämnd sydväst vill se en tydligare beskrivning av varför detta är nödvändigt utifrån exempelvis sociala mål för stadsutvecklingen. Stadsmiljönämnden befarar att en ombyggnation av ramperna flyttar biltrafik till mindre lämpliga gator, tar resurser från åtgärder för exempelvis gång och cykel samt påverkar framkomligheten för kollektivtrafik.

Stadsmiljönämnden lyfter även att väghållarfrågan behöver hanteras.

Socialnämnd sydväst är positiva till förbättrade möjligheter för barn att röra sig på egen hand till fots och med cykel i och med ett nytt gång- och cykelstråk. De lyfter samtidigt att ny sträckning för gång och cykel behöver tas fram i dialog med boende. Vissa gång- och cykelvägar genom och runt Billdals park behöver ses över som ett led i att skapa ett attraktivt pendelcykelnät till fler målpunkter än bara utmed Säröbanan.

Kommunens kommentarer:

Stadsbyggnadsförvaltningen delar remissinstansernas syn på vikten av förstärkt kollektivtrafik i södra delarna av Göteborg, samt behov av samarbete över kommungränserna.

Trafikanalyser över området blir aktuellt först i efterföljande planeringskede.

En ombyggnad av Brottkärrsmotets ramper krävs för att realisera den bostadspotential som har identifierats i området. Ombyggnationen av ramper ska ses tillsammans med en framtida järnväg, som ökar kapaciteten för kollektivtrafiken. I efterföljande planering krävs fördjupade studier samt en mer detaljerad social konsekvensbeskrivning.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar socialförvaltningens syn om att framtida sträckning av eventuellt gång- och cykelstråk behöver tas fram i dialog med boende.

Natur, park och fritid

Synpunkterna om mark för natur, park- och fritidsändamål varierar.

Miljö- och klimatanämnden anser att den gröna kilen Sandsjöbacka och jordbruksmark ska bevaras som naturområden och inte ingå i planeringsreserven. De anser också att en pågående detaljplan vid Gamla Brottkärrsvägen i Askim bör avbrytas utifrån översiktsplanens inriktning att jordbruksmark inte ska bebyggas inom övriga bebyggelseområden i ytterstaden (vilket gäller inom detta område).

Stadsmiljönämnden påpekar att bristen på tillgängliga parker i området behöver hanteras. Socialnämnd sydväst anser att ställningstagandet om jordbruksmark inom kust och landsbygd och övriga grönområden bör skärpas ytterligare. Planering av nya bostäder bör inte ske i dessa områden. Skrivningen öppnar upp för att ta grönområden i anspråk för offentlig verksamhet. Bostadsbebyggelsen bör anpassas så att offentlig verksamhet kan byggas på redan exploaterad mark. De vill att det förtydligas om ställningstagandena om jordbruksmark innebär någon målkonflikt som berör planeringsreserven i Svindal och Gatersered.

Idrotts- och föreningsnämnden ser behov av att säkerställa mark för idrott i översiktsplanen. Området vid Nygårdsskolan och Billdalsvallen är ett betydelsefullt kluster av idrottsanläggningar som försörjer hela den södra kommundelen. De konstaterar att det råder en brist

på bollplaner inom området efter att Sandåsområdet byggdes ut. Nämnden vill att det område där det idag finns beteshagar för hästar och bollspelsytor intill Nygårdsområdet pekas ut för idrott och att Billdalsvallen pekas ut som ett befintligt område för idrott och rekreation.

Stadsfastighetsnämnden menar tvärtom att parker, allmän platsmark och skyfallsytor ska ta hänsyn till planerade kommunala behov. Billdals park är markerad på en yta för en grundskola vid Stora Svindal.

Hovås Billdal IF (HBIF) önskar förlänga sitt nuvarande avtal med ytterligare 10 år för att kunna möta det behov de ser.

Kommunens kommentarer:

När planeringsreserverna ska börja planeras behöver en ny översiktsplan med tillhörande miljöbedömning tas fram. När det blir aktuellt kommer lämplig markanvändning att avvägas på nytt.

I beskrivningen av Sandås framgår att 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. Den större delen tillkommande bostäder i Sandås ligger öster om väg 158 (utöver planeringsreserverna). Delar av området ingår i pågående planprogram för Sandås. Inom planprogrammet sker avvägning av hur tillkommande bostäder kan tillgodose sitt parkbehov.

Markanvändningen i Sandås avvägdes i samband med framtagandet av ÖP 2022. Stadsbyggnadsförvaltningen ser inte att något nytt tillkommit för att ompröva detta. Markanvändningen, där Billdals bollplaner och hästhagar ligger, är definierad som "Värdefulla natur och friluftsområden". I tillhörande rekommendation för marken framgår: "Som huvudregel ska inga åtgärder som negativt påverkar områdenas värden för natur och friluftsliv genomföras. Ekosystemtjänster, särskilt ekologiska, ska utvecklas. Stor restriktivitet mot ny bebyggelse ska iakttas och områdena ska så långt möjligt hållas fria från trafik- och industribuller och ljuspåverkan. I undantagsfall kan intrång i dessa områden tillåtas för skola/förskola."

Granskningshandlingen har inte reviderats vid Stora Svindal (Billdals park). Området öster om Billdalsvägen är utpekad som Värdefull natur. I rekommendationen för Värdefull natur framgår att som huvudregel ska inga åtgärder som negativt påverkar områdenas värden för natur och friluftsliv genomföras, men även att "I undantagsfall kan intrång i dessa områden tillåtas för skola/förskola". Det förutsätter dock att en lokaliseringsstudie har tagits fram, där alternativa platser har utretts och konsekvensbedömts. Den byggrätt som finns inom området möjliggör för centrumändamål och inte allmänt ändamål vilket gör att en skola på platsen skulle kräva prövning genom ny detaljplan, vilket väcker frågan om det kan finnas en mer lämplig placering närmare redan sammanhållen bebyggelse.

Avtal och arrenden hanteras inte i översiktsplanen. Hovås Billdal ifs fråga om förlängt avtal har hanterats av exploateringsförvaltningen.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver visa att en utbyggnad av en hamn inte kommer innebära någon negativ påverkan på miljö kvalitetsnormer vatten i Askims fjord. De påtalar att det är risk att vattenförekomsten inte uppnår god status inom satt tidsgräns. I VISS anges att småbåtshamnar kan påverka vattenförekomsten.

Miljö- och klimatnämnden upplyser om att Haga å nu pekas ut som en vattenförekomst

och att de miljö kvalitetsnormer som är under framtagande för Haga å behöver beaktas i ändringen av översiktsplanen.

Kommunens kommentarer:

Utbyggnad av Killingsholmens småbåtshamn är för närvarande inte aktuell. Vid framtida eventuell utbyggnad eller planläggning ska översiktsplanens rekommendationer för mindre hamn följas. Granskningshandlingen har förtydligats avseende rekommendationen för mindre hamn. Följande mening har lagts till: "Särskilda studier för påverkan på MKN Vatten krävs vid eventuell utveckling av småbåtshamn."

Granskningshandlingen har kompletterats så att markanvändningskartan visar Haga å som vattendrag. Samtliga vattendrag har tillhörande rekommendation "Vattenmiljöer ska värnas och den ekologiska och kemiska statusen i stadens sjöar och vattendrag ska förbättras. Åtgärder krävs för att klara miljö kvalitetsnormerna (MKN) för ytvatten".

Klimatrelaterade risker

Statens geotekniska institut (SGI) påpekar att fördjupningen tydligare behöver beskriva geologiska och geotekniska förhållanden. De önskar också beskrivningar av om planförslaget innebär förändrade förutsättningar för de geotekniska säkerhetsfrågorna (ras, skred, erosion).

Kretslopp och vattennämnden lyfter fram att dagvatten behöver hanteras på sätt som minskar påverkan på vattendragen i området. Krogabäcken bör pekas ut som och utvecklas till skyfallsled. Utrymmen för fördröjningsdammar för dagvatten bör hanteras i detaljplan. Nämnden vill att det förtydligas att Krogabäcken är hårt belastad idag och har viss översvämningsproblematik.

Kommunens kommentarer:

Planförslaget innebär inga förändrade förutsättningar. För Södra Askim gäller de generella skrivningar avseende geoteknik som finns under kapitel Hälsa och Säkerhet. Planeringsreserverna innebär att planering ska starta först på lång sikt. Vid planeringsstart krävs fördjupade geotekniska utredningar.

Granskningshandlingen har kompletterats så att objektsbeskrivningen för Krogabäcken redovisar hantering av dagvatten och skyfall, såväl för befintlig som framtida situation.

Teknisk infrastruktur

Kretslopp och vattennämnden lyfter att ledningsnätet för dricksvatten och spillvatten i området behöver förstärkas vid en utbyggnad enligt förslaget. Nämnden vill att det förtydligas att det krävs stora investeringar inom vatten och avlopp.

Ellevio påpekar att elnätet i området behöver förstärkas. De önskar tidig dialog för att hitta effektiva och hållbara lösningar tillsammans med kommunen och andra ledningsägare.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingen har förtydligats så att det framgår att utbyggnad av planeringsreserverna kräver stora investeringar inom vatten och avlopp och elförsörjning.

Konst och kultur

Kulturnämnden anser att offentlig konst bör beskrivas som en del i arbetet med att uppnå önskade kvaliteter inom södra Askim. Oavsett var du bor i Göteborg ska du kunna möta en mångfald av konst i närmiljön. Nämnden påpekar också att arkeologiska utredningar behöver göras inför eventuell exploatering.

Kommunens kommentarer:

Konstens betydelse i stadsrummen hanteras i den gällande översiktsplanen i avsnittet om Gestaltad livsmiljö. Gestaltad livsmiljö ingår inte i ändringen av översiktsplanen för södra Askim. En rekommendation under Gestaltad livsmiljö är att "driva på utvecklingen av väl gestaltade platser genom tillfällig arkitektur och platsskapande aktiviteter och tillämpa en-procentregeln gällande konst i offentliga miljöer."

I efterföljande planering kommer erforderliga utredningar för fornlämningar att tas fram vid behov.

Övrigt

Länsstyrelsen poängterar att det är viktigt med skyddsavstånd mellan hästverksamhet och bostäder, då hästar kan ge upphov till allergibesvär. Lämpliga avstånd bör utredas i detaljplaneskedet.

Socialnämnd sydväst har redaktionella synpunkter om hur gång- och cykelvägar redovisas. De vill också att det förtydligas vad som avses med "lång sikt" och att ändringen inte bedöms påverka förutsättningarna för Göteborgs befolkningsökning fram till 2050.

Kommunens kommentarer:

Länsstyrelsens synpunkter om skyddsavstånd till hästverksamhet noteras.

Framtida gång- och cykelstråk behöver studeras vidare i efterföljande planering.

Granskningshandlingen har förtydligats avseende vad som menas med kort och lång sikt. Översiktsplanen möjliggör för att Göteborg ska kunna omhänderta en befolkningstillväxt på cirka 250 000 nya invånare, utifrån 2022 års befolkningsmängd. Detta möjliggörs till cirka 80% genom bostäder i innerstaden och mellanstaden. Cirka 20% av den tillkommande bebyggelsen föreslås i ytterstaden. För att rymma 250 000 nya invånare kan ett av översiktsplanens utpekade utredningsområden för blandad stadsbebyggelse behöva tas i anspråk. I södra Askim finns inga utredningsområden, utan planeringsreserver, som bedöms vara aktuella först bortom 2050.

Exakt när Göteborg har överstigit ökningen av 250 000 nya invånare är svårt att prognosticera. De senaste 2 åren har Göteborgs befolkningsökning varit något lägre än vad tidigare befolkningsprognoser pekat mot. På nationell nivå har fruktsamheten minskat, vilket kan komma att påverka befolkningstillväxten i hela landet, om det visar sig vara en ihållande trend. Utifrån denna oförutsägbarhet om befolkningstillväxten är det inte möjligt att sätta ett årtal för när planeringsreserverna kan behöva tas i anspråk.

En annan aspekt är om det finns politisk vilja att av olika skäl tidigarelägga planeringen av planeringsreserverna. Detta kommer dock kräva ny översiktsplan med tillhörande miljöbedömning.

JORDBRUKSMARK OCH LIVSMEDELSFÖRSÖRJNING

Generellt

Remissinstanserna är överlag positiva till att kommunen har tagit fram ett tematiskt tillägg om jordbruksmark, bland annat göteborgsregionen, miljö- och klimatnämnden, socialnämnden nordost, Lantbrukarnas Riksförbund Göteborg (LRF) och Partille kommun. Det är bra att jordbruksmark prioriteras gentemot andra samhällsintressen och att det framgår vilka

principer som gäller för exploatering. Flera instanser har samtidigt synpunkter på kommunens lokaliseringsutredning, beskrivning av jordbruksmarkens värden, exploatering av jordbruksmark m.m.

Länsstyrelsen anser att det är bra att staden synliggör jordbruket och livsmedelsförsörjningen. Det kan på sikt ge ett bra underlag för en väl avvägd, framtida planering. Partille kommun poängterar att det är viktigt att dessa frågor hanteras i ett regionalt perspektiv för att säkerställa en hållbar utveckling som gynnar samtliga kommuner.

Miljö- och klimatnämnden anser inte att planförslaget i tillräcklig grad svarar mot stadsbyggnadsnämndens uppdrag att ta fram ett tematiskt tillägg till översiktsplanen gällande lokal livsmedelsförsörjning.

Flera instanser lyfter att det är positivt att jordbruksmark värnas då det bidrar till att göra Göteborg mer robust inför framtida utmaningar. Stadens möjligheter till livsmedelsförsörjning och resiliens stärks i en osäker omvärld till följd av klimatförändringar och krig. Att värna jordbruksmark bedöms ha positiva sociala konsekvenser för framtida generationer.

Lantbrukarnas Riksförbund Göteborg (LRF) är positiva till att jordbruksmarken har fått högre status och att framtida livsmedelsproduktion värdesätts. De poängterar att de flesta ekosystemtjänsterna verkar på den plats de uppkommer och kan inte flyttas till annan plats. Jordbruksmarken är en naturresurs som kan ge mat och foder under mycket lång tid om den förvaltas på ett bra sätt. För att kunna odla krävs att åkermarken är väl dränerad och har en bra mullhalt. Odlingslandskapet är ett svenskt kulturarv. Betande djur är nödvändiga för ett landskap med åkrar och betesmarker.

LRF anser att framtida byggande ska ta hänsyn till befintliga jordbruksföretag för att inte hindra brukande av marken eller hindra fortsatt betesdrift. Det är också viktigt att ta hänsyn till vattenavrinning till omgivningen. Dagens vägtrummor och diken är inte alltid dimensionerade för att ta emot vatten från fler hårdgjorda ytor vilket kan få konsekvenser för möjligheten att bruka jordbruksmarken. De lyfter också fram vikten bra bärighet på vägarna och tillräcklig bredd för stora maskiner.

Naturskyddsföreningen i Göteborg vill att jordbruksmark prioriteras högre än idag. De anser att dagens skydd av jordbruksmark inte är tillräckliga för att säkerställa ett långsiktigt bevarande. De noterar att 39% av jordbruksmarken i Göteborg har försvunnit sedan år 1975. Trots ambitiösa mål i stadens miljö- och klimatprogram för 2021–2030 finns det fortfarande områden där jordbruksmark kan exploateras för blandad stadsbebyggelse och verksamheter, vilket kan leda till fragmentering och förlust av värdefull jordbruksmark. Det krävs alltså starkare åtgärder för att skydda jordbruksmarken från exploatering.

Naturskyddsföreningen anser att Göteborgs Stad och andra kommuner i Sverige måste stärka skyddet för jordbruksmark genom att införa striktare regler för exploatering av jordbruksmark, öka stöden för hållbar jordbruksproduktion, främja lokal livsmedelsproduktion, minska beroendet av importerade livsmedel och säkerställa att jordbruksmarken används på ett sätt som bevarar dess biologiska och kulturella värden.

En privatperson anser inte att Göteborgs närområde bör användas för jordbruk.

Kommunens kommentarer:

Syftet med denna ändring av översiktsplanen är att värna och utveckla jordbruksmark, och skapa tydlighet i vad som får respektive inte får göras med jordbruksmarken.

Arbetet har avgränsats utifrån den rådighet och styrningsmöjligheter som plan- och bygglagen ger inom ramen för översiktsplanering. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att andra typer av styrdokument är lämpligare om det behövs ytterligare inriktningar för lokal livsmedelsförsörjning i Göteborg.

Lokaliseringsutredning

Länsstyrelsen konstaterar att kommunen inte gör en fullständig utredning enligt 3 kap. 4§ miljöbalken. Kommunen har lyft fram vad som anses vara väsentliga samhällsintressen för att ta mark i anspråk, men inte visat varför andra områden som inte är jordbruksmark inte kan användas. Kommunen har alltså inte jämfört områden med jordbruksmark med andra områden, och utifrån en sådan jämförelse valt de mest lämpliga för exploatering.

Länsstyrelsen anser inte att det är tillräckligt att redogöra för alla fördelar med de valda platserna för att kunna dra slutsatsen att det saknas alternativ som är tillfredsställande från allmän synpunkt. Kommunen behöver jämföra med andra faktiska områden. Kommunen bör göra hela utredningen enligt 3 kap. 4§ miljöbalken i översiktsplanen. Att göra denna utredning i detaljplaneskedet begränsar möjligheten att jämföra områden med verkliga alternativ.

Naturskyddsföreningen i Göteborg anser att lokaliseringssprövningen som krävs enligt miljöbalken ofta är otillräcklig, eftersom den inte alltid tar hänsyn till långsiktiga konsekvenser för livsmedelsförsörjningen och biologisk mångfald.

Business Region Göteborg (BRG) anser att bedömningen av jordbruksmarkens möjliga försörjningsgrad behöver avvägas mot intressen att använda marken för annat ändamål utifrån Göteborgs roll som nationell tillväxtmotor med Nordens största hamn och annan systemviktig infrastruktur. Det är bra att översiktsplanen anger att det är av väsentligt samhällsintresse att utveckla industri och företag i utpekade områden för verksamheter och att jordbruksmark i dessa geografier därför får exploateras, givet att det inte finns andra skydd som hindrar.

BRG anser att jordbruksmarken bör graderas utifrån dess förmåga att bidra till en hög försörjningsgrad samt ekonomiska förutsättningar att bedriva ett rationellt jordbruk. Eftersom Göteborg har spillvärme från industrin kanske det ur försörjningsgradsperspektiv är mer rationellt att nyttja icke högproduktiv jordbruksmark till växthusodling eller annan verksamhet som kan bidra till en högre sysselsättningsgrad.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingen har förtydligats avseende jämförelser med andra områden som inte berör jordbruksmark, för att på så vis visa på valet av mest lämpliga områden för exploatering. Granskningshandlingen har kompletterats med en komplett lokaliseringsutredning avseende verksamhetsmark och förtydligats avseende områden för blandad stadsbebyggelse.

Jordbruksmark är skyddad i lagstiftningen (3 kap 4 § miljöbalken) och livsmedelsförsörjning är en nationell angelägenhet. Jordbruksmark är en ändlig resurs som inte går att återskapa om den ianspråk tas för exploatering. Jordbruksmark som inte anses ekonomiskt rationell att bruka idag jordbruk idag kan visa sig vara rationell i framtiden. Den kan komma att spela en viktig roll för framtida livsmedelsproduktion, dels kopplat till klimatförändringar, dels till andra brukningsmetoder.

Granskningshandlingen har reviderats så att jordbruksmark som ligger inom exempelvis rik-sintresse hamn eller planlagda områden utgår. Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning kvarstår om hur mycket verksamhetsmark som behövs.

Jordbruksmarkens naturvärden

Flera remissinstanser noterar att de tematiska tilläggen för jordbruksmark och energi samt ändringar inom tematiska inriktningar för klimatanpassning, mobilitet och infrastruktur kan leda till en större ekologisk hållbarhet. Flera instanser anser samtidigt att kommunen bör förtydliga beskrivningen av jordbruksmarkens naturvärden.

Länsstyrelsen anser att biotopskyddade objekt som stenmurar, småvatten, odlingsrösen och åkerholmar bör lyftas fram i beskrivningen av jordbruksmarkens naturvärden. Dessa objekt har höga värden som spridningskorridorer eller reträttplatser för jordbrukslandskapets växt- och djurarter, stor betydelse för pollinerande insekter, viloplats för grod- och kräldjur samt ger variation i ett annars homogent jordbrukslandskap. För att dessa miljöer ska ha ett skydd genom biotopskyddsbestämmelserna är det avgörande att jordbruksmarken de omges av bevaras. Att bevara all typ av jordbruksmark är positivt för den biologiska mångfalden.

Miljö- och klimatnämnden anser att jordbruksmarkens värde för den biologiska mångfalden behöver förtydligas. Många växter och djur är beroende av det öppna landskapet och att markerna brukas. Ett av de stora hoten mot många arters överlevnad är avslutad hävd, som leder till igenväxning och försämrade livsbetingelser som arterna inte är anpassade för. Kompensationsåtgärder bör vidtas för att ersätta förlusten av de ekosystemtjänster som jordbruksmarken bidragit med, när jordbruksmark tas i anspråk. Exempelvis genom att restaurera övergiven jordbruksmark till betes- eller ängsmark på annan plats i kommunen.

Miljöförvaltningen anser vidare att kopplingen till de nationella miljömålen "Ett rikt odlingslandskap" samt "Ett rikt växt- och djurliv" bör nämnas. En betydande andel av arter på den nationella rödlistan är kopplade till odlingslandskapet, vilket innebär att jordbruksmarken har stor betydelse för arters bevarande och den biologiska mångfalden. Att bevara och bruka jordbruksmark i kommunen bidrar till en vändning av den nedåtgående trend som dessa miljömål befinner sig i dagsläget.

Exploateringsnämnden noterar att det öppna jordbrukslandskapet har höga natur-, kulturmiljö- och upplevelsevärden, särskilt i markerna närmast Nordre älv respektive Lärjeån. Fortsatt brukande av dessa marker är avgörande för att värdena ska bibehållas.

Exploateringsnämnden vill att avsnittet om jordbruksmark och livsmedelsförsörjning ska lyfta fram information från kunskapsunderlaget om vikten av ekologisk produktion och höga naturvärden på naturbetesmarker och slätterängar. Samt det småskaliga mosaiklandskapets vikt för att bibehålla flera av ekosystemtjänsterna.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingen har förtydligats avseende biotopskyddade objekt, jordbruksmarkens betydelse för den biologiska mångfalden, höga naturvärden inom naturbetesmarker och slätterängar, kopplingen till nationella miljömål samt kulturhistoriska värden i enlighet med utredningen "Värdefulla natur- och kulturmiljöer i odlingslandskapet".

Stadsbyggnadsförvaltningen avser att undersöka om kommande anvisning för planering på jordbruksmark kan omfatta kompensationsåtgärder för förlorade ekosystemtjänster när jordbruksmark ianspråk tas.

Jordbruksmarkens värden för livsmedelsförsörjning

Flera remissinstanser vill att jordbruksmarken värderas för att se vilken som är värd att bevara och vilken som kan tas i anspråk för annan användning. Västsvenska Handelskammaren ser att det bör vara den produktiva jordbruksmarken, som är relevant för framtida livsmedelsförsörjning som avsätts för livsmedelsförsörjning. BRG efterfrågar en tydlig gradering av jordbruksmarken kopplat till rationellt jordbruk, och ser att det kan vara mer rationellt att nyttja jordbruksmark som inte är högproduktiv till växthusodling eller annan verksamhet kopplad till livsmedelsförsörjning.

Exploateringsnämnden lyfter fram betydelsen av att stärka den inhemska livsmedelsförsörjningen i Göteborg med anledning av såväl nationella som globala mål, miljö och klimatrisker samt geopolitiska spänningar som påverkar handelsberoenden. Bevarande av

jordbruksmark kan, tillsammans med fler åtgärder, bidra till ökad livsmedelsproduktion, minskad sårbarhet och stärkt försörjningsberedskap vilket bidrar till ett robustare Göteborgssamhälle.

Exploateringsnämnden poängterar att marken behöver brukas för att stärka den lokala livsmedelsförsörjningen. De ger exempel på ytterligare inriktningar där kommunen som markägare och planeringsmyndighet kan påverka. Framför allt om förvaltning, utveckling och upplåtelse av stadens jordbruksmark. Att Sverige som land eller Göteborg som stad ska bli självförsörjande och oberoende av import och handel ser de dock som omöjligt.

LRF anser att staden som markägare bör förbättra jordbruksmark genom bättre dränering för att öka produktionen. Staden bör också erbjuda längre arrendekontrakt för att stimulera ett långsiktigt brukande.

Exploateringsnämnden upplyser om att 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 på över 200 hektar, med hög bördighet. Detta ger särskilt goda förutsättningar för ett mer storskaligt jordbruk.

Socialnämnd sydväst önskar ett tillägg i översiktsplanen kring havet som odlingsplats. Översiktsplanen bör beskriva havet som en väsentlig resurs för att utveckla och säkra livsmedelsförsörjningen, samt peka ut kustnära platser som är lämpliga för odling.

Göteborg Energi konstaterar att det kan bli aktuellt med förläggning av ledningar i jordbruksmark men att det inte påverkar brukandet av marken.

Institutet för konst och kaos vill att det planteras fler matträd.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingen har kompletterats med en lokaliseringstudie avseende verksamhetsmark, i syfte att kunna ianspråkta de områden som pekas ut för verksamheter även om de innehåller jordbruksmark.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att inriktningarna i planförslaget är tillräckliga för att exploateringsnämnden ska kunna ta fram strategier för förvaltning, utveckling och upplåtelse av kommunägd jordbruksmark.

Odling av mat i havet, så kallat vattenbruk, är en liten men ökande andel av Sveriges totala livsmedelsförsörjning. I arbetet med framtagande av den kommunövergripande översiktsplanen (2022) bedömdes vattenbruk vara en mycket liten näring i Göteborgs havsområde. Det finns också många intressen i Göteborgs havsområde som bedömts som mer prioriterade (framför allt riksintressena naturvård, totalförsvar, sjöfarten med dess farleder, yrkesfiske, friluftsliv och hamnens behov). Vattenbruk kräver också tillgång till mark på land och tillgänglighet via väg – platser som det råder stor konkurrens om i Göteborgs kustområde. Frågan avgränsades därför bort i arbetet med att främja livsmedelsförsörjningen så att endast jordbruksmark omfattas.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer inte att översiktsplanen är rätt forum för att säkra plats för livsmedelskedjans markanspråk. Mycket av livsmedelsindustrins markbehov för exempelvis lagring av livsmedel kan ske inom översiktsplanens områden för verksamheter.

Granskningshandlingen har inte förtydligats avseende fler matträd. Syftet med ändringen av översiktsplanen är att värna och utveckla jordbruksmark, och skapa tydlighet i vad som får respektive inte få göras med jordbruksmarken.

Exploatering av jordbruksmark

Kust och landsbygd samt övriga grönområden

Synen på hur restriktiv kommunen bör vara till att exploatera jordbruksmark inom kust och landsbygd samt övriga grönområden varierar.

Socialnämnden Hisingen är positiv till att jordbruksmark prioriteras i ytterstaden. Härigenom bevaras landskapets värden och Hisingens identitet som landsbygdsområde. De ser samtidigt att det finns ett behov av att ta fram en strategi för landsbygdsutveckling i Göteborg för att ytterligare stärka jordbrukets plats i staden och för att underlätta etableringen av nya och bevarandet av befintliga jordbruk. Den mark som inte är jordbruksmark i landsbygdsområden är av stor betydelse för rekreation då jordbruksmark sällan kan beträdas. De noterar att sådan mark allt oftare tas i anspråk för exploatering i detaljplanering av Hisingens landsbygdsområden. Användningen av befintliga grönområden behöver utredas grundligt om Svensby och Brunstorp blir aktuella för en exploatering. De önskar ett förtydligande kring hur en exploatering av Säve skulle kunna påverka en eventuell utveckling av Bohusbanan och möjligheten att åter ta Säve station i drift.

Exploateringsnämnden är också positiv till att jordbruksmark prioriteras högre än tidigare i ytterstaden, men anser samtidigt att ställningstagandet om jordbruksmark inom kust och landsbygd samt övriga grönområden behöver nyanseras för att inte omöjliggöra att pröva framtida behov av väsentliga samhällsintressen. De vill att jordbruksmark ska få tas i anspråk i undantagsfall inom kust och landsbygd och övriga grönområden för andra väsentliga samhällsintressen om de kan lokaliseras i nära anslutning till befintlig bebyggelse. En åtstramning vad gäller jordbruksmark riskerar att få ekonomiska konsekvenser för staden. Detta kan leda till stora begränsningar för utveckling av större ekonomiskt gynnsamma projekt på stadens mark i framtiden.

Socialnämnd sydväst vill tvärtom att ställningstagandet om jordbruksmark inom kust och landsbygd och övriga grönområden bör skärpas ytterligare. Planering av nya bostäder bör inte ske i dessa områden. Skrivningen öppnar upp för att ta grönområden i anspråk för offentlig verksamhet. Bostadsbebyggelsen bör anpassas så att offentlig verksamhet kan byggas på redan exploaterad mark.

Västsvenska Handelskammaren avstyrker ett generellt bevarande av jordbruksmark i ytterstaden, eftersom det omöjliggör prövning av annan markanvändning som kan vara av viktigt samhällsintresse. Avsättningar för livsmedelsförsörjning bör utgå ifrån produktiv jordbruksmark som är relevant för framtida livsmedelsförsörjning.

Business Region Göteborg (BRG) vill att översiktsplanen pekar ut fler områden för industri och företag, alternativt som utredningsområden. Motivet är regionens roll som nationell tillväxtmotor och undanträngningseffekter av befintliga verksamheter. Förutsättningarna att bidra till den gröna omställningen behöver tydligare vägas mot intressen att bevara ett, i många stycken, fragmenterat jordbrukslandskap med oklart brukningsvärde.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingen har reviderats så att ställningstagandet om att jordbruksmark inom övriga grönområden ska värnas utgår. Ställningstagandet om jordbruksmark inom kust och landsbygd ändras dock inte. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att det är av stor vikt att bevara jordbruksmark inom kust och landsbygd. Förslaget om undantag för skola och förskola på jordbruksmark kvarstår också. Stadens riktlinje för ytor för samhällsservice innebär krav på stora sammanhängande friytor för förskola och skola som kan vara svåra att hitta på annan plats.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att det är viktigt att sträva efter att bevara jordbruksmarken generellt. Möjligheten till framtida livsmedelsförsörjning är högt prioriterat och all jordbruksmark kan bidra till en ökad livsmedelsproduktion.

Utredningsområden vid Gunnilse och Säve

Flera remissinstanser är positiva till att utredningsområdet Gunnilse västra föreslås utgå. Framför allt Länsstyrelsen, miljö- och klimatnämnden, socialnämnd nordost och exploateringsnämnden.

Flera remissinstanser såsom Länsstyrelsen, miljö- och klimatnämnden och socialnämnden Hisingen förordar alternativ 2 av utredningsområde Säve. Alternativ 2 skonar jordbruksmark, naturmark och värdefulla brynmiljöer däremellan, samt samlar planerad exploatering närmare befintlig infrastruktur. Exploateringsnämnden förordar i stället alternativ 1 av utredningsområde Säve eller att utredningsområdet i gällande ÖP behålls.

Kulturnämnden konstaterar att båda alternativen vid Säve kommer att påverka värdena för Säve kyrkby, som finns utpekad i stadens bevarandeprogram. De anser inte att jordbruksmark som är en del av utpekade kulturhistoriska värden bör tas i anspråk.

Västsvenska Handelskammaren är kritiska till att utredningsområdet för blandad stadsbebyggelse i Säve minskas och att utredningsområde i västra Gunnilse tas bort.

Göteborgsregionen (GR) undrar varför inte utredningsområdet i Säve har tagits bort på samma sätt som utredningsområdet Gunnilse västra.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingen har reviderats så att utredningsområdet i Gunnilse västra och de norra delarna av utredningsområdet i Säve utgår. Utredningsområdet i Gunnilse västra består nästan helt av jordbruksmark, och ingår i ett sammanhängande jordbrukslandskap.

Utredningsområdet i Säve omfattar ett mycket stort markområde som bedöms kunna utgöra en framtida potential för blandad stadsbebyggelse. De norra delarna av området rymmer majoriteten av jordbruksmarken inom området samt saknar i stort infrastrukturkopplingar till övriga staden. Stadsbyggnadsförvaltningen har valt att gå vidare med en något modifierad variant av alternativ 1 i Säve där de norra delarna utgår. Närmast Säve by finns potential att bygga vidare på befintliga strukturer och det finns potential att koppla an ny bebyggelse till Norrleden. Denna del av utredningsområdet innehåller också en mindre andel jordbruksmark. Här finns även en viss potential för en möjlig framtida järnvägsstation vilket motiverar att delar av området kvarstår.

Om det blir aktuellt att starta planering av utredningsområdet i Säve kommer det innebära att utredningar för fler aspekter än jordbruksmark genomförs. Det gäller till exempel påverkan på kulturmiljövärdena i Säve kyrkby.

Uppdraget har varit att visa hur kommunen kan främja livsmedelsförsörjning i Göteborg. Därmed har även utredningsområden studerats i syfte att bevara jordbruksmark. Samtidigt ser stadsbyggnadsförvaltningen fortsatt potential i en framtida utveckling av Säve, och därför kommer området inte tas bort helt som utredningsområde. Det finns jordbruksmark även i översiktsplanens övriga utredningsområden för blandad stadsbebyggelse, men i mindre omfattning än i Säve. Om planering blir aktuell i något utredningsområde ska ianspråktagande av jordbruksmark i första hand undvikas.

Synpunkter om andra specifika områden som rör jordbruksmark

Kretslopp och vattennämnden betonar att deponier inte är lämpliga som jordbruksmark. Delar av den nedlagda deponin vid Torsviken är markerad som jordbruksmark.

Idrotts- och föreningsnämnden bedömer att ridanläggningar är förenliga med jordbruksmark och är positiva till att jordbruksmark ligger över eller i nära anslutning till ridanläggningarna och ridvägar. Det är samtidigt viktigt att ridanläggningar även fortsättningsvis också

är utpekade som ytor för idrott och rekreation. Kultur- och fritidsnämnden anser att idrott och rekreation bör kunna pekats ut på jordbruksmark och föreslår ett rekreativt perspektiv på jordbruksmark. Detta skulle säkra mark för ridsporten, vilket är en stor utmaning för staden. Översiktsplanen behöver värna hur ridsporten ska kunna fortsätta finnas kvar och utvecklas. I detta ingår även att säkerställa ridvägarna runt anläggningarna. Förutom att hästverksamheten bidrar med rekreativa värden i form av folkhälsa, fritidssysselsättning och idrott skapar den arbetstillfällen och bidrar med evenemang till staden. Det är positivt att områden i Säve är utpekade som jordbruksmark om detta också skapar bättre förutsättningar för ridsporten i området.

Idrotts- och föreningsnämnden anser att Lärjedalens golfbana även fortsättningsvis ska markeras som yta för rekreation och idrott och inte förändras till enbart jordbruksmark.

Göteborgs Hamn anser att jordbruksmark längs Volvospåret, sydost om Sörredsmotet bör utgå som viktig jordbruksmark då området ingår i riksintresset Göteborgs hamn. Det är viktigt att värna utveckling av verksamheter längs Hisingsleden och Norrleden. Därför bör jordbruksmarken utgå även inom utredningsområden för verksamheter längs dessa vägar. Göteborgs hamn är av nationellt intresse för svenskt näringsliv och Göteborgs Stad måste därför tillse att hamnen kan fortsätta att utveckla hamnverksamheten med nya ytor.

Wallenstam äger fastigheten Björlanda 1:61 som berörs av jordbruksmark. Wallenstam delar kommunens syn att brukningsvärd jordbruksmark är ett angeläget intresse som bör värnas och det är bra att det lyfts in i översiktsplanen. De önskar dock att det avgränsade stycket norr om gårdsbildningen på fastigheten Björlanda 1:61 ska tas bort som jordbruksmark för att möjliggöra en mer flexibel markanvändning.

Göteborgs begravningsamfällighet noterar att kraven för att kunna ta i anspråk jordbruksmark för annan exploatering kommer att skärpas. På markanvändningskartan finns flera platser som är planerade för framtida begravningsmark på jordbruksmark. Om det blir svårt att utvidga begravningsplatser på grund av att nuvarande användning är jordbruksmark behöver behovet av gravmarken förtydligas och säkerställas ytterligare, då detta är ett viktigt samhällsintresse. Det gäller till exempel begravningsplatserna i Billdal, Angered och Bergum.

Några privatpersoner anser att Kärra, speciellt området söder/västerut, bör prioriteras som ett utbyggnadsområde. De anser inte att jordbruksmarken i området har förutsättningar för ett livskraftigt och hållbart jordbruk.

Kommunens kommentarer:

Översiktsplanen reglerar generellt inte vilka planer som ska avbrytas.

Granskningshandlingen har reviderats så att den jordbruksyta som är belägen på nedlagd deponi vid Torsviken tas bort. Även jordbruksmark inom riksintresse hamn eller planlagd mark utgår. Ytor för jordbruksmark i övrigt längs Hisingsleden och Norrleden behöver prövas i de fall de ligger inom kust och landsbygd, och kvarstår därför.

Granskningshandlingen har reviderats så att Lärjedalens golfbana ligger kvar som område för rekreation.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att jordbruksmarken i och kring Kärra kan ha förutsättningar för ett livskraftigt och hållbart jordbruk och att den därmed bör bevaras.

Fastigheten Björlanda 1:61 ligger inom markanvändning värdefull natur i översiktsplanen, och ligger inte inom områden prioriterade för utbyggnad. Förvaltningen ser inga skäl att ta bort ytan som jordbruksmark.

Granskningshandlingen har förtydligats avseende att begravningsmark är ett väsentligt samhällsintresse.

Behov av ytterligare utredningar

Miljö- och klimatnämnden och exploateringsnämnden delar planförslagets syn att några frågor behöver utredas vidare. Båda nämnderna ser att det behövs en vägledning för planering på jordbruksmark och en handlingsplan för ökad livsmedelsproduktion på kommunens mark. Därutöver anser miljö- och klimatnämnden att frågan om odlingslotter och vattenbruk (akvakultur för odling av mat i havet) behöver utredas mer. Översiktsplanen bör peka ut platser i havet som är särskilt lämpliga eller prioriterade för livsmedelsproduktion, exempelvis för att odla musslor och tång.

Miljö- och klimatnämnden påtalar även att det behövs mark för att bearbeta och lagra livsmedel. Hela livsmedelskedjans markanspråk behöver säkras, för att öka robustheten i livsmedelsförsörjningen och förbättra lokalsamhällets buffert mot oförutsedda störningar.

Exploateringsnämnden anser att framtida bebyggelsemöjligheter bör studeras. De önskar en fördjupad diskussion om huruvida ställningstagandet om jordbruksmark påverkar stadens möjlighet att hantera bostadsförsörjningen för stadens befolkningsökning fram till 2050. Särskilt kopplat till stadens mål om småhusbebyggelse, men även utifrån en utblick mot bostadsförsörjningen efter 2050.

Kommunens kommentarer:

Odling av mat i havet, så kallat vattenbruk, är en liten men ökande andel av Sveriges totala livsmedelsförsörjning. I arbetet med framtagande av den kommunövergripande översiktsplanen (2022) bedömdes vattenbruk vara en mycket liten näring i Göteborgs havsområde. Det finns också många intressen i Göteborgs havsområde som bedömts som mer prioriterade (framför allt riksintressena naturvård, totalförsvar, sjöfarten med dess farleder, yrkesfiske, friluftsliv och hamnens behov). Vattenbruk kräver också tillgång till mark på land och tillgänglighet via väg – platser som det råder stor konkurrens om i Göteborgs kustområde. Frågan avgränsades därför bort i arbetet med att främja livsmedelsförsörjningen så att endast jordbruksmark omfattas.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer inte att översiktsplanen är rätt forum för att säkra plats för livsmedelskedjans markanspråk. Mycket av livsmedelsindustrins markbehov för exempelvis lagring av livsmedel kan ske inom översiktsplanens områden för verksamheter.

Stadsbyggnadsförvaltningen anser att justering av utredningsområde Säve inte är avgörande för möjligheten att nå nuvarande mål med småhusbebyggelse samt utblick efter 2050. Den kvarvarande delen av området kommer ha möjligheter för blandad stadsbebyggelse. En minskad befolkningsökning påverkar behovet av att starta planering i utredningsområden för blandad stadsbebyggelse.

Jordbrukets klimatpåverkan

Lantbrukarnas riksförbund (LRF) önskar att kommunen lyfter fram positiva saker som lantbruket har gjort och gör för att förbättra miljön i stället för att skriva att lantbruket har medfört förstörda vattendrag.

Miljö- och klimatnämnden påtalar att det inte är jordbruksnäringen i sig som historiskt sett har varit en källa till förstörda vattendrag genom utdikning av våtmarker. Det är inte koldioxidutsläpp från mulljordar som är problemet, utan dränerade organogena jordar (torv). De lyfter även att odling av vall och mellangrödor, är åtgärder som har potential att öka kolinlagringen i jordbruksmark till 2030.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingen har reviderats avseende skrivningar om jordbruksmarkens koldioxidutsläpp och utdikning, samt förtydligas avseende jordbrukets konsekvenser för miljö och klimat.

Redaktionellt

Miljö- och klimatnämnden, exploateringsnämnden, socialnämnd sydväst och centrum har synpunkter av redaktionell karaktär. Det saknas några jordbruksmarksområden i jordbruksmarksskiktet i markanvändningskartan, vilket gör att miljö- och klimatnämnden ser en risk att motstridiga intressen inte har hanterats.

Exploateringsnämnden vill att texten om områden där jordbruksmark kan tas i anspråk för annan användning förtydligas för att undvika missförstånd.

Socialnämnd sydväst vill att kultur- och idrottsanläggningar läggs till i beskrivningen av vad som avses med blandad stadsbebyggelse. Kultur- och idrottsanläggningar är ytkrävande och förutsätter lokalisering utifrån verksamhetens syfte. De vill också att det förtydligas varför etablering av batterilager bedöms utgöra ett väsentligt samhällsintresse.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingens kartlager över jordbruksmark har reviderats så att den ska ge bättre stöd i kommande planeringsskeden.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattningen om att mer stöd i planeringsarbetet kan behövas när jordbruksmark förekommer i arbete med detaljplaner och bygglov. Förvaltningen avser därför att ta fram en anvisning för hur stadens planering ska förhålla sig till jordbruksmark.

Granskningshandlingen har reviderats så att utredningsområden för batterilager i Tuve utgår.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att markanvändningarna jordbruksmark respektive idrott och rekreation generellt inte kan likställas.

ENERGIPRODUKTION OCH ENERGILAGRING

Havsbaserad vind

Många remissinstanser är negativa till föreslagna ytor för havsbaserad vind. Framförallt Länsstyrelsen, Sjöfartsverket, Trafikverket, Havs- och vattenmyndigheten, Länsstyrelsen Halland, miljöförvaltningen, exploateringsförvaltningen, Öckerö kommun, Göteborgs Hamn (GHAB), Sveriges fiskares producentorganisation och Swedish Pelagic Federation Producentorganisation.

Göteborgsregionen är den enda remissinstansen som är positiv till ytor för havsbaserad vind. Naturskyddsföreningen och Västsvenska Handelskammaren är också i grunden positiva till havsbaserad vind så länge det inte skadar andra värden och i den mån staden har rådighet. Naturskyddsföreningen lyfter att skyddade fågelarter behöver beaktas vid en eventuell vidare planering av områdena.

Länsstyrelsen noterar att det finns ett stort behov av mer fossilfri el i vårt län, i synnerhet i Göteborgsområdet och att kommunen har en god ambition att planera för vindkraft. De föreslagna områdena för vindkraft till havs ser de dock som olämpliga utifrån nu kända förutsättningar. Det finns för många konkurrerande intressen, som behöver tillgodoses och ges företräde i området, för att det ska vara möjligt med vindkraft där. Framförallt flera riksstressen såsom totalförsvaret, Natura 2000, yrkesfiske, kommunikationer, kulturmiljö och

friluftsliv. Länsstyrelsens bedömning tar stöd i yttranden från Havs- och vattenmyndigheten (HaV), Sjöfartsverket och Trafikverket. Läs mer om Länsstyrelsens syn på hur olika riksintressen påverkas av havsbaserad vindkraft i kapitlet Riksintressen.

Havs- och vattenmyndigheten (HaV) avstyrker förslag om utredningsområden för energi i havet i översiktsplanen utifrån beslutad havsplan och förslag till ändrad havsplan. Även Trafikverket och Sjöfartsverket bedömer att de båda föreslagna områdena till havs är olämpliga. Säkerhetsavstånd mellan fartygstrafik och vindkraft ska rymmas inom energiområdet och område för vindkraft får inte överlappa område för riksintresse för kommunikationer, farleder för sjöfartsstråk. Varje enskild vindkraftsansökan på land måste stämmas av med avseende på risk för påverkan på järnvägens kommunikationssystem. De föreslagna områdena ligger i direkt anslutning till fartygsstråken in till Göteborgs hamn, med mycket intensiv sjötrafik och riskerar att försämra möjligheterna att ta emot de största fartygen i världshandelsflottan.

GHAB poängterar att områdena är mycket viktiga för sjöfarten till och från Göteborg och att de därför bör utgå ur planförslaget. Precis öster om utredningsområdena för havsbaserad vindkraft ligger stora ankringsplatser för fartyg som ska in till Göteborgs hamn. Sjöfarten till och från Göteborgs hamn passerar igenom utredningsområdena även om de inte är markerade som farled.

Länsstyrelsen konstaterar att avståndet mellan Vrångöskärgårdens Natura 2000-område och utredningsområdet för havsbaserad vindkraft är mindre än 7 kilometer. Delar av de utpekade områdena sammanfaller med värdetrakter för koraller och OSPAR-habitat för större sjöpennor. Även ett större antal rödlistade arter förekommer i området. Området används även som övervintringsområde för sjöfågel. Områdena är enbart översiktligt utredda, det finns stor risk att det finns betydande värden inom hela det aktuella området.

Länsstyrelsen Halland ser också flera utmaningar med föreslagna områden för vindkraft till havs. Kusten i Halland saknar mycket av den skärgård som finns i Västra Götalands län och inslag i havet kan bli synliga från stora områden. Den havsbaserade vindkraften kan också påverka Onsala rymdobservatoriums verksamhet. Vidare lyfter Länsstyrelsen Halland fram påverkan på bottenmiljöer, tumlare och fågel.

Miljö- och klimatnämnden och exploateringsnämnden ser stora osäkerheter i föreslagna ytor och efterfrågar motiveringar och utredningar av påverkan på bland annat natur, marint växt- och djurliv och landskapsbild. Översiktsplanen behöver innehålla en avvägning mellan positiva och negativa konsekvenser.

Miljö- och klimatnämnden, exploateringsnämnden, Öckerö kommun och Göteborgs Hamn ser också problem i att förslag till ytor för havsbaserad vind inte går i linje med förslag till ändrade havsplaner. Öckerö kommun anser att frågan om vindkraftsparker till havs bör prövas i den statliga havsplaneringen för att utreda dem ur ett helhetsperspektiv och bedöma kumulativa effekter.

Sveriges fiskares producentorganisation ser att ytorna för havsbaserad vind inte är lämpliga i relation till yrkesfisket, och erbjuder kommunen att ta hjälp av fiskerinäringen för att hitta mer lämpliga ytor. Även Swedish Pelagic Federation producentorganisation (SPF) ser stora utmaningar i förhållande till befintlig verksamhet på havet i form av bland annat fiske, farleder, försvar och naturvärden och vill att föreslagna områden för havsbaserad vindkraft utgår.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingen har reviderats så att områden för havsbaserad vind utgår. Intressen för totalförsvaret, Natura 2000, yrkesfiske, kulturmiljö, friluftsliv, kommunikationer och Göteborgs hamn är konkurrerande intressen som skulle påverkas negativt av havsbaserad vind. Säkerhetsavstånd till farleder behöver också rymmas inom ytorna för vindkraft vilket innebär att kvarvarande ytor skulle bli mycket små eller obefintliga.

Landbaserad vind

Remissinstansernas syn på landbaserad vindkraft varierar.

Länsstyrelsen bedömer att det föreslagna området på land kan vara möjligt att fortsätta utreda och planera för vindkraft. Hur frågor om länsstyrelsens ingripandegrunder kan hanteras på ett lämpligt sätt får utredas i efterföljande planering och prövning.

Trafikverket utgår ifrån att området för landbaserad vind inte påverkar riksintresset Göteborgs hamn negativt. De menar även att det i nuläget inte går att konstatera att hela området kan användas för vindkraft obehindrat.

Göteborgs Hamn är negativa till etablering av vindkraft inne på själva terminalytorna. Hamnområdena, Halvorsäng och utvecklingsområden för hamn och hamnanknuten verksamhet bör inte redovisas som potentiella områden för vindkraft på land.

Swedish Pelagic Federation producentorganisation är positiva till förslaget.

Miljö- och klimatnämnden lyfter närheten till Natura 2000-område Torsviken och att det kommer krävas särskild hänsyn vid etablering av vindkraft, men är i övrigt positiva till att utreda landbaserad vind i området. Föreningen Torslandavikens naturreservat och Göteborgs ornitologiska förening lyfter också närheten till Natura 2000-område Torsviken och den problematik som finns i konflikten mellan vindkraft och Natura 2000-området. De anser att detta utredningsområde ska utgå.

Kulturnämnden efterfrågar skrivelser om möjlig påverkan på landskapsbild, topografi och värdebärande bebyggelse utifrån det utredningsområde som föreslås, samt hur påverkan kan minimeras.

Socialnämnden Hisingen ställer sig generellt positiva till en utveckling av vindkraft på Hisingen. Samtidigt lyfter de påverkan på landskapsbild och människor. Vindkraftsområdet i Sörred riskerar att påverka närliggande bostadsområden i Låssby, Biskopsgården och Bräcke. Placering av verk inom området behöver därför undersökas vidare.

Exploateringsförvaltningen lyfter att det behöver förtydligas om hur landbaserad vind kan påverka naturvärden.

Västsvenska Handelskammaren anser att det är av strategisk betydelse för en hållbar tillväxt att kommunen har en positiv inställning till vindkraft.

Vattenfall lyfter att kommunen ska kontakta Vattenfall Eldistribution vid vindkraftsetablering i närheten av deras anläggningar och fastigheter.

Kommunens kommentarer:

Stadsbyggnadsförvaltningen delar länsstyrelsens bedömning att det finns utmaningar med yta för landbaserad vind, men att det är möjligt att fortsätta utreda. Utredningsområdet för vindkraft på land ligger därför kvar i granskningshandlingen. Huruvida vindkraftverk kan samspela med pågående verksamhet får utredas i kommande tillståndsprövning. Utredningsområdet syftar inte till att peka ut ett område där vindkraft har företräde, utan till att visa en potential. Det innebär att vindkraft skulle kunna etableras i någon del av utredningsområdet, medan andra delar kan visa sig olämpliga vid en senare prövning. Avgränsningen för utredningsområde vindkraft på land har justerats med hänsyn till Natura 2000-området.

Kraftledningar

Svenska kraftnät (SvK) påpekar att deras 400 kV-ledning inom Göteborgs Stad har betydelse för elförsörjningen i hela västra Sverige och att det behöver synliggöras i översiktsplanen. SvK vill att det förtydligas att nya ledningar så långt som möjligt bör samförläggas med befintliga, och att luftledning är förstahandsalternativet för stamnätets ledningar. Översiktsplanen bör också upplysa om samrådskrav för åtgärder nära stamnätet, samt om den anmälningsplikt som gäller för förändringar i elförsörjningen. SvK påpekar även att det nyligen beslutade riksintresset för transmissionsnätet behöver behandlas i planen. Även Göteborg Energi nämner att transmissionsnätet nu är av riksintresse för totalförsvaret.

Göteborg Energi anser att tillgången på mark för nya regionnätsledningar bör säkras för att möjliggöra klimatomställning i fossilbränslebaserade processer. Två till tre nya eller bredade ledningsgator från öster och norr behöver utredas tillsammans med Svenska Kraftnät, Vattenfall, Göteborg Energi, omkringliggande kommuner och Västra Götalandsregionen. Utan tillräcklig marktillgång riskerar Göteborgs och Västsveriges konkurrenskraft att försvagas då industrins elektrifieringsplaner inte kan genomföras.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingen har kompletterats så att det nya riksintresset för totalförsvaret redovisas. I övrigt står stadsbyggnadsförvaltningen fast vid befintliga formuleringar i förslaget.

Solenergi

Länsstyrelsen anser att översiktsplanen skulle kunna förtydligas genom att på markanvändningskartan ange lämpliga ytor eller utredningsområden för produktion av solenergi som inte tar in anspråk jordbruksmark. Exempelvis inom redan exploaterade verksamhetsområden.

Länsstyrelsen informerar om att de hanterar anmälningar om uppförande av solcellsanläggningar som kan antas innebära en väsentlig ändring av naturmiljön genom 12 kap. 6 § miljöbalken. Länsstyrelsen har ingen skyldighet att samråda med kommunen i sådana ärenden.

Miljö- och klimatnämnden och exploateringsnämnden efterfrågar tydligare beskrivning av förutsättningarna för att etablera mindre solcellsparkar på åkermark, exempelvis avseende avstånd mellan parker och hur många parker som får etableras per lantbrukare. Exploateringsnämnden ser risker i att åkermarken försvinner om lönsamheten att etablera solcellsparkar överstiger den att bevara jordbruksmarken.

Miljö- och klimatnämnden ser att det kan vara svårt att veta om betesmarken brukas efter att en solcellspark etableras, och ser en risk med solcellernas skuggande effekt på florans artsammansättning.

Exploateringsnämnden efterfrågar tydlighet kring vilka sorters betesmarker som kan tillåta solceller, och ser att naturmarker med höga naturvärden ska undantas solceller. Miljöförvaltningen bedömer att solcellsparkar inte ska tillåtas på betesmark med hög biodiversitet och som har lång kontinuitet av betesdrift.

Miljö- och klimatnämnden efterfrågar en rekommendation för solceller på stora takytor och parkeringsytor.

Kulturnämnden påpekar att solceller behöver relateras tydligare till kulturmiljövärden, såväl för jordbruksmark som byggnaders tak och fasader.

Göteborgs Hamn är positiva till etablering av solcellsparkar. Renova lyfter att Torsviken-deponin är en utmärkt plats för att etablera en solcellspark.

Västsvenska Handelskammaren menar att det är av strategisk betydelse för en hållbar tillväxt att översiktsplaneringen har väl avvägda undantag för solcellsparkar på jordbruksmark.

Kommunens kommentarer:

Översiktsplanen pekar inte ut ytor eller utredningsområden för solenergi, då stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att det inte skulle påverka var etablering sker, på grund av kommunens begränsade rådighet i frågan. Förvaltningen ser inte heller nyttan i att peka ut ytor för solceller då detta implicerar att andra ytor är mindre lämpliga, vilket förvaltningen med nuvarande kunskap inte kan avgöra.

Granskningshandlingen har förtydligats avseende vad som gäller för solcellsparkar på betes- respektive åkermark. Granskningshandlingen har också förtydligats med att solcellsanläggningar inte ska ske på naturbetesmarker eller betesmark med hög biodiversitet.

Stadsbyggnadsförvaltningen ser behov av att värna både energi- och livsmedelsproduktion, men anser samtidigt att livsmedelsförsörjning på jordbruksmark ska prioriteras. Ändringen av översiktsplanen innebär att en hektar solcellspark får etableras på jordbruksmark per brukningsenhet.

Batterilager

Remissinstansernas synpunkter om platser för batterilager varierar.

Länsstyrelsen är positiv till att kommunen pekar ut batterilagring i översiktsplanen. De vill dock att förutsättningar för att ansluta föreslagna områden till elnätet genom tillgång till transformatorstationer och ställverk förtydligas.

Miljö- och klimatanmännen är positiv till att utredningsområden för batterilager pekas ut, men ser en koppling till tydligare ställningstaganden om solceller på jordbruksmark. De anser att fragmentering av jordbruksmark ska undvikas och att brukande av intilliggande mark inte får påverkas negativt. Särskilt där utredningsområde för batterilager berör kommunägd jordbruksmark. Även Lantbrukarnas riksförbund (LRF) vill att energilager i första hand placeras på mark som idag inte används till jordbruksproduktion.

Göteborgs Hamn och Göteborg Energi är positiva till etablering av batterilager, speciellt de två föreslagna utredningsområdena i närheten av Tuve. Flera andra instanser är dock kritiska till just dessa utredningsområden. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver redogöra för det södra områdets lämplighet utifrån områdets omgivande karaktär i ett jordbrukslandskap med kulturmiljövärden. Idrott- och föreningsnämnden och kulturnämnden befarar att batterilager vid Tuve ska påverka ridvägar och kulturhistoriskt värdefulla miljöer. Socialnämnden Hisingen anser att frågan om huruvida grönområdet fungerar som bullerskydd för bostäderna öster om Stora Holms trafikövningsplats bör utredas innan platsen tas i anspråk för energilagring. Socialförvaltning sydväst vill att det förtydligas varför batterilager i utredningsområdena i Tuve bedöms utgöra ett väsentligt samhällsintresse.

Exploateringsförvaltningen påpekar att kommunen bör väga långsiktig nytta mot en eventuellt kortsiktig upplåtelse för batterilager då aktuella ytor utgör en del av kommunens markreserv. Vid en eventuell kommande etablering bör kommunen, i första hand, sträva efter att upplåta ytan med arrende till Göteborg Energi som därefter kan upplåta ytan i andra hand till den part/intressent som investerar i tänkt anläggning.

Business Region Göteborg (BRG) menar att områden som anges för batterilagring nordväst om Tuve är bra placerade utifrån energisystemet, men BRG vill att Göteborgs Stad anger hela området mellan Volvos Tuvefabrik, Hisingaleden, Stora Holms övningsplats och kraftledningsgatorna som ett utredningsområde för framtida verksamheter.

Västsvenska Handelskammaren menar att det är av strategisk betydelse för en hållbar tillväxt att översiktsplaneringen har en grundpositiv inställning till områden för energilagring.

Renova lyfter att torskvikendeponin eventuellt kan lämpa sig för etablering av ett batterilager. Alexandersson Fastigheter i Göteborg AB anser att även marken längs E6 efter Angebredsbron norrut vore lämplig för batterilager.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingen har reviderats så att ytor för batterilager utgår. Att peka ut ytor för batterilager är svårt då möjligheten att ansluta till enskilda ställverk är begränsad och snabbt kan tas i anspråk. Pekas ytor ut i översiktsplanen kan dessa snabbt bli inaktuella. Principer för lokalisering av batterilager beskrivs istället i text.

Fjärrvärme/fjärrkyla

Göteborg Energi konstaterar att förstärkningen i stamnätet för el inte sker i samma takt som elbehovet ökar. Genom att värma verksamheter och bostäder med fjärrvärme eller gas i stället

för med direktverkande el kan effekt frigöras för användas till annat. Detta bör lyftas i översiktsplanen som en allt viktigare aspekt av hållbar energiförsörjning.

Kommunens kommentarer:

Noteras.

Övrigt

Miljö- och klimatnämnden ser att planförslaget är ett värdefullt bidrag till klimatomställningen för industri- och transportsektorn, som övergår från fossila drivmedel till el. Även nämnden för funktionsstöd konstaterar att planförslaget ger ökade förutsättningar för Göteborgs Stad att producera energi från förnybara källor som sol och vind.

Luftfartsverket (LFV) påpekar att civil luftfart bör nämnas i översiktsplanen för att säkerställa att LFV och Försvarsmakten remitteras vid byggnadsobjekt över 20 meter, exempelvis vindkraftverk.

Göteborg Energi påminner om att energisystemet förutsätter marktillgång ovan och under mark för befintliga och nya anläggningar. Detta behöver beaktas i tidiga skeden i samhällsplaneringen. Förtätning och exploatering med byggnader hela vägen fram till fastighetsgräns skapar utrymmesproblem för både ledningsägare och exploitörer.

Vattenfall lyfter att det är viktigt att kontakta Vattenfall Eldistribution AB vid vindkraftsetablering, solcellsparketablering, batteriparketablering, detaljplanering och bygglov m.m. i närheten av deras anläggningar och fastigheter. Göteborg Energi önskar att särskilt trånga passager med flertalet ledningsslag beaktas i planprocessen.

Kommunens kommentarer:

Noteras.

KLIMATANPASSNING

Generellt

Många remissinstanser är positiva till att kommunen ändrar översiktsplanen avseende klimatanpassning och delar kommunens syn att frågan är viktig. Flera instanser framhåller vikten av fortsatt samarbete mellan olika myndigheter i frågan. Flera anser också att tillägget om klimatanpassning är tydligt i såväl text som markanvändningskartans lager. Andra anser tvärtom att översiktsplanen bör förtydligas och utvecklas ytterligare. Göteborg Energi önskar exempelvis förtydligande om varför kommunen enbart fokuserar på två klimatrelaterade risker (vattenrelaterade och temperaturrelaterade) och bortser från vindrelaterade och risker relaterade till fast massa.

Kommunens kommentarer:

Göteborgs Stad ser behov av en stärkt samverkan avseende klimatanpassning och ett behov av att utöka arbetet för att även beakta andra klimatförändringar.

Geotekniska aspekter belyses i gällande översiktsplan.

Översvämning

Remissinstanserna har varierande synpunkter om översiktsplanens förslag på hantering av översvämningssrisker. Det finns både positiva och kritiska röster.

Planeringsnivåer

Flera remissinstanser såsom Länsstyrelsen, kretslopp och vattennämnden och socialförvaltningen nordost är positiva till att lyfta ut planeringsnivåer till ett eget dokument som kan beslutas av stadsbyggnadsnämnden, då det möjliggör att översynen av planeringsnivåer kan vara mer flexibel och följa kunskapsläget. Länsstyrelsen noterar samtidigt att det finns en pedagogisk utmaning i att sprida hur den ska användas och att hålla aktörer (interna och externa) informerade om den senaste versionen.

Länsstyrelsen välkomnar att kommunen ser över sitt underlag utifrån det senaste kunskapsläget kring översvämning. Samtidigt noterar Länsstyrelsen att det saknas samsyn kring dimensionerande scenario. Kommunen utgår från dimensionerande 200-årsnivån och inte planeringsnivån. Länsstyrelsen påpekar att den dimensionerande nivån har höjts utifrån nytt kunskapsläge och beräkningar för havet utanför de yttre portarna (kustzonen).

Både Länsstyrelsen, kretslopp och vattennämnden och Göteborgs Hamn (GHAB) anser att underlaget till riktlinjerna om planeringsnivåer behöver förtydligas. Länsstyrelsen anser att tabellen med planeringsnivåer för kusten är svårtolkad och behöver förklaras i det användarstöd som planeras. Länsstyrelsen anser att det kan vara motiverat att se över lämpliga planeringsnivåer vid större nya strukturer. Med en tidshorisont på 50 år innanför de yttre stormbarriärerna fortsätter kommunen att bygga in sårbarheter. Om planerade skydd brister eller inte blir av riskerar de negativa konsekvenserna att bli ännu större. Länsstyrelsen anser vidare att kommunen behöver förtydliga vilken percentil som använts vid beräkning av den dimensionerande nivån för havet och förtydliga osäkerheter och val av säkerhetsmarginaler som används för planeringsnivåerna för havet. För den högsta planeringszonen kan det även behövas säkerhetsmarginal som tar hänsyn till att en 200-årsnivå inte är högsta möjliga extremnivå. Framförallt utanför de yttre portarna.

Kretslopp och vattennämnden är positiva till att definitionerna av samhällsviktig anläggning och samhällsservice förtydligas. De undrar dock varför inte skyfall ingår i riktlinjerna för planeringsnivåer för översvämningssrisker. Kretslopp och vattennämnden önskar förtydligande av hur olika ställningstaganden ska tolkas. Till exempel om beredskapsåtgärder kan ersätta fysiska åtgärder, hur planeringsnivåerna ska tolkas vid exploatering vid befintliga vägar, vad ställningstagandet om att översvämningar inte ska tillåtas i det högprioriterade vägnätet innebär i relation till riktlinjen om 0,2 meters vattendjup vid dimensionerade händelse och vilka områden som inte omfattas av planeringsnivåer (till exempel Nordre älv). De anser också att samhällsekonomiska konsekvenser och hållbarhet ska vägas in vid bedömning av nödvändiga anpassningsåtgärder.

Göteborgs Hamn (GHAB) anser att hänsyn till stigande havsnivåer inom hamnområdena behöver beskrivas tydligare, då stora delar av hamnområdet är utsatta för översvämningssrisk vid en 200-årshändelse i hav och vattendrag. GHAB vill gärna delta i arbetet med att ta fram riktlinjerna för planeringsnivåer. De är positiva till möjligheten att göra avsteg från föreslagna planeringsnivåer. Kajer i hamnområdet behöver anpassas till lastning och lossning av fartyg samt försörjning till fartyg, vilket bör utgöra ett avsteg till föreslagna planeringsnivåer.

Kommunens kommentarer:

Planeringsnivåer avser rekommendationer för ny bebyggelse.

Granskningshandlingen har reviderats genom att planeringsnivåer för skyfall har lyfts ur översiktsplanen och integrerats i Göteborgs Stads riktlinjer om planeringsnivåer (Planeringsnivåer för översvämningssrisk från hav, vattendrag och skyfall). I dokumentet om planeringsnivåer har planeringshorisonten för skyfall anpassats till myndigheternas rekommendationer där år 2100 används. Riktlinjerna har även förtydligats avseende hantering av avsteg,

samt hur vind- och vågeffekter ska hanteras inom zonen närmast strandkant. Kommunen bedömer att det kommer att krävas platsspecifika bedömningar inom en 20 meters zon alternativt ett generellt påslag på minst +0,5 meter.

Göteborgs Stad har använt medianvärdet vid beräkningar av dimensionerande nivå för havet. Staden använder sig av säkerhetsmarginaler för att ta hänsyn till osäkerheter kopplat till beräknad nivå. För planeringsnivåer för de olika översvämningshändelserna har olika säkerhetsmarginaler adderats för olika typer av bebyggelse för de dimensionerande händelserna. Staden ser att det är viktigt med en adaptiv anpassning mot stigande havsnivåer för att kunna anpassa både ny och befintlig bebyggelse. I samband med revidering av översiktsplanen har tidshorisonten för kusten och skärgården flyttats fram till 2130 för att hålla en planeringshorisont på 100 år. För att fortsätta ha en planeringshorisont på 100 år kommer det krävas ytterligare revideringar av planeringsnivåerna i framtiden.

Det krävs fortsatt arbete för att förstå vilka typer av kombinerade händelser som ska användas vid olika fall. Det krävs också fortsatt arbete med beredskapsplanering avseende hantering av risker kopplade till klimatförändringar.

Nya större älvnära strukturer följer samma strategier som för övriga delar av centrala staden eftersom:

- De låglänta delarna av centrala Göteborg redan idag är beroende av att yttre skyddsportar kommer på plats för att skyddas mot stigande havsnivåer
- Det inte är samhällsekonomiskt att skydda vissa områden extra mycket genom tex högre marknivåer eller högre högvattenskydd. Staden behöver fortsätta planera för att de storskaliga skydden kommer på plats och lägga de gemensamma resurserna på dem
- Staden vill undvika att höjdsättning skapar ytterligare problematik med större instängda områden bakom högvattenskydd.

Göteborgs Stad ser behov av samverkan med flera olika aktörer kring fortsatt arbete med klimatanpassning av staden.

Simuleringar har tagit hänsyn till underlag om topografi och batymetri.

Yttre skydd

Länsstyrelsen noterar att ett yttre skydd/barriär behöver vara på plats omkring år 2070, vilket i sammanhanget är en kort tid, då vare sig finansiering, organisation eller prövning mot andra intressen har gjorts. Länsstyrelsen delar kommunens syn att detta arbete behöver påbörjas snarast. Skyddet krävs för såväl befintlig som ny bebyggelse. Skyddet är även viktigt för att säkerställa nationell infrastruktur.

Flera grannkommuner, göteborgsregionen (GR) och kommunala nämnder är positiva till planerna på översvämningsskydd och att yttre skyddsportar ska utgöra ett nytt riksintresse.

GHAB vidhåller tidigare framförda synpunkter om yttre skyddsportar vid Ryahamnen. Sådana portar kommer få konsekvenser för hamnverksamheten, vilket behöver belysas tillsammans med eventuella ersättningsalternativ. GHAB vidhåller även att Göteborgs Stad ska överväga ett utredningsområde för skyddsportar/teknisk skydd längre väster ut, mellan Nötö, Rivö och Saltholmen, för att skydda Ytterhamnarna.

Kommunens kommentarer:

Noteras. Göteborgs Stad anser att de yttre skyddsportarna ska vara av nationellt intresse och kommer att följa det förslag om att kustskydd bör vara av nationellt intresse enligt den

statliga offentliga utredningen Bättre förutsättningar för klimatanpassning. SOU 2025:51.

Göteborgs Stad ser behov av samverkan med flera olika aktörer avseende arbete med de yttre skyddsportarna.

Skyddsportar inre vattenväg

Länsstyrelsen noterar att det finns ett förslag på portar för inre vattenväg i kartan som visar högvattenskydd och portar. Vad Länsstyrelsen kan se finns dessa inte med i förslaget till ändrad mark- och vattenanvändning eller i den nu gällande översiktsplanen. Kommunen behöver beskriva kartan som visar portarna för inre vattenväg och hur dessa ska tolkas.

Kommunens kommentarer:

Inre skyddsportar finns med i nuvarande översiktsplan i skiktet Högvattenskydd framtida. Granskningshandlingen har förtydligats avseende information om inre skyddsportar i markanvändningskartan.

Vattendrag

Länsstyrelsen anser, i enlighet med tidigare granskningsyttrande över aktuell översiktsplan, att beräknat högsta flöde (BHF) ska vara utgångspunkt för ny sammanhållen bebyggelse längs med vattendrag. Vid avsteg från denna princip ställer Länsstyrelsen höga krav på en platsspecifik konsekvensanalys och samlad bedömning. Länsstyrelsen efterfrågar ett tydligare underlag för bedömningen att 200-årsnivån är en lämplig utgångspunkt för ny bebyggelse längs med vattendragen Mölndalsån och Sävåån. Länsstyrelsen anser att BHF ska vara utgångspunkten, men att 200-årsnivån är ett avsteg som kan accepteras om frågan utretts och konsekvenserna vid en översvämning bedömts vara acceptabla. Det är bra att kommunen utgår från BHF för samhällsviktig verksamhet.

För Mölndalsån ligger Mölndalsåns miljödom och tappningsstrategi som grund för analys av planeringsnivån. Länsstyrelsen efterfrågar mer kunskapsunderlag för systemet.

Mölndals stad lyfter fram att översvämningens problematiken vid Mölndalsån är en mellan-kommunal fråga och önskar samarbeta om höjder för byggnaders lägsta golvnivåer längs ån.

Kommunens kommentarer:

Göteborgs Stad ser att det finns ett behov av att göra specifika bedömningar av beräknat högsta flöde (BHF) för respektive vattendrag. Detta arbete pågår och kan inarbetas nästa gång översiktsplanen ändras. Tidigare framräknade BHF behålls därför som planeringsnivå för samhällsviktiga funktioner i denna ändring. Platsspecifika bedömningar för risknivån för respektive vattendrag och de funktioner som planeras kommer behöva göras vid avsteg från planeringsnivåer.

För respektive vattendrag har kommunen analyserat vilken av de olika översvämningshändelserna (flöde, havsnivå och skyfall) som ger högst vattennivå. Den högsta resulterande planeringsnivån (vattennivå + säkerhetsmarginal) för respektive vattendrag och plats blir styrande.

Planering av ny bebyggelse i form av förtätning eller förändrad användning utgår från 200-årshändelsen med en säkerhetsmarginal. Samhällsviktiga funktioner har en mycket stor säkerhetsmarginal i form av planering efter BHF.

Det finns idag inga områden i Göteborg där det finns plats och kan planeras för ny sammanhållen bebyggelse längs med vattendrag där flödet i vattendraget (BHF eller 200års händelse) är styrande för planeringsnivåerna då det är havet som ger de högsta planeringsnivåerna. Därför anser vi att förtätning och nybyggnation kan utgå från 200-årsnivån med säkerhetsmarginaler. Exempelvis Mölndalsån, där all ny bebyggelse är förtätning.

Kunskapsunderlag för vattendrag, höga havsnivåer och skyfall finns som bilagor till översiktsplanen.

Göteborgs Stad ser behov av en stärkt samverkan med Mölndals kommun om översvämningssproblematik vid Mölndalsån.

Skyfall

Länsstyrelsen lyfter fram att kunskapsunderlaget bör visa hur planhandläggare i kommunen ska agera när utpekade skyfallsleder och skyfallszoner utgår i en detaljplan. Uppdateringar utifrån nytt kunskapsläge och vägledning för skyfallsberäkningar bör också framgå. Länsstyrelsen förespråkar, i enlighet med nationellt stöd, att en klimatfaktor på 1,4 ska användas för nya beräkningar.

Stads miljönämnden noterar att potentiella konflikter mellan olika anspråk inte är omhändertagna och ett tydliggörande kring vad olika kartlager visar och hur de ska tolkas och tillämpas.

Göteborgs Hamn (GHAB) anser inte att de föreslagna skyfallszoner i Skandiahamnen och söder om Vikan är lämpliga för detta ändamål. Det behöver därför förslås nya skyfallszoner.

Kommunens kommentarer:

Göteborgs Stad har tagit fram ett kunskapsunderlag som redovisar skyfallsvolymer enligt klimatscenario RCP8,5 och klimatfaktor 1,4. Dessa kommer att användas i stadens skyfallskarteringar och refereras till i stadens riktlinjer om planeringsnivåer för översvämningssrisk från hav, vattendrag och skyfall. Handläggars stöd kommer att omfatta rekommendationer om skyfallsleder och skyfallszoner.

Granskningshandlingen har förtydligats avseende avvägning mellan olika markanspråk.

Framkomlighet och samhällsviktig anläggning

Länsstyrelsen anser inte att kommunens syn att 20 cm vatten kan accepteras på vägar utan att påverka framkomligheten är förenlig med nationell vägledning. För vissa detaljplaner, efter en platsspecifik bedömning, accepterar Länsstyrelsen att vatten kan bli stående med 20 cm under korta tider. Det finns dock flera aspekter som påverkar möjligheten så som vattenhastighet, bärlast och inte minst varaktighet. Länsstyrelsen har vid dialog med kommunen fått uppfattningen om att det främst är vid översvämning kopplat till havet och skyfall som 20 cm vatten generellt accepteras. Enligt tabeller och figurer i underlaget framgår dock att detta även gäller för vattendrag. Kommunen behöver förtydliga om meningen är att 20 cm vatten kan accepteras även under mer långvariga översvämningar orsakat av vattendrag, samt att det kan ställas högre krav på framkomlighet för samhällsviktig verksamhet. Kommunen behöver även beskriva underlaget till bedömningen om att 20 cm stående vatten generellt accepteras.

Göteborg Energi önskar ett förtydligande av definitionen av samhällsviktig anläggning. De undrar vilka av kriterierna som måste vara uppfyllda för att anläggningen ska bedömas som samhällsviktig.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingen har förtydligats avseende samhällsviktig verksamhet.

Göteborgs Stad arbetar vidare med hur framkomlighet kan säkras till samhällsviktiga verksamheter och anläggningar vid en översvämning. Detta är ett av de prioriterade arbetena i stadens klimatanpassningsplan. Fortsatt dialog krävs mellan olika aktörer inom Göteborg.

Bedömningen att 20 cm översvämningsdjup är acceptabelt baseras på samtal med främst räddningstjänst, men även polis och ambulans.

Vid tillfällen då planeringsnivåer för framkomlighet inte uppnås, görs riskanalyser med utgångspunkt i lokala förutsättningar samt vilka funktioner som planeras.

Behov av gröna ytor

Miljö- och klimatanmännen och naturskyddsföreningen anser att marken närmast älven inte bör bebyggas utan utformas som en park eller kantzon av växtlighet och vatten. Naturskyddsföreningen vill ha fler genomsläppliga gröna ytor, att det skapas våtmarksområden längs älvkanten, att antalet ekologiskt funktionella gröna ytor ökar i de centrala delarna av staden och att äldre träd skyddas.

Stadsfastighetsnämnden anser tvärtom att utbredningen av parker, nya blå eller gröna miljöer och skyfallsytor ska ta hänsyn till planerade kommunala behov.

Äldre samt vård- och omsorgsnämnden anser att översvämningsrisker i första hand bör hanteras genom naturbaserade lösningar.

Kommunens kommentarer:

För områden längs älven finns många olika anspråk och stor konkurrens om yta. Avvägningar om lämplig markanvändning längs älven kommer behöva göras i efterföljande planering.

Kulturmiljövärden

Länsstyrelsen anser att ändringen av översiktsplanen behöver kompletteras och förtydligas så att det framgår att hänsyn måste tas till kulturvärden vid direkta åtgärder på byggnader och anläggningar med kulturvärden, samt vid indirekt påverkan när större åtgärder vidtas inom eller i anslutning till ett kulturmiljösammanhang. Det är viktigt att i ett tidigt skede utreda vilka kulturmiljövärden, siktlinjer och topografi som är viktigt att ta hänsyn till vid en höjning av marken inom vissa områden. Antikvariskt sakkunnig bör delta i planering och genomförande av klimatanpassningsåtgärder.

Nämnden för funktionsstöd anser att högvattenskydd i innerstaden kan inverka negativt på kulturmiljön genom att begränsa utblickarna mot älven.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingen har förtydligats avseende att hänsyn ska tas till kulturvärden vid planering och utformning av översvämningsåtgärder. Både genom direkt och indirekt påverkan.

Påverkan på stadsbilden kommer att beaktas vid planering av högvattenskydd längs med älven. I många områden längs med älven kommer översvämningsåtgärderna integreras i tex höjdsättning av mark, kaj, gång och cykelbana eller grönstråk.

Granskningshandlingen har också förtydligats avseende kulturhistoriska värden i jordbrukslandskapet i enlighet med utredningen "Värdefulla kulturmiljöer i odlingslandskapet".

Ras, skred, erosion

Länsstyrelsen och Statens geotekniska institut (SGI) saknar beskrivningar av om de föreslagna fördjupningarna i geografiska inriktningar innebär förändrade förutsättningar för geotekniska säkerhetsfrågor (ras, skred, erosion). Om geotekniska säkerhetsfrågor behöver hanteras ska det framgå av ändringen av översiktsplan samt i så fall för vilka områden. SGI efterfrågar kartlager som visar var geotekniska säkerhetsfrågor behöver hanteras relaterat till översvämningar.

Kommunens kommentar:

Granskningshandlingen har kompletterats med att geotekniska säkerhetsfrågor behöver beaktas i fortsatt planarbete som berör områden med översvämningsrisk. Fördjupade utredningar utförs inom ramen för efterföljande planering.

Värme

Flera remissinstanser (bland annat socialnämnden nordost, Hisingen och sydväst samt nämnden för funktionsstöd) är positiva till att översiktsplanen hanterar frågan om ett varmare klimat och fler värmeböljor. Några instanser vill dock att översiktsplanen ytterligare förtydligas i detta avseende.

Exploateringsnämnden och Mölndals stad vill att översiktsplanen förtydligas avseende hur kommunen ska hantera ett varmare klimat och minska risken för urbana värmeöar. Socialnämnd sydväst önskar att beskrivningen av hur olika platser i staden kan upplevas olika vid värmeböljor kompletteras med lokala beskrivningar för att belysa socioekonomiska skillnader.

Äldre samt vård- och omsorgsnämnden noterar att värmeböljor innebär en allvarlig hälsorisk, samt att äldre och sköra personer är särskilt känsliga. De anser att risk för värmestress vid ett varmare klimat i första hand bör hanteras genom naturbaserade lösningar och att översiktsplanen bör förtydligas avseende att stadsplanering och stadsformer har stor betydelse i ett varmare klimat.

Förskolenämnden betonar vikten av gröna miljöer i anslutning till förskolor och att barn ska kunna röra sig självständigt på förskolans utemiljö. Det förutsätter miljöer där det är väl avvägt mellan sol och skugga, för att motverka så kallade hot spots.

Kommunens kommentarer:

Naturbaserade lösningar är mest effektiva för att hantera en varmare stad. Var behovet är som störst och vilka åtgärder som är lämpliga behöver utredas i kommande skeden inom respektive delområde. Granskningshandlingen har förtydligats avseende planeringsinriktningar för att hantera en varmare stad.

Genomförandefrågor

Exploateringsnämnden lyfter fram att klimatanpassning medför ökade kostnader för att skydda befintlig bebyggelse och vid förtätning och exploatering. Åtgärderna kan till viss del finansieras av exploateringsbidrag från externa byggintressenter samt av exploatering av kommunägd mark. Stora delar av kostnaderna kommer dock att behöva finansieras av skattebetalarna. För att göra investeringarna ekonomiskt hållbara behöver de matchas tidsmässigt med kommande exploateringar.

Exploateringsnämnden och idrotts- och föreningsnämnden anser att översiktsplanen behöver utvecklas avseende ansvarsfördelning mellan aktörer.

Wallenstam AB påtalar att det ofta är svårt för enskilda fastighetsägare i centrala Göteborg att skydda sina fastigheter. De är ofta byggda ända fram till fastighetsgräns med publika lokaler i bottenvåningarna. Staden behöver därför ta det övergripande ansvaret för att skyndsamt planera och genomföra de skydd som krävs för att säkra innerstaden med dess kulturhistoriskt värdefulla miljöer och samhällskritiska infrastruktur.

Kommunens kommentarer:

Utbyggnadsordning och utbyggnadstakt behöver samordnas med utbyggnad av större sammanhängande översvämningsåtgärder. Kommunen avser att kontinuerligt arbeta med en utbyggnadsplan för högvattenskydd för att ta hänsyn till planerad exploatering längs med älven och vattendrag.

Kommunen planerar för övergripande åtgärder men behöver samverka med andra aktörer för att genomföra dem. Det pågår även andra arbeten, bland annat inom Klimatanpassningsplanen, för att ta fram olika finansieringsmodeller för klimatanpassningsåtgärder för att olika aktörer ska kunna medfinansiera åtgärder. Det är idag fastighetsägaren som är ansvarig för sin egen fastighet att antingen stå risken eller att göra åtgärder.

Redaktionellt

Det har inkommit redaktionella synpunkter på tabeller och figurer över dimensionerande händelser.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingen har förtydligats och setts över redaktionellt.

MOBILITET OCH INFRASTRUKTUR

Målbild och strategi

Många remissinstanser är positiva till den målbild och strategi som föreslås för mobilitet och infrastruktur. Framförallt Länsstyrelsen, Trafikverket, göteborgsregionen, flera grannkommuner, kulturnämnden, socialnämnd nordost, idrotts- och föreningsnämnden, grundskolenämnden, äldre- samt vård och omsorgsnämnden, Business Region Göteborg (BRG), Swedavia och Göteborg Landvetter Airport. Flera framhåller att det är bra att kommunen samlar och konkretiserar styrande dokument i översiktsplanen.

Trafikverket konstaterar att en växande stad medför ett ökat resandebehov. De betonar att staden behöver växa på ett sätt som ger förutsättningar att resa hållbart. Det är positivt att Göteborgs Stad verkar för en effektiv användning av befintlig infrastruktur genom tillämpning av fyrstegsprincipen.

Göteborgsregionen (GR) konstaterar att föreslagna tillägg i mobilitet och infrastruktur går i linje med GR:s styrande dokument som Inriktning för transportinfrastrukturplaneringen i storstadsregionen. Öckerö kommun ser att planförslagets inriktningar för mobilitet och infrastruktur understödjer arbetet utifrån den gemensamma färdplanen som Göteborgs Stad och Öckerö kommun har avseende förbindelser mellan kommunerna bortom 2040. Öckerö kommun utvecklar gärna samverkan med Göteborgs Stad gällande mobility management. Mölndals stad konstaterar att planförslaget visar att det inte räcker att enbart ställa om till elektrificerad och fossilfri fordonsflotta för att nå målen om minskad klimatpåverkan.

Socialnämnd nordost konstaterar att strategierna om mobilitet möter de utmaningar som den växande staden står inför. Särskilt behöver barns möjligheter att röra sig till fots och med cykel förbättras.

Exploateringsnämnden ser det som positivt att den ekonomiska dimensionen fortsatt betonas i översiktsplanen, samt att stadens arbete med mobility management ska utvecklas. Åtgärder som riktar in sig på att minska eller ändra sättet att resa, samt att utnyttja befintlig infrastruktur är mer ekonomiskt fördelaktigt än att bygga nytt.

Exploateringsnämnden och stadsmiljönämnden lyfter fram behovet av handlingsplaner eller andra reglerande, styrande dokument i samband med att miljö- och klimatprogrammet, trafikstrategin, cykelprogrammet, trafiksäkerhetsplanen, parkeringspolicyn och kunskap från arbetet med godsplan har arbetats in i planförslaget. Även Länsstyrelsen och Trafikverket anser att kommunen bör ta fram en tydlig och konkret handlingsplan samt att våga testa olika åtgärder för att se vilka effekter de ger. Översiktsplanen är på en mer övergripande nivå än de tidigare styrande dokumenten. Styrningen behöver konkretiseras och brytas ner för att inte relevant innehåll ska försvinna när styrdokumentet upphör att gälla.

Stadsmiljöförvaltningen vill att det tydligare beskrivs varför biltrafiken ska minska och förmedla de positiva saker som kan uppnås i den täta och attraktiva staden såsom grönska, närhet till service och vistelsekvaliteter.

Exploateringsnämnden noterar att förlängning eller indexering av trängselskatten inte nämns bland exempel på styrmedel och åtgärder inom mobility management. Eftersom trängselskatt är en effektiv åtgärd för påverka vägtrafikarbetet bör man överväga att nämna det. Möjligheten att utnyttja byggskedet som ett sätt att varaktigt skapa förändringar i resmönster bör också lyftas fram. Exploateringsnämnden konstaterar att det finns en stark koppling mellan bilinnehav och bilanvändning, och att minskat bilinnehav leder till en effektivare markanvändning. De anser därför att den gällande översiktsplanens strategi om lösningar som minskar behovet att äga sin egen bil bör behållas.

Äldre- samt vård och omsorgsnämnden konstaterar att minskat bilresande, med hjälp av utökad kollektivtrafik och förbättringar för resande med gång och cykel, kan innebära en ökad trafiksäkerhet för äldre och personer med fysiska och kognitiva funktionsnedsättningar.

Naturskyddsföreningen i Göteborg är positiv till att ställningstagande om mobility management och minskat vägtrafikarbete förtydligas, samt att flera större trafikleder ska göras om till mer stadsmässiga gator. Samtidigt är de kritiska till att trafiken tillåts att öka i samband med vissa större exploateringar. Staden tar fortfarande inte tar de större, mer omfattande, stegen för att minska biltrafiken och dess påverkan. Det behövs mer ambitiösa åtgärder för att andra transportmedel ska få tillräcklig kapacitet på befintligt vägnät och bli konkurrensstarka alternativ. Den nuvarande färdmedelsfördelning går emot stadens vision att bli mer förtätad och sammanhållen eftersom mycket yta behövs för varje personbil. Hög ljudnivå och sämre luftkvalitet går också emot målet "robust stad". Föreningen föreslår att staden ska avveckla privatbiltrafiken i centrala Göteborg genom att bygga bort parkeringsytor för personbilar med undantag för rörelsehindrade, bilpooler och samhällsviktiga funktioner.

Trafikistan vill att det förtydligas att det är det motoriserade trafikarbetet som ska minska.

Kommunens kommentarer:

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar synpunkter om att staden behöver växa på ett sätt som ger förutsättningar för hållbart resande där alla parter, särskilt staten, behöver stödja kommunens arbete med att nå uppsatta mål om hållbart resande. Stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden och stadsmiljönämnden har gett respektive förvaltning i uppdrag, Program för hållbart resande, att samordnat införa åtgärder som bidrar till kommunens måluppfyllelse om hållbart resande. Fokus är åtgärder där Göteborgs Stad har rådighet.

Granskningshandlingen har utvecklats och förtydligats avseende gångtrafik samt barns möjligheter att röra sig till fots och med cykel.

Delar av innehållet i de styrande dokument som nämns i synpunkterna har arbetats in i granskningshandlingen utifrån en genomlysning av trafikstrategin och dialog med sakkunniga inom berörda sakområden. Översiktsplanen kan inte omhänderta all styrning, utan vissa delar behöver hanteras i andra dokument.

Utveckling av styrning och kunskapsunderlag inom hållbar mobilitet och stadsutveckling tar avstamp i Göteborgs Stads styrsystem och genomförs som en del av kontinuerlig verksamhetsutveckling inom förvaltningarna. Exempelvis SUMP (Sustainable urban mobility plan) samt förvaltningens arbete med Prioriterad utbyggnadsordning för Göteborg, som syftar till att prioritera mellan stadsutvecklingsprojekt och tydliggöra vad staden avser att arbeta vidare med framgent.

Granskningshandlingen har utvecklats något avseende effekter av minskad biltrafik, men bedöms i stort redan vara beskrivet i den gällande översiktsplanen. Granskningshandlingen har också utvecklats genom att tydliggöra att trängselskatt är ett av flera styrmedel. Handlingen beskriver även att byggskedet kan utnyttjas som ett sätt att varaktigt skapa förutsättningar i resmönster, samt tydliggöra kopplingen mellan bilinnehav och bilanvändning. Granskningshandlingen har även förtydligats avseende att det är motoriserat vägarbete som avses.

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar synpunkt om att strategierna inom den tematiska delen för mobilitet och infrastruktur kan ge ökad trafiksäkerhet för äldre och personer med fysiska och kognitiva funktionsnedsättningar.

Vid en befolkningsökning bedömer stadsbyggnadsförvaltningen att behovet av resande kommer öka. Samtidigt kvarstår inriktningen om ett totalt sett minskat vägtrafikarbete. Åtgärder för ett ökat hållbart resande kopplat till exploatering av ny bebyggelse är därmed centralt. Ändringen av översiktsplanen utgår ifrån att en eventuell ökning av biltrafik i ett område balanseras av att biltrafiken behöver minska i andra områden eller stråk.

Vattenvägar och sjöfart

Cstrider anser att vattenvägarna är en underutnyttjad infrastrukturresurs. Moderna vattenburna mobilitetslösningar kan vara både miljömässigt och kostnadsmässigt mer effektiva än en bro. Nya älvförbindelser kan förkorta resesträckor (och restid) och avlasta vägnätet. Nya låga broar behöver ta hänsyn till andra älvtrafikbehov för att inte skapa nya problem.

Skärgårdslinjen i Göteborg & Bohuslän AB förespråkar också vattenburen kollektivtrafik. De anser inte att översiktsplanen beaktar sjöfartens intressen tillräckligt. Särskilt inte turism- och passagerartrafik. Göteborg bör ta vara på sin unika maritima position och utveckla en strategi där sjöfarten är en integrerad del av stadens transport- och turismsektor. Skärgårdslinjen motsätter sig en stadsplanering där broar ses som den enda lösningen.

Kommunens kommentarer:

Färjetrafikens nytta och funktion över tid beskrivs i gällande översiktsplan. Granskningshandlingen har utvecklats avseende finmaskighet, samt robust och flexibel gång- och cykelinfrastruktur.

Trafikens miljöpåverkan

Miljö- och klimatanmännen bedömer att planförslaget ligger i linje med styrande dokument om att gå mot mer hållbara transportsätt. Planförslaget omhändertar målsättningarna från

trafikstrategin och cykelprogrammet på ett fullgott sätt. Det ligger också i linje med den nyli- gen antagna åtgärdsplanen för partiklar. Miljö- och klimatnämnden saknar dock en koppling till målet om att göteborgarna ska ha en hälsosam livsmiljö i stadens miljö- och klimatpro- gram. Fokus i översiktsplanen ligger på att utsläppen av koldioxid ska minska, i linje med kli- matmålen. Miljöförvaltningen bedömer att även utsläpp av andra luftföroreningar och buller behöver minska, samt att utrymme för grönområden behöver tillgängliggöras.

Exploateringsnämnden ser det som positivt att miljö- och klimatprogrammets målsätt- ningar om minskat vägtrafikarbete har arbetats in i översiktsplanen, tillsammans med en för- djupning om mobilitet och infrastruktur, eftersom transporter i staden utgör en stor andel av den negativa påverkan på miljö och klimat.

Svenska Handelskammaren anser att elektrifiering bör iakttas, integreras och främjas för en relevant planering och för att nå klimatmålen. Elektrifieringen innebär att de negativa effekterna av biltrafiken i form av utsläpp och buller utgår, samtidigt som trängselproblema- tiken kvarstår.

Trafikistan anser att det allra viktigaste sättet att minska trafikens utsläpp av växthusgaser i Göteborg är att gynna korta vardagsavstånd.

Kommunens kommentarer:

Tillgänglighet till grönområden, minskning av luftföroreningar och buller, elektrifieringens roll i planering och som del i att nå klimatmålen, samt vikten av att gynna korta vardagsav- stånd beskrivs i gällande översiktsplan. Ytterligare tillägg bedöms inte nödvändigt.

Omvandla körfält på statliga leder

Både Länsstyrelsen och Trafikverket lyfter fram att det krävs ändrad lagstiftning för att om- vandla körfält på de statliga lederna till förmån för gods. Förslaget behöver utredas och kon- sekvensbeskrivas.

Västra Götalandsregionen (VGR) och Göteborgs Hamn AB är positiva till Göteborgs ambition att verka för att omvandla körfält på de stora lederna till förmån för kollektivtrafik och gods, för att kunna öka dess användning i linje med stadens mål. VGR delar också bilden av behovet av styrmedel och påverkansåtgärder för effektivare användning av befintlig infra- struktur.

Mölnåls kommun anser att det saknas en tydlig analys av om tilläggen i förlängningen påverkar den överenskommelse för Fässbergsdalen som städerna har ingått med Trafikverket och Västtrafik. Det är viktigt att utreda konsekvenserna för att inte skapa en högre belastning än vad överenskommelsen medger.

Kommunens kommentarer:

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar synpunkter om att det krävs ändrad lagstiftning för att omvandla körfält på statliga leder. Kommunen är medveten om detta och ser behov av dialog med berörda parter.

Föreslagna ändringar av översiktsplanen ändrar inte den gällande översiktsplanens effekt eller inriktningar, utan förtydligar enbart antagandehandlingen. Det innebär att överens- kommelse för Fässbergsdalen inte påverkas.

Godstransporter

Remissinstanserna har varierade synpunkter om hur godstransporter hanteras i ändringen av översiktsplanen.

Sjöfartsverket vill att även Vänersjöfarten nämns vid uppräknande av olika kategorier av godstransporter.

Kungsbacka och Mölndals kommuner ser positivt på regional och mellankommunal samverkan i frågor om godstrafikens framkomlighet.

Stadsmiljöförvaltningen vill prioritera ny dragning av järnväg till hamnen över Hisingen. De poängterar att järnvägen är viktig för industriutvecklingen och godsflöden mot Norge och en järnväg över Hisingen skulle även kunna försörja utökade verksamhetsområden längs Hisingsleden. Göteborgs Hamn AB (GHAB) anser tvärtom att det inte är rimligt att flytta Hamnbanan under överskådlig tid.

Kretslopp och vattennämnden påminner om att det behövs omlastningsstationer om tunga fordon begränsas i vissa områden. Omlastning behöver ske i nära anslutning till de områden som ska få servicen. Det är inte en lämplig lösning att lasta om avfall i halvcentrala lägen eller andra kommuner. Omlastningsterminaler behöver kunna hantera relativt stora volymer av flera olika avfallsslag. Slamsugningsfordon, som behövs för tömning av restaurangernas och storkökens fettavskiljare, behöver ha en viss storlek för att kunna utföra den tömning som behövs.

Kretslopp och vattennämnden anser inte att samordning av godstransport och avfallstransporter fungerar, utan avfallshantering behöver sin egen infrastruktur.

Göteborg Energi AB är positiva till hur godstransporter har beaktats. Energianläggningar kräver idag lastbilar för försörjning av bränsle och framkomligheten för transportererna behöver upprätthållas. De lyfter samtidigt fram att andra transportslag såsom tåg och båt behöver värnas för att möjliggöra mer hållbara transportlösningar.

GHAB har inga direkta synpunkter på föreslagna strategier för tillförlitlig framkomlighet för godstransporter. De anser dock att det saknas fullgoda alternativ för att leda om godstrafiken runt den centrala staden. Speciellt för godstrafik från norr och öster. Översiktsplanen saknar analyser av konsekvenserna av att leda om godstrafiken runt Göteborg och vilka åtgärder som behövs för att lyckas med detta. Översiktsplanen behöver kompletteras med denna konsekvensbeskrivning. De poängterar att utmaningarna att minska trafikmängderna på de övergripande centrala trafiklederna är större än att leda om godstrafiken till och från Göteborgs hamn.

Västsvenska Handelskammaren är positiva till utbyggnad av laddinfrastruktur för tunga fordon och ser att dessa behöver kombineras med sam- och omlastningsterminaler. Elektrifieringen av lastbilsflottan pågår, varför staden skyndsamt behöver integrera dessa funktioner såväl lokalt som genom regional samverkan. Även kretslopp och vattennämnden är positiva till att behovet av laddinfrastruktur för tunga fordon nämns.

LRF Göteborg poängterar att god framkomlighet på och vid vägarna är en förutsättning för ett modernt jordbruk, både en bra bärighet på vägarna och tillräcklig bredd för stora maskiner.

Föreningen Svensk Sjöfart noterar att godstransporterna till och genom Göteborg förväntas öka. De anser att Hisingsbron har medfört fördröjningar för sjöburna transporter och konflikter mellan olika trafikslag. Detta kommer att förvärras vid ytterligare fasta förbindelser i form av gång- och cykelbroar. De är roade över sjösäkerheten om fler lågbroar byggs.

Strömma Turism & Sjöfart AB vill att staden ska se vattenburna transporter som ett sätt att avlasta vägnätet. Framtida godstransporter med fartyg bedöms öka markant när staden utvecklas.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingen har kompletterats med att Vänersjöfart är en typ av godstransport. Granskningshandlingen har även kompletterats med att regleringar behöver bedömas utifrån behovet av nödvändiga transporter och att vattenburna transporter är ett sätt att avlasta vägnätet. Redaktionella justeringar har gjorts för att tydliggöra beskrivning av samlastning och behov av prioriteringar i stadsmiljön.

Gällande översiktsplan beskriver kommunens syn på Hamnbanan. Inga justeringar föreslås därför avseende Hamnbanan. Översiktsplanen anger också kommunens viljeinriktning för det övergripande transportsystemet. Stadsbyggnadsförvaltningen har påbörjat fördjupade utredningar om hur godstrafiken kan ledas om från Göteborgs hamn.

Kollektivtrafik, gång- och cykel

Många remissinstanser, framförallt Trafikverket, VGR, grannkommuner såsom Ale kommun, Kungälv kommun, Lerums kommun, idrotts- och föreningsnämnden och förskolenämnden är positiva till att ändringen av översiktsplanen fokuserar på kollektivtrafik och andra hållbara färdmedel. Det underlättar för invånare i regionen att välja ett kollektivt resande.

Trafikverket framhåller att det är viktigt att staden löser framkomlighet för kollektivtrafik i de centrala delarna av staden. En kapacitetsstark kollektivtrafik samt styrmedel och administrativa åtgärder (t.ex. trängselskatt) samt en genomarbetad bebyggelseplanering är en förutsättning för att konkurrera med bilen och för att uppnå ett minskat vägtrafikarbete.

VGR önskar att översiktsplanen hade pekat ut mark för systemkritiska depåer för att försörja kollektivtrafiken.

Lerums kommun betonar vikten av Västra stambanans betydelse för resande och tillväxt samt för att länka samman arbetsmarknadsregioner. En utbyggnad av Västra stambanan kan bidra till ökad sysselsättning och minskad bilanvändning vid resor till och från Göteborg.

Partille kommun vill säkerställa god mobilitet och tillgänglighet till och från Partille, särskilt i samband med utbyggnaden av angränsande stadsdelar. Utbyggnaden av Örgryte- Härlanda längs Partille kommuns gräns sker i hög takt och påverkar trafiksystemet i Partille, särskilt genom Sävedalen. Det är nödvändigt att hantera trafikflöden och kollektivtrafiklösningar för att minska belastningen på det befintliga vägnätet och säkerställa smidiga transportmöjligheter för invånare och näringsliv.

Härryda och Kungsbacka kommuner välkomnar också utbyggnad av kollektivtrafik, men framhåller samtidigt att det också är viktigt att arbeta för framkomlighet för olika transportsätt, även för bilen. Flera av Kungsbackas invånare är beroende av bilen för sina arbetsresor in till Göteborg. Det behövs ett attraktivt och effektivt kollektivtrafiksystem även utanför stadstrafikområdet. Till exempel genom smidiga resor och enkla byten för pendlare kollektivtrafikresenärer. Men det behöver också finnas en öppenhet för väginfrastrukturåtgärder som förbättrar för hårt belastade delar av vägsystemet.

Härryda kommun saknar ett utpekad pendelcykelstråk ut mot Delsjömotet och vidare mot Härryda kommun i översiktsplanen. Det krävs ett större helhetsgrepp över sträckan utmed väg 40 för att möjliggöra en snabb och effektiv cykelinfrastruktur mellan kommunerna.

Kungsbacka kommun ser positivt på en gemensam hållning när det gäller behovet av ökad kapacitet längs väg 158. De ställer sig däremot frågande till att Göteborgs Stad planerar för en järnväg i Kungsbacka utan att ha rådgjort detta med Kungsbacka kommun. I Kungsbacka kommuns översiktsplan finns endast ett reservat för kollektivtrafik och i nuläget planerar Kungsbacka inte för någon järnväg.

Exploateringsnämnden anser att trafikstrategins effektmål om max 30 minuters restid med kollektivtrafik mellan tyngdpunkter eller målpunkter bör inarbetas i översiktsplanen, då det är viktigt för att uppnå den ökade kollektivtrafikandelen som eftersträvas.

Socialnämnd centrum ser positivt på att ändringarna ger en samlad bild av en utveckling mot fler resor med gång-, cykel- och kollektivtrafik. Det är färd sätt som är ekonomiskt tillgängliga för många och som därför bidrar till jämlik och jämställd stadsutveckling. Socialnämnd nordost betonar att barns möjligheter att röra sig till fots och med cykel behöver förbättras. Socialnämnd sydost och centrum anser att barns förutsättningar behöver synliggöras i översiktsplanen, som en del i arbetet med en barnvänlig stad.

Socialnämnd sydost är positiva till att det lokala cykelvägnätet bör inventeras med fokus på barns möjligheter att cykla säkert och tryggt till skola och andra målpunkter. Stadsmiljöförvaltningen noterar att en sådan inventering är ett stort arbete och ifrågasätter om det ska ingå i översiktsplanen.

Socialnämnd sydost anser att planförslaget bör kompletteras med att ytterstaden och ytterområdena behöver bidra till det hållbara resandet i det längre tidsperspektivet. Resandet från ytterområdena behöver förändras och utvecklas för att bidra till det hållbara resandet i sin helhet.

Stadsmiljönämnden önskar att målet om att skapa en attraktiv cykelstad för alla förtydligas. Många olika cyklisterna ska kunna färdas tryggt och säkert, och cykling ska vara ett attraktivt alternativ till bil. Det är viktigt att möjliggöra en hållbar mobilitet för hela staden. Stadsmiljöförvaltningen vill prioritera utbyggnad av spårväg, busstrafik och cykelinfrastruktur, samt att cykelsatsningar särskilt riktas till socioekonomiskt svaga områden. De vill att kollektivtrafikförbindelserna förbättras till områden med långa pendlingsavstånd och att kollektivtrafikens kapacitet byggs ut i takt med befolkningsökningen. Satsa på fler busskörfält och snabba expresslinjer för att förbättra och effektivisera framkomligheten samt planera för kollektivtrafik och god cykelinfrastruktur i nybyggnadsområden från början. Stadsmiljöförvaltningen önskar också att det tydligare lyfts fram att en framgångsfaktor för att minska den motoriserade trafiken är att utforma staden för korta avstånd. Hänvisa till principer som Kör Nära, Kör In, Kör Buss, Kör Runt.

Nämnden för funktionsstöd bedömer att ändringar om mobilitet och infrastruktur har viss positiv påverkan på barnperspektivet genom tydligare skrivningar avseende trygghet och trafiksäkerhet samt ökad tydlighet på kapacitetsstarka transportslag. Detta medför även positiva sociala aspekter för alla människor.

Förskolenämnden poängterar att förskoleplatser behöver planeras nära nya bostäder för att minska bilanvändningen i staden. Grundskolenämnden konstaterar att bättre kollektivtrafik och gång- och cykelstråk kan minska miljöpåverkan och göra staden mer hållbar, vilket kan förbättra tillgänglighet och skolvägar.

Äldre samt vård- och omsorgsnämnden ser det som positivt att cykelvägnätet delas in i tre klasser. De vill samtidigt att det nämns att äldre och personer med funktionsnedsättningar har behov av en störningsfri och trygg cykelmiljö utan cyklar i hög hastighet, samt att gångstråk behöver ges mer plats. Det är viktigt att minimera barriäreffekter och trafiksäkerhetsrisker som spårvagnstrafiken kan innebära i tät stad. Det behöver också tydliggöras att gatuparkering behöver fylla behov för äldre samt vård- och omsorgsförvaltningen. Även Neuro Göteborg lyfter att personer med funktionsnedsättning behöver parkeringsplatser i nära anslutning till målpunkter i centrala staden.

Västsvenska Handelskammaren anser att omställningen till kollektivt resande förutsätter att kollektivtrafikens strukturer byggs upp och är ett attraktivt alternativ för invånarna innan infrastrukturen för biltrafik inskränks. Näringslivet påverkas negativt om resandet försvåras för dem som inte kan använda cykel eller kollektivtrafik på ett tillfredsställande sätt. Bilen kommer vara ett viktigt färdmedel även i framtiden.

Västsvenska Handelskammaren noterar att många nya arbetsplatser (kontor) föreslås i centrala Göteborg. Mobilitet och infrastruktur behöver därför ökad kapacitet för att möta ett ökat resande. Naturskyddsföreningen i Göteborg anser tvärtom att kollektivtrafikens och cykeltrafikens framkomlighet kan öka på befintlig infrastruktur genom att drastiskt minska biltrafiken.

Swedavia och Göteborg Landvetter Airport konstaterar att ett ökat kollektivtrafikresande, såväl lokalt som regionalt, är avgörande för ett smidigt och effektivt nyttjande av trafikinfrastrukturen. Swedavia välkomnar såväl väggående som spårbunden kollektivtrafik som ansluter till flygplatsen. En framtida intermodal resehub vid flygplatsen gör att resten av världen

kan nås med bara ett byte. Swedavia betonar att det är viktigt att Göteborgs Stad verkar för framkomlighet för busstrafik från väg 40 till Nils Ericson-terminalen. Det är också viktigt att skapa attraktiva platser vid Västlänkens stationer. Stationerna blir viktiga kopplingar till Landvetters flygplats när ny järnväg mellan Göteborg och Borås via Landvetters flygplats börjar trafikeras.

Trafikistan anser att pendlingscykelbanor och övrigt fokus på cykel bör lyftas fram mer.

Några privatpersoner har synpunkter om kollektivtrafik. En vill att staden utvecklas i en storstadsmässig inriktning, med mer hög bebyggelse och förbättrad, snabbare och planseparerad kollektivtrafik. En annan vill att cykeln tydligare ska prioriteras i översiktsplanen så att den blir bekväm och säker. En tredje anser att resenärer med funktionsnedsättning inte ska behöva överflyttas från personbil till resor till fots, med cykel och kollektivtrafik.

Kommunens kommentarer:

Synpunkter om att Göteborg behöver kapacitetsstark kollektivtrafik, styrmedel och administrativa åtgärder, förbättrade förutsättningar för fotgängare och cyklister samt genomarbetad bebyggelseplanering för att uppnå ett ökat hållbart resande ligger i linje med inriktningar i Göteborgs gällande översiktsplan samt förslaget till ändring av översiktsplanen. Översiktsplanen rymmer avvägningar mellan olika trafikslags framkomlighet i täta stadsmiljöer i centrala delar av staden i relation till andra funktioner och kvaliteter. Det kvarstår fortsatta avvägningar och prioriteringar i efterföljande planering för att säkerställa bland annat kollektivtrafikens framkomlighet. Fortsatt planering förutsätts ta stöd i översiktsplanens övergripande principer. Granskningshandlingen har utvecklats med beskrivningar av hela resan-perspektivet där framkomlighet i olika stråk och platser är centrala frågor.

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. Kollektivtrafiksystemet lokalt, delregionalt och regionalt samt cykelvägnätet behöver utvecklas och byggas ut för att öka resandet med kollektivtrafik både till, från och inom befintliga områden och nybyggnation. Den gällande översiktsplanens utvecklingsinriktning stödjer behovet av minskat bilresande, samtidigt som den säkerställer det behov av bilresor som behövs av tillgänglighetsskäl. Gällande översiktsplan beskriver behovet av pendelcykelnät mot Delsjömötet.

Stråket utmed väg 158 är i behov av kapacitetsstark kollektivtrafik för att möta dagens behov av resor och för att stödja bebyggelseutveckling i stråket. Åtgärder för förbättrad bussstrafik på väg 158 planeras. Järnvägsreservatet i den gällande översiktsplanen och förslaget till ändring av översiktsplanen syftar till att inte omöjliggöra en framtida järnväg. Göteborgs Stad förutsätter att utredningsområdet för trafik på sikt avser kapacitetsstark spårbunden kollektivtrafik, om den kraftiga befolkningsökning som Kungsbacka planerar för realiseras till 2050. Ytterligare utredningar behövs för att studera möjligheten att ansluta till befintliga och planerade järnvägssystem.

Kollektivtrafikens restid är viktig för att uppnå ett minskat vägtrafikarbete och mål om färdmedelfördelning. Översiktsplanen fokuserar på mål om färdmedelfördelning och strategier. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att restidsmål inte är lämpligt att inkludera i översiktsplanen utan omhändertas istället i förvaltningens pågående arbete med att utveckla styrning och kunskapsunderlag inom hållbart resande. Förvaltningen bedömer också att lokalisering av kollektivtrafikdepåer är på en för detaljerad nivå för översiktsplanens markanvändningskarta. Däremot har granskningshandlingen utvecklas avseende vikten av att

beakta behovet av depåer samt vilka funktioner och kvaliteter som är viktiga i planeringen av depåer.

Granskningshandlingen har utvecklats avseende barns möjligheter att röra sig till fots och med cykel, samt resa med kollektivtrafik. Behov av inventering av gång- och cykelnätet utgår från gällande översiktsplan. Granskningshandlingen har också utvecklats avseende beskrivningar av trafikslaget cykel för att bättre omhänderta styrning enligt kommunens cykelprogram som utgick att gälla som styrande dokument vid årsskiftet 2025/2026.

Gällande översiktsplan anger inriktning för parkering på ett övergripande plan. Mer detaljerade frågor om olika användargrupperns behov av parkering hanteras i det pågående arbetet med att uppdatera parkeringspolicyn.

Redaktionellt

Stads miljönämnden har flera synpunkter av redaktionell karaktär, där de önskar tydligare och mer utförliga beskrivningar, skarpare skrivningar, konsekvent användning av olika begrepp och tydligare diagram om trafikutveckling.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingen har justerats redaktionellt.

ÖVRIGA ÄNDRINGAR

Ändrade reservat och utredningsområden för kommunikation

Järnväg, spår längs väg 158

Socialnämnd sydväst ser behov av sociala konsekvensanalyser av de alternativa järnvägssträckningarna med stationslägen. Det behövs åtgärder för att minska barriärerna av en ny järnväg. Nämnden påtalar också att det inte räcker att människor korsar varandras stråk för att skapa en sammanhållen stad.

Västsvenska handelskammaren förordar järnvägskorridor mitt längs väg 158, och vill att staden förvissar sig om att det är möjligt att genomföra denna korridor. Även Blå tomten och Stena Fastigheter anser att korridor mitt bör ligga kvar. De ser stora risker i den östra sträckningen, såväl för deras egen verksamhet som för kommunens planerade utveckling i Högsbo och längs Dag Hammarskjölds boulevard. De påpekar även risker för att ingrepp i en osäker berggrund kan innebära att projektet blir för dyrt och behöver avbrytas. Det behövs vidare studier som utreder möjligheten att gräva ner järnvägen innan områdena längs nuvarande Dag Hammarskjöldsleden exploateras.

Kungsbacka kommun ser positivt på en gemensam hållning när det gäller behovet av ökad kapacitet längs väg 158. De ställer sig däremot frågande till att Göteborgs Stad planerar för en järnväg i Kungsbacka utan att ha rådgjort detta med Kungsbacka kommun. I Kungsbacka kommuns översiktsplan finns endast ett reservat för kollektivtrafik och i nuläget planerar Kungsbacka inte för någon järnväg.

Kommunens kommentarer:

Stadsbyggnadsförvaltningen står fast vid att järnvägskorridor mitt längs väg 158 bör utgå ur översiktsplanen. En järnväg i korridor mitt är i praktiken endast möjlig om det sker innan eller i samband med omvandlingen av Högsbo industriområde och omgestaltningen av Dag Hammarskjöldsleden till boulevard. Denna omvandling bör påbörjas innan järnvägen skulle kunna byggas vilket innebär att reservatet för korridor mitt inte är genomförbar.

Förbindelse till Öckerö

Flera privatpersoner är positiva till att stryka det norra alternativet till framtida förbindelse till Öckerö.

Kommunens kommentarer:

Noteras.

Bangårdsförbindelsen och Övre Husargatan/Sprängkullsgatan

Trafikverket påpekar att det krävs fortsatta diskussioner om ny avgränsning av utredningsområdet för Bangårdsförbindelsen.

Socialnämnd centrum är positiv till att översiktsplanen uppdateras utifrån nya kunskapsunderlag och ställningstaganden, exempelvis kring Sprängkullsgatan och Bangårdsförbindelsen.

Kommunens kommentarer:

Noteras.

Norra och södra älvstråken

Inga synpunkter utöver frågor som rör Södra älvstranden. Se kapitel Södra älvstranden.

Områden för begravning

Göteborgs begravningssamfällighet är positiva till att ny mark för begravningsändamål läggs in i översiktsplanen, då det är stort behov av ny gravmark i Göteborg. Kommunen bör även ta hänsyn till behovet av beredskapsmark i händelse av kris eller krig. Göteborg har i dagsläget ingen beredskapsmark för begravningsändamål. De anser att det behövs cirka 25 hektar. Exploateringsnämnden ser behov av att fortsätta samverka med Göteborgs begravningssamfällighet för att identifiera och säkerställa ytor för begravning vid kris och krig.

Skogome

Exploateringsnämnden nämner att föreslagna ytor för begravning intill Fridhems kyrkogård vid Skogome tidigare har varit intressanta för att utveckla bostäder på längre sikt, men då behovet av begravningsytor är stort avser kommunen i stället att initiera ny detaljplan för begravningsändamål i samverkan med Göteborgs begravningssamfällighet. Begravningsamfälligheten noterar att översiktsplanens avgränsning av framtida begravningsplats är felaktig vid fasthetsgränsen i norr och behöver justeras i enlighet med deras ansökan om planbesked.

Vattenfall Eldistribution AB upplyser om att de har regionnätsledningar inom området vid Skogome.

Norr om Gerrebacka

Göteborgs begravningssamfällighet ser att området norr om Gerrebacka har stora kvaliteter och skulle kunna bli en attraktiv framtida begravningsplats som säkrar göteborgarnas behov av gravplatser på lång sikt. Området förutsätter en tillräckligt dimensionerad väganlutning.

Miljö- och klimatnämnden noterar att området norr om Gerrebacka rymmer naturvärden i form av sumpskog och våtmark. Platsen är utsedd för att anlägga nya dammar, som en kompensationsåtgärd för exploatering vid Rya avloppsreningsverk.

Kulturnämnden upplyser om att området norr om Gerrebacka rymmer fornlämningar i form av grav- och boplatser, som skyddas enligt kulturmiljölagen och kräver tillstånd för eventuella ingrepp. Övriga ytor bör utredas arkeologiskt för att identifiera eventuella okända fornlämningar. Övriga föreslagna områden för begravning rymmer inga kända fornlämningar

och har inte varit föremål för arkeologisk utredning. Inför ianspråktagande av marken för begravning bör ytorna utredas arkeologiskt för att identifiera eventuella okända fornlämningar.

Rösered

Göteborgs begravningssamfällighet noterar att det föreslagna området i Rösered är kraftigt kuperat, vilket innebär att det kan bli kostsamt och komplicerat att få till en fungerande begravningsplats. Det är dock i dagsläget det enda markområdet för utökning av begravningsmarken i nordöstra Göteborg.

Socialnämnd nordost noterar att förslaget om begravningsmark innebär en målkonflikt med stadsnära odling genom att de två odlingsområdena för Albanus och Rösereds odlarföreningar tas i anspråk för begravningsmark.

Övriga begravningsområden enligt översiktsplanen

Göteborgs begravningssamfällighet vill att översiktsplanen uppdateras avseende vad som redan är utbyggt och vad som ligger som framtida begravningsmark för samtliga begravningsområden. De informerar om vilka kyrkogårdar som har byggts ut respektive planeras att byggas ut i närtid.

Göteborgs begravningssamfällighet bedömer att kommunen kan behöva förtydliga att begravningsmark är ett viktigt samhällsintresse för att, vid behov, kunna ta jordbruksmark i anspråk. Det gäller till exempel begravningsplatserna i Billdal, Angered och Bergum. För södra Göteborg är den obebyggda mark som Göteborgs begravningssamfällighet äger i Billdal, enda möjligheten att anlägga ny gravmark. Marken är inte utredd och har många begränsande faktorer som strandskydd, skyfallsytor med mera. De betonar därför att det inte är möjligt att avstå någon mark för andra ändamål än begravning.

Begravningsamfälligheten upplyser om att den västra delen av Kvibergs kyrkogård inte är möjlig att använda som begravningsplats på grund av topografi och jorddjup. Det är därför möjligt att använda marken för annat ändamål.

Området som är planerat för framtida begravningsplats vid Gunnareds kyrkogård anges även som framtida blandad stadsbebyggelse. Göteborgs begravningssamfällighet planerar att utvidga Gunnareds kyrkogård i närtid varför markanvändningskartan behöver justeras för att säkerställa att hela det kvarvarande området kan bli begravningsmark.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingen har justerats så att markanvändningskartans ytor för begravningsmark överensstämmer med begravningssamfällighetens synpunkter. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att övriga synpunkter kan hanteras i efterföljande planering.

Strategier för Parker, natur och vatten

Miljö- och klimatnämnden, exploateringsnämnden och stadsmiljönämnden anser att fler delar av grönplanen behöver arbetas in i översiktsplanen för att säkerställa att viktiga ställningstaganden i grönplanen inte går förlorade. Strategier som är för detaljerade för att ha med i översiktsplanen (exempelvis hantering av invasiva främmande arter) behöver tas omhand på annat sätt.

Miljö- och klimatnämnden och exploateringsnämnden anser att grönplanens minnesregel om "3-30-300" bör ingå i översiktsplanen. Båda nämnderna anser också att det bör införas en inriktning om hur områden med naturvärden ska hanteras inom den fysiska planeringen. Miljö- och klimatnämnden preciserar att områden med naturvärdesklass 1 och 2 alltid bör undantas förändrad markanvändning. Inom klass 3 och 4 ska möjlighet ges att göra avvägningar i de enskilda fallen.

Miljö- och klimatnämnden anser att översiktsplanen bör värna och förstärka den ekologiska och gröna infrastrukturen ytterligare inom hela staden, inklusive ytterområdena. Den tematiska inriktningen för parker, natur och vatten i gällande översiktsplan behöver kompletteras när grönplanen införlivas i översiktsplanen. Skiktet ekologiskt särskilt känsliga områden i markanvändningskartan behöver kompletteras och uppdateras så att vattendrag, småvatten, kantzoner och marina miljöer redovisas. Även naturskyddade områden, områden av riksintressen och naturområden i behov av restaurering bör redovisas. Skadelindringshierarkin bör också befästas i översiktsplanen.

Exploateringsnämnden anser att mått för lämplig täthet och vilka funktioner som behöver finnas i en stad skulle kunna lyftas in i översiktsplanen. Samtidigt betonar exploateringsnämnden att ökad detaljeringsgrad riskerar att skapa inläsningseffekter för framtida stadsutveckling och vill att det ska gå att göra bedömningar i de enskilda fallen. De befarar att det blir svårt att utveckla stadens markreserv vilket, i kombination med en åtstramning vad gäller jordbruksmark, får ekonomiska konsekvenser för staden. Att uppnå en exploateringsekonomi i balans över lång tid kommer kräva större projekt med ett starkt ekonomiskt överskott. Detta är svårt att uppnå genom kompletteringar och förändring av den redan byggda staden.

Stadsmiljönämnden önskar att det förtydligas inom vilka geografiska områden som översiktsplanen redovisar framtida bostadsnära parker. De önskar också att kommande ändringar av översiktsplanen omfattar mål om 30% kröntäckning och att ”Värdefulla natur- och friluftsområden” ses över i relation till grönplanens ”Större natur- och rekreatiomsområden”. De önskar också förtydligande om vad som räknas som tillgång till park/friyta. Framtida stadsparker och stadsdelsparker bör omvandlas från punkter till ytor.

Nämnden för funktionsstöd konstaterar att det är svårt att tillgodose behovet av bostadsparker.

Socialnämnd centrum är positiva till att riktlinjerna för lekplatser nu arbetas in i översiktsplanen.

Naturskyddsföreningen i Göteborg anser att ändringen av översiktsplanen är otillräcklig avseende att bevara befintliga naturvärden och skydda biologisk mångfald. Översiktsplanen borde skydda befintliga naturvärden, särskilt när dessa hotas av bostadsutveckling och industri. Stadens ytor bör effektiviseras genom förtätning och exploatering på redan hårdgjord yta. De poängterar att ytor för personbilar idag tar upp mycket plats i stadsrummet. Översiktsplanen bör prioritera att bevara äldre träd då de ger många viktiga ekosystemtjänster och bidrar till den biologiska mångfalden. Naturskyddsföreningen ger exempel på ytor som är viktiga för att bevara naturvärden; vattenkanter, äldre, orörda skogar, hav (skydd från fiske), naturreservat och områden som innehåller hotade arter.

Naturskyddsföreningen anser att industriområden har hög potential att bidra till lokal biologisk mångfalden. Översiktsplanen bör därför innehålla krav på att utveckla biologisk mångfald på industrimark och ruderatmark.

Kommunens kommentarer:

De förslag som lyfts från bland annat miljö- och klimatnämnden på hur översiktsplanens styrning kring grönstrukturfrågor kan utvecklas bedöms vara intressanta. Det kan vara aktuellt att inkludera detta i översiktsplanen på sikt. I nuläget bedöms det dock behövas mer underlag och avvägning i relation till andra anspråk och intressen. I pågående ändring av översiktsplanen har fokus varit på att lyfta in sådan styrning som redan finns i andra dokument snarare än att komplettera med nytt.

I översiktsplanens planeringsstrategi 2024-2027 framgår behovet av ett ökat fokus på strategiskt arbete kopplat till parker, natur och vatten under planeringsstrategins tidshorisont.

Detta arbete bedrivs bland annat inom ramen för strategiarbetet Grön och robust. Ambitionen är att öka kunskap och underlag för att kunna uppdatera översiktsplanens strategier.

Bostadsnära parker redovisas i den mån det finns underlag för att peka ut markanvändning på den detaljerade nivån. I nuläget finns det i innerstaden samt i Högsbo-Frölunda.

Redaktionellt

Länsstyrelsen noterar att övriga ändringar inte framgår av markanvändningskartan. Det hade varit tydligare om till exempel ny begravningsmark framgick av den samlade redovisningen av ändringar av mark- och vatten.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingen har reviderats så att övriga ändringar framgår på den samlade kartan över ändringar av översiktsplanen.

RIKSINTRESSEN

Generellt

För synpunkter som rör riksintresseanspråk inom Södra älvstranden, se kapitel Södra älvstranden. Berör riksintresse för kommunikationer, väg (E45, Oscarsleden), sjöfart (farled i Göta älv och innerhamn), yrkesfiske (Göteborgs fiskehamn) och kulturmiljö (flera delområden).

För synpunkter som rör riksintresseanspråk med anledning av vindkraft, se kapitel Energi. Det handlar framförallt om riksintresse för totalförsvaret, Natura 2000, yrkesfiske, kommunikationer, kulturmiljö och friluftsliv.

Exploateringsnämnden delar planförslagets bedömning om riksintressen, då det ger förutsättningar för en mer ändamålsenlig användning av den kommunala marken.

Riksintresse totalförsvaret

Svenska kraftnät (SvK) och Göteborg Energi påpekar att det nyligen beslutade riksintresset för transmissionsnätet behöver behandlas i planen.

Göteborgsregionen (GR) och Västsvenska Handelskammaren är positiva till förslaget med yttre skyddsportar i Göta älv som ett nytt riksintresse. Handelskammaren ser att skyddet av Göteborgs fysiska och samhällsliga struktur är av nationellt intresse samt största vikt för Sveriges totalförsvarsförmåga. GR tar upp behovet av älvkantkydd och yttre portar i sitt inspel till regional respektive nationell transportinfrastruktur.

Kommunens kommentarer:

Granskningshandlingen har kompletterats med kartlager som visar de stråk för transmissionsnät för el som är av riksintresse för totalförsvaret. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att inga andra justeringar behöver göras i översiktsplanen för att tillgodose detta anspråk.

Göteborgs stad anser att de yttre skyddsportarna ska vara av nationellt intresse och kommer att följa det förslag om att kustskydd bör vara av nationellt intresse enligt den statliga offentliga utredningen Bättre förutsättningar för klimatanpassning. SOU 2025:51. Göteborgs stad ser behov av samverkan med flera olika aktörer avseende arbete med de yttre skyddsportarna.

Riksintresse industriell produktion

Göteborgs Hamn (GHAB) delar kommunens syn att riksintresset för industriell produktion bör avgränsas till det område som omfattar riksintressets funktioner.

Kommunens kommentarer:

Noteras.

HÅLLBARHETSBEDÖMNING

Flera remissinstanser anser att hållbarhetsbedömningen och beskrivningen av ändringarnas konsekvenser bör kompletteras med fler aspekter och att vissa bedömningar bör revideras. Framförallt miljö- och klimatnämnden, stadsmiljönämnden och idrotts- och föreningsnämnden.

Miljö- och klimatnämnden bedömer att ändringarna av översiktsplanen ger fler konsekvenser, både positiva och negativa, för stadens miljömål än vad som framgår av avsnittet om konsekvenser. Stycket behöver därför kompletteras.

Miljö- och klimatnämnden bedömer att översiktsplanen inte i tillräcklig grad bidrar till miljömålet Göteborg har en hög biologisk mångfald. Naturvårdande insatser görs inom staden, men inte i tillräckligt hög grad. Nämnden poängterar att en av översiktsplanens viktiga funktioner är att hantera konflikter mellan konkurrerande markintressen som berör naturmiljövärden. Avsnittet om miljökonsekvenser bör kompletteras med de satsningar på temat grön infrastruktur som görs inom ramen för miljö- och klimatprogrammets strategi att planera för en grön och robust stad och behov av fortsatt strategiskt arbete för att genomföra inriktningar och strategier om parker, natur och vatten i enlighet med planeringsstrategin.

Miljö- och klimatnämnden bedömer att kopplingen till de nationella miljömålen "Ett rikt odlingslandskap" samt "Ett rikt växt- och djurliv" bör nämnas. En betydande andel av arter på den nationella rödlistan är kopplade till odlingslandskapet, vilket innebär att jordbruksmarken har stor betydelse för att bevara arter och biologisk mångfald.

Miljö- och klimatnämnden upplyser om 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. Stadsplaneringen behöver ta hänsyn till detta och frågan bör omnämnas i hållbarhetsbedömningen.

Stadsmiljönämnden anser att skrivningen om att människors möjlighet till rörelse, avkoppling och möten förbättras är bedräglig. Det föreslås endast en bostadsnära park inom Mölndalsåns dalgång. Stora delar av området saknar fortfarande bostadsnära park inom ÖP:s riktvärde 300 meter gångavstånd och en stadsdelspark inom 1000 meter. Det blågröna stråket har förutsättningar att bidra till sammanhängande promenad längs Mölndalsån fram till Liseberg, men möjligheterna att skapa plats för vistelse längs stråket är begränsade på grund av befintlig och planerad markanvändning. Hållbarhetsbedömningen är därmed inte korrekt beskriven.

Stadsmiljönämnden anser vidare att avsnittet om ekonomiska konsekvenser bör kompletteras med konsekvenser för gods- och yrkestrafik, samt effektiv förvaltning och planering.

Idrotts- och föreningsnämnden anser inte utvecklingen av Sandås ger ett fungerande vardagsliv och social hållbarhet, då det saknas miljöer för fysisk aktivitet och idrott.

Exploateringsnämnden har synpunkter av redaktionell karaktär och önskar att havsbaserad vindkraft nämns i hållbarhetsbedömningens avsnitt om miljökonsekvenser.

Kommunens kommentarer

Miljö- och klimatnämndens synpunkter kring biologisk mångfald, miljö- och klimatprogrammet och nationella miljömål berör gällande översiktsplan än föreslagna ändringar och tilllägg. De hanteras därför inte här.

Hållbarhetsbedömningen och beskrivningen av konsekvenser har justerats och förtydligats

avseende miljö kvalitetsnormer, luftkvalitetsdirektiv och om Mölndalsåns dalgång. Ett mindre tillägg kring ekonomiska konsekvenser för gods- och yrkestrafik har även lagts till.

Hållbarhetsbedömningen har också reviderats avseende havsbaserad vindkraft, då det har utgått ur förslaget.

DIALOGSAMMAN- STÄLLNING SÖDRA ÄLVSTRANDEN

DIALOGSAMMANSTÄLLNING SÖDRA ÄLVSTRANDEN

Inledning

Delaktighet i planering och utformning av vår gemensamma livsmiljö har stor betydelse för boende och verksamma i staden. Det kan både leda till ett ökat personligt välbefinnande och till en ökad tillit till samhället. Kommunen i sin tur får fördjupad förståelse kring användningen och upplevelser av staden som kan bidra till att planera en bättre stad för alla.

Förslag till ändring av översiktsplan för Göteborg har varit på samråd under våren 2025, mellan 8 januari och 25 mars. Under samrådet lades särskilt fokus på olika samrådsaktiviteter gällande Södra älvstranden, delen Klippan till Järnvågen. Syftet var att nå berörda inom geografin och att fånga olika målgruppers perspektiv på den långsiktiga stadsplaneringen i området. Denna dialogsammanställning är en dokumentation av de möten och aktiviteter som genomförts gällande området Södra älvstranden under tiden som förslag till ändringar av Göteborgs översiktsplan var ute på samråd. Sammanställningen redovisar de synpunkter som framkommit och som berör Södra älvstranden. Den utgör en fördjupad redogörelse om delen Södra älvstranden och ska fungera som ett komplement till samrådsredogörelsen.

Under samrådet fanns möjlighet att träffa representanter från Göteborgs Stad - stadsbyggnadsförvaltningen, exploateringsförvaltningen, stadsmiljöförvaltningen, kulturförvaltningen, och socialförvaltning Centrum - för diskussion och information om förslaget till ändring av översiktsplan.

Under samrådstiden genomfördes ett antal aktiviteter med fokus på ändring av översiktsplanen området Södra älvstranden. Totalt deltog cirka 200 personer i dessa olika samrådsmöten, samrådspromenader och träffar med specifika målgrupper. Området är ett av de kultur tätaste områdena i Göteborg, och därför kulturaktörer viktiga att träffa och samtala med. Även barn och unga var en viktig målgrupp, då de sällan hörs i formella samråd. Dessutom har träffar genomförts med kommunala kulturverksamheter, lokalt näringsliv och mötesplatser för äldre inom området för att fånga en bredd av perspektiv och målgrupper.

Samrådsmöten och aktiviteter mars 2025

Samrådsmöten Majornas bibliotek 26 februari och 3 mars

På Majornas bibliotek hölls två samrådsmöten den 26 februari och 3 mars med ungefär ett 40-tal deltagande. En presentation om förslaget till ändringen av översiktsplanen hölls med särskilt fokus på ändringen som berörde Södra älvstranden och delen Klippan till Järnvägen.

Under samrådstillfällena fanns möjlighet att lämna synpunkter på karta, utifrån platser man såg värde av att bevara, potential för utveckling eller behov av att utvecklas.

Sammanfattning av synpunkter och frågor

Flertalet frågeställningar berörde Oscarsleden och dess utveckling. Det fanns synpunkter om hur den ser ut idag skapar en olägenhet för boende i närmiljön och att det vore positivt om den omvandlas. Vidare gör buller att man inte vill vistas i närheten av denna, det uttrycktes behov om bullerplank längs leden samt en tvekan till de offentliga miljöer med parker som ligger i närheten av Oscarsleden i förslaget. Huruvida en omvandling är möjlig och när i tid frågade sig även deltagande.

Det uppkom frågor kopplat till klassisk arkitektur och risker för höga hus och gårdar utan solljus samt skuggiga offentliga miljöer. Vikten av att bevara den befintliga bebyggelse- och kulturmiljön framhölls. Viktigt med husen längs Taubegatan.

Några gav uttryck för närmiljön och såg det som positivt för boende i närområdet om området norr om Oscarsleden i sin helhet öppnas upp för allmänheten. Viktigt med tillgången till vatten och offentliga platser. Vidare beskrevs även att man saknar "bollbingar" i parkmiljöer samt fler ytor för rekreation, att inte allt grönt som finns idag byggs bort.

På kartan över området uttrycktes behov av att förändras som Oscarsleden och tidigare färjeterminal områden samt Jaegerdorffsplatsen. Vidare uttrycks att det finns en potential för utveckling vid området runt Fiskhamnen. Särskilt viktigt är att omhänderta den äldre bebyggelsen där och vid hamnplan. Även för området vid Älvsborgsgatan ner mot Klippan, Klippanområdet och framförallt parker och strand/kaj promenaden identifierades utvecklingsmöjligheter. Potential att utvecklas beskrevs även särskilt för området runt Tysklandsterminalen och området vid Kusttorgsmotet. För de områden som markerades som värdefulla som de är, markerades enskilda byggnader såsom Amerikaskjulet och Amerikahuset vid Stigbergskajen, bebyggelsemiljön runt Taubegatan och Stigberget, kyrkorna i närområdet och kulturmiljön vid Klippan. För allmänna platser ses främst Chapmans torg och Stigberget, grönområden och parker samt öppna ytor såsom Majvallen och Gröna vallen.



Platser på karta

Hej,

Din kunskap om din plats och omgivning är viktig och värdefull för oss. Hjälp oss gärna med att markera platser på kartor som du upplever värdefulla som dem är, har potential att utvecklas, eller har behov av att förändras

- Värdefulla som dem är
- Potential att utvecklas
- Behov av att förändras



Utställning på biblioteket Majorna Chapmans torg



Samrådspromenad mars 2025. Foto: Göteborgs Stad

Samrådspromenader 3, 10 och 17 mars

Samrådspromenader genomförades tre måndagar i mars (den 3, 10 och 17 mars 2025) vid olika tidpunkter på dagen, en på morgonen, en under lunchtid och en på eftermiddagen. Vid alla tillfällen utgick och avslutades promenaden från Chapmans torg och gick över Kusttorgsmotet, ut mot gångbron vid Tysklandsterminalen och sedan längs med Oscarsleden mot Jaegerdorffsmotet och tillbaka via Karl Johansgatan. Föranmälan krävdes till samrådspromenaderna och runt 25 personer deltog vid varje tillfälle vilket innebär ungefär cirka 75 personer totalt.

Sammanfattning av synpunkter och frågor

Kring Oscarsleden fanns frågor och synpunkter. Bland annat om det funnits alternativ när man tittade på omvandling av leden och istället sänka ner leden samt hur samtalet kring stat och kommun såg ut. Kommentarer om att det är motorväg en lång sträcka där det nu blir ett avbrott på Oscarsleden. Hastigheten på leden var en fråga och hur mycket vi räknar med att trafiken kommer att minska. Frågor uppkom om skyddsavstånd till bostäder från leden i och med att det går mycket farligt gods via Jaegerdorffsmotet och hur det blir med dessa avstånd om leden byggs om till stadsgata. Tunga transporter till och från färjorna vore bra att få bort från leden och området.

Funderingar kring vad som händer i krig och kris om leden byggs om utifrån att staden kan behöva evakueras. Vidare efterfrågades gångstråk mellan leden och älven.

En del frågor berörde klimatanpassningsåtgärder och stigande vattennivåer, vilka höjder planerades ny bebyggelse på och vad var poängen med att vissa ytor skulle kunna översvämmas. Vidare ställdes frågor kring hur vattenavrinning hanteras för bebyggelsen inom området som har vatten både inifrån land och från älven. Även frågor kring vad det blir närmast älven och om man kommer kunna bada i älven.

Flertal frågor och samtal berörde Fiskhamnen och flytten mer västerut. Det påpekades att mycket av fisken går på lastbil och att det kommer gå mycket lastbilar in i området och frågades om det landades något via båt. Hur var det tänkt med en fiskhamnsverksamhet i blandstad och hur många aktörer består egentligen Fiskhamnen av. Synpunkt kring varför den ska vara kvar med transporter till och från området och varför inte den med kan läggas i Arendal.

Frågor med anledningen av ombyggnationen av Klippans färjeläge och hur det kommer bli med detta och nya färjelägen i framtiden. Även samtal om hur den pågående planeringen för bostäder och skola vid Adolf Edelsvärds gata hänger samman med färjeläget och resten av Södra älvstranden. Vikten av att binda ihop staden över älven påpekades. Frågor och synpunkter kring att göra Klippans färjeläge till en bättre mötesplats vid älven, den är en bortglömd plats idag med potential.

Behov lyftes fram om att båttrafiken längs med och över älven blir bättre och mer tillgänglig på fler tider och till billigare pris. Idag är det svårt att åka på samma biljett om man vill åka över och gå runt och sedan åka tillbaka, det borde vara en och samma biljett. De ska ta bort ett färjeläge på Hisingen (Slottsberget) och sedan planerar ni för nya, hur genomtänkta är sådana beslut. Uppfattningen är att det försvårar vardagslivet för de som brukar ta båten från hållplatsen och flyttar över en mängd resande till busslinjer som redan är hårt belastade. Viktigt med koppling till Hisingen för området och för att koppla ihop staden. Idag upplevs det svårt att ta sig över till fots eller med cykel, färjor går för sällan och Älvsborgsbron är inte gång- och cykelvänlig. Det borde finnas en lägre bro som är lättare och smidigare att ta sig över.

Exempel såsom Gdansk kom upp på hur man utvecklat liknande områden i tidigare hamn/varvsstad och där ytor använts på ett vettigt sätt med mycket offentliga ytor, breda gång och cykelbanor och inte högexploaterat. Det behöver inte vara hus fram till kanten. Bygg inte bort kontakten med älven, man vill se vattnet. I stråken finns behov av bredd så att man får en överblickbarhet och trygghet så att man vet vad som väntar när man rör sig framåt. Som i Malmö, där kan man se flera kvarter framåt och kan orientera sig efter landmärken. Frågeställningar kom upp kring traditionell kvarterstad och hur vi tänker kring slutna kvarter och blockering av havsutsikt.

Älvstråket här behöver kopplas ihop hela vägen inifrån stan och Gullbergsvass till Saltholmen. Vikten av offentlig friyta och att ge tillräckligt utrymme till gående och cyklister. Nuvarande cykel och gångvägar är för trånga och behov finns av bättre orienterbarhet. Ytorna invid älvstråket behöver vara breda, det är inte bekvämt att röra sig längs med för smala ytor vid vattnet. På många ställen längs älven är det staket och avstängt vilket är tråkigt, viktigt att området öppnas upp för allmänheten. Och ta bättre vara på skönheten vid älven. Ett gott exempel är Färjenäsparken som är fantastisk, det är fantastiskt att den är klar nu och hur det blev. Betydelsen av grönska i staden. Tänk på belysning och tillräckligt med sittplatser för äldre längs en hamnpromenad samt offentlig service såsom toaletter. Frågor kom upp kring om det blir bassänger eller bad i vattnet och vad det blir runt Majviken – om det är både bostäder och park.

En del tankar om färjorna verkligen måste flytta och att det är lite synd då det är starkt kopplade med identiteten för området och turism. Kopplingen till sjöfart och att det är fint att anlända till Göteborg från vattnet. Även frågor om kryssningsfartygens fortsatta plats i

staden. Synpunkt om att vid flytten till Arendal kanske man tappar de resenärer som reser utan bil, men fint att kunna gå längs älven.

Det saknas inkludering av Biskopsgården till Lindholmen. Det känns inte som att invånare i Biskopsgården får möjligheten att tjäna den tiden som Lindholmsförbindelsen ger. Eller ta del av den bättre kopplingen över älven. Det är frustrerande.

Behovet av att kunna vara delaktiga i stadsutvecklingen. Det betyder mycket att få prata med en person och framföra sina tankar och synpunkter muntligt på ett sådant här event. Inte alltid lätt att skriva in på olika forum och så vidare. Frågor om tid för när utveckling av området ska ske och när färjor planeras att flyttas.

Business Improvement District Stigberget 6 mars

Möte med en samarbetsorganisation för Stigberget och för Långgatorna i form av Business Improvement District (BID) bestående av fastighetsägare, företagare och frivilligorganisationer. Ungefär tio medlemmar var närvarande och samtalade om ändringen av översiktsplanen som främst berörde Södra älvstranden.

Sammanfattning av synpunkter och frågor

Fokus för samtalet låg på de förslag som presenterades i samrådet avseende området runt Stigbergstorget.

Samtal fördes om ytorna framför Johanneskyrkan och Isak Béens plats där ändringen av översiktsplanen föreslår park och grönyta. Här beskriver medlemmarna att det pågår samverkan mellan de olika fastighetsägarorganisationerna. Idag är det mycket stökigt runt platsen kopplat till byggnationen av Masthuggskajen.

Medlemmarna såg det som positivt att Stigberget är utpekad som en viktig stadsutvecklingsnod och fastighetsägarna uppger att de gärna vill vara involverade i dialogen fortsatt kring området. Det framförs att de mänskliga rörelserna bör prioriteras på platsen. Man betonar att det särskilt är viktigt för barn och ungdomar att gaturummet blir mer gångvänligt och att det främjar diagonala rörelser över trafiken som omgärdar Stigbergstorget.

Den platsspecifika känslan är viktig att värna om – historiskt och kulturellt. bID (business Identitet) Stigberget har en identitet som är starkt kopplat till kulturen.

Vidare beskrivs det som viktigt att värna och ta hänsyn till rörelsemönster och siktlinjer, både historiska och de som präglar platsen idag, exempelvis Bangatans siktlinje och rörelsen mot allmänna vägen. Vidare beskrivs även kopplingen till vattnet som viktig och att det finns en önskan om att stärka den kontakten.

Frågor om trafik ställdes avseende om man kikat på att förlägga Oscarsleden i tunnel och om det fanns en referens till en gata utifrån hur gatan föreslås att omvandlas. Vidare frågor handlade om det fanns tankar kring trafikledning så att det inte belastar övriga delar och generellt hur frågan om frågan om bilinnehav och trafiken tas om hand. Det är dyrt med parkering under mark. Man lyfter även att NKI påverkar i relationen bil och stad samt att parkering är fortsatt en faktor för att kunna hyra ut kontor här. Handlar nog också om vana att kunna ta bil i och med närheten till leden. Samt att det saknas kollektivtrafik. Frågor om mer och utökad färjetrafik till och från området och en beskrivning av att det finns potential kring småtransporter, gods och service – det finns en del städer som arbetar med sitt älvrum på det sättet.

Hela Stigbergstorget påverkas genom utbyggnationen av Lindholmsförbindelsen. Det uppges som viktigt att få information och kunna göra inspel på det som händer både i planering och utbyggnad vid Stigberget. Mycket småbusiness som också finns i området insprängt och som är viktiga att värna och stötta.

Stiftelsen Fontänhuset 12 mars

Den 12 mars 2025 hölls ett möte med en grupp personer som brukar ses på stiftelsen Fontänhuset på Andra Långgatan. Syftet med mötet var att fånga äldres perspektiv på samrådet.

Antal deltagare: 6 personer

”Bara vi platsar, vi vanliga människor, så är det okej.”

Under samtalet framkom mycket tankar och synpunkter kring en stadsplanering som inte exkluderar, om att känna sig välkommen och inkluderad, att bevara stadens identitet och tankar om olika sätt att bo integrerat när man blir äldre. På mötet uttrycktes att från äldres perspektiv så känner man sig inte välkommen till det nya som byggs vid Järntorget. Man ser flotta miljöer men de är förfrämmande och skapar en känsla av att ”jag har inte råd att gå in där”. Det gör någonting mentalt att känna en sådan känsla. ”Glöm inte bort människorna!” Var ett tydligt medskick på mötet, liksom en nyfikenhet och undran över hur det kommer att bli och se ut.

Betydelsen av en integrerad stadsplanering betonades. Att inte vara uppdelade, utan att vara tillsammans är ett vinnande koncept. Som förr med små lokala torg, det blir nära och man kan gå dit med sin rollator och möta andra människor. Det skapar förutsättningar för möten mellan olika åldrar.

Hos mötesdeltagarna fanns också en insikt om att det blir väldigt dyrt att flytta in i nya bostäder som tillkommer. Majvikens boende vid Chapmans torg lyftes som ett bra exempel på ett integrerat boende. Där finns trygghetslägenheter för äldre men integrerat i vanliga hyreshus. Där finns också aktiviteter för äldre. Ha med ett sådant boende i planeringen av området. ”Dit har jag råd att flytta.”

Det uttrycktes också en önskan om möjligheter att kunna bo på andra sätt, som att kunna flytta till en husbåt och bo integrerat med barnfamiljer. ”Med min ekonomi då.”

Tankar kring betydelsen av stadens identitet lyftes på mötet. ”Bevara att det är en gammal fiskestad. Det är värdefull historia för oss. Ta inte bort de specifika sakerna som har betytt något.” Angående färjeterminalernas placering lyftes bland annat möjligheten att fortsatt kunna tura utan bil, när terminalerna hamnar längre bort på Hisingen.

Utförningen av ett promenadstråk sågs som en central fråga för området. Området behöver planeras för olika åldrar och vara handikappanpassat. Att det finns offentliga toaletter på vägen lyftes som jätteviktigt, för olika grupper så som äldre, barnfamiljer, turister med flera. Det ska helst vara helt utan appar och vara gratis. En önskan om att kunna känna en omtanke inför att vistas i området uttrycktes, liksom att inte förringa betydelsen av sådana saker.

Angående Oscarsleden kom frågor kring koppling under mark, minskad trafik i framtiden och om det kommer att gå buss längs en lokalgata. Flexlinjen lyftes fram som en fantastisk möjlighet. Det kom också frågor kring framtida lastbilstransporter till fiskhamnen och även den planerade cykelbron över älven. Det uttrycktes att färjorna fungerar ju bra som det är och att cykelfärjan är gratis för alla. Slutligen lyftes frågan om att kunna bada i älven.

Frivilligcentralen Oscar 17 mars

Träff på Fontänhuset den 17 mars kl. 13.00-14.00

Målgrupp: äldre

Antal deltagare: cirka 25 personer

Den 17 mars hölls ett möte på frivilligcentralen Oscar. Syftet var att fånga röster inom gruppen äldre med lokal förankring i Södra älvstranden.

”Det är viktigt att inte skymma utsikten! Bygg romantiskt, vackert”

I samtalet framkom att identiteten är viktigt i området. Flera lyfte vikten av att bevara utsikten. De saknade en plan för hur man planerar hamninloppet med hänsyn till kulturmiljön, den låga bebyggelsen och den befintliga grönskan.

”Folk vill inte bara resa från en plats till en annan. Folk vill mötas och ha kul.” Flera lyfte vikten av mötesplatser i centrala lägen där det finns möjlighet att träffa många olika människor från barn och unga till äldre.

Ett återkommande tema i samtalet var behovet av kopplingar längs med och över älven. Det uttrycktes ett behov av kopplingar till fler platser på norra älvstranden så som Färjenäsparken. Det fanns också en oro för hur fartygstrafiken och Göteborgs identitet som hamnstad skulle påverkas av fler broar. Flera ställde nyfikna frågor kring projekt som Lindholmsförbindelsen och GC-bron.

”Kan man däcka över, och bygga något på Oscarsleden?” Mötesdeltagarna var övervägande positiva till att minska Oscarsledens barriäreffekter med fler korsningar. De upplever trafikbullret och luftföroreningarna som en stor brist i området. Det lyftes förslag kring en överdäckning av Oscarsleden, med möjlighet till cykelbana på.

”Varför ska fiskhamnsverksamheten inte flytta ut i ytterhamnen?” Flera deltagare ville veta mer om fiskhamnsverksamheterna, var det nya verksamhetsområdet skulle ligga, varför det skulle vara kvar när stora delar av fisken kommer med lastbil? Om några av de befintliga lokalerna skulle rivras?

I samtalet framkom en önskan att se en modell eller 3D-modell som komplement till kartmaterialet för att enklare förstå förslaget. Frivilligcentralen vill gärna att man återkopplar i ett senare skede. Ett förslag var att återkomma i granskningsskedet.

Fritidsverksamheten Stenhuset 17 mars

Träff på Stenhuset den 17 mars kl. 14.15-16.00

Målgrupp: Mellanstadiebarn ålder 10-12 år

Antal deltagare: cirka 8-10

Frågor och synpunkter som lyftes på träffen:

Barnens tankar och synpunkter på stadsmiljön rör teman som grönska, mötesplatser, lek- miljöer, hållplatslägen för kollektivtrafik och trafiksäkerhet. Både utifrån ett nuläge och utifrån ett framtidsscenario.

Avseende grönska uttrycker man dels behov av att den som finns ska skötas bättre så att det blir fint. Samt att man skulle vilja se mer grönska i form av träd och buskar. Man uttrycker att parkerna är positiva platser man är på och som man tycker det är viktigt att parker finns i nya områden.

Flera barn har synpunkter på lekmiljöer och tycker de är gamla och att de skulle kunna bli roligare, särskilt nämns gungor som kan förbättras. Många uttrycker att fotbollsplanerna i området fungerar som mötesplatser. Vissa har ett brinnande intresse av att spela fotboll och andra uttrycker att det är bra när det finns en mindre närliggande grönyta i anslutning till fotbollsplanen där alla kan vara och leka eller spela mer oorganiserade bollspel.

Flera uttrycker att det skulle vara roligt att kunna ta sig till vattnet, speciellt sommartid. Idag finns det inget att göra och man promenerar ibland med föräldrar i olika delar/områden(exempel Klippan) vid vattnet eller till fiskhamnen. Någon lyfter den fina utsikten vid sjömanskyrkan ut mot älven. Det behöver finnas något att göra vid älvkanten. Att det är fint med statyer vid älvkanterna.

Avseende biltrafiken och Oscarsleden vistas man aldrig där och åker främst bil på leden till och från olika målpunkter. Man uttrycker att det finns en fråga om trafiksäkerhet avseende mötet mellan gångtrafikanter och bilar. Att bilar kör fort och att det behöver bli tydligare vid övergångsställen att gående ska prioriteras och ha företräde.

Många pratar om kollektivtrafiken. Att de ofta nyttjar den när de ska röra sig mellan platser i staden och till olika aktiviteter. Flera får röra sig långa sträckor och även byta mellan

olika färdmedel, vissa platser upplevs mer otrygga än andra. Barnen har många idéer om hur just hållplatslägen skulle kunna förbättras, att det skulle vara mer skydd mot väder och vind samt fler möjligheter för människor att sitta, att bänkarna skulle vara större och att det finns information om både bussar/spårvägar samt att skärmen skulle kunna visa något program som både vuxna och barn tycker om. Man ser att det finns behov av service och något att göra vid hållplatslägen, affärer och sådant som är kostnadsfritt, lekplatser. Man ser positivt på att kunna ta sig till fler områden i staden med ny kollektivtrafik och att åka spårvagn i tunnel.

Kommunala kulturinstitutioner 10 mars

Då kulturförvaltningen har flera verksamheter/kulturinstitutioner inom det aktuella området Södra älvstranden, genomfördes en intern dialog för att fånga verksamhetsperspektivet på de föreslagna förändringarna. Representanter från Sjöfartsmuseet Akvariet, bibliotek och kulturhus, Göteborg konst, kulturstöd, kommunikation samt kulturstrategiska deltog. Nedan redovisas verksamheternas perspektiv på de föreslagna planerna.

Göteborg Konst

Göteborg Konst har sina lokaler i Sockerbruket, som ligger precis utanför gränserna för de aktuella planerna. I verkligheten påverkas dock området såklart ändå av att förändringar görs i grannskapet. Göteborg Konst lyfter fram att Sockerbruket är en viktig plats för kulturlivet, med både konstproduktion och gallerier. Flera gallerier har redan flyttat på sig för att komma hit, på grund av gentrifiering där de låg tidigare. I och med de föreslagna förändringarna finns risk för ytterligare bortträngning och höjning av hyror. Göteborg Konst ser att en gentrifiering indirekt påverkar deras verksamhet, eftersom om det inte finns platser att verka på i staden för konstnärer utarmas det lokala konstlivet.

Bibliotek och kulturhus

Inom området finns två folkbibliotek – Majornas bibliotek på Chapmans torg och Linnéstadens bibliotek som i nuläget ligger på Första långgatan, men som kommer att flytta in i Lagerhuset i Frilagrets nuvarande lokaler. Delar av Frilagrets verksamhet kommer att finnas kvar i Lagerhuset och fortsätta det deltagardrivna arbetet. Tanken är att det ska kunna vara bibliotek dagtid och kulturhus för unga under kvällstid.

Representanten för verksamheterna beskriver att de framåt kommer att bedriva mer uppsökande verksamhet. De vill hitta olika former för att komma ut med biblioteken utanför dess väggar och knyta an till omgivningen. Exempelvis ska biblioteket på Chapmans torg renoveras, och i och med det skulle det uppsökande arbetet kunna kopplas till den föreslagna kreativa zonen nedanför Majnabbe. Båda de föreslagna kreativa zonerna dockar an till bibliotekens placering, vilket skapar intressanta förutsättningar för samverkan framåt.

Verksamheten trycker på att mångfalden och det rika kulturutbudet i närheten av biblioteken är avgörande för att biblioteken ska kunna utvecklas, det är en rik mylla att verka i, exempelvis är det betydelsefullt för Linnéstadens bibliotek att vara nära Göteborgs Litteraturhus verksamheter. Det fria kulturlivets förutsättningar och villkor att verka spiller alltså över på det offentliga institutioner.

En fråga i relation till Lagerhuset är att om det ska kunna vara ett kulturellt nav så behöver fastigheten synas och framkomligheten behöver fungera till biblioteket. Det kommer vara mer utmanande med tillgängligheten i relation till kollektivtrafiken jämfört med nuvarande placering av biblioteket på Första långgatan. Finns insatser att göra här?

Sjöfartsmuseet Akvariet

Sjöfartsmuseet ser att det finns väldigt stora fördelar med de föreslagna förändringarna. Representanten för verksamheten menar att det är mycket positivt med nya älvförbindelser i form av färjor. Verksamheten är väldigt bakbunden idag när den vill göra något på Hisings-sidan, men med fler älvförbindelser skulle det vara lättare att förlägga stadsvandringar och liknande på andra sidan älven. Besökarna till museet använder också i första hand kollektivtrafik, få tar bilen och förstärkning av kollektivtrafiken skulle gynna museet.

Ser också mycket positivt på det föreslagna Älvstråket och möjligheten att kunna röra sig nära vattnet längs hela sträckan.

Ljudmässigt vore en omdaning av Oscarsleden en enorm fördel. Arbetsmiljön på museet skulle kunna bli väldigt mycket bättre än den är idag. Idag finns mötesrum i huset som knappt fungerar på grund av bullret, så det skulle göra stor skillnad för verksamheten om leden gjordes om.

Eftersom kryssningstrafiken kommer att ligga kvar finns det stor anledning att stärka kopplingen mellan kryssningstrafiken och Sjöfartsmuseet Akvariet och Stigberget! Det är en betydelsefull koppling som skulle kunna synliggöras i underlaget. Den existerande gångbron används knappt alls av någon annan än av de som arbetar på museet. Många besökare från kryssningsfartygen tillhör idag medelklassen och har inte jättemycket medel att spendera på plats, och det hade tillfört mycket att synliggöra de icke-kommersiella verksamheterna både för dessa besökare och lokalbefolkningen runt Stigberget.

När det gäller helheten i förslaget finns frågeställningar om hur den nya bebyggelsen kommer att se ut. Hur säkrar vi att det inte blir för höga byggnader som skär av sikten mot älven på liknande sätt som skett vid långgatorna?

Kulturstöd

Från kulturstöds perspektiv så innefattar den här stadsdelen en mycket stor andel av alla konstnärer/kulturverksamheter som får kulturstöd från Göteborgs Stad. Det är viktigt att se detta rika befintliga kulturliv. Därför är begreppet Kreativa zoner inget som bör läggas på områdena ovanifrån, exempelvis är fiskhamnen redan en kreativ zon i nuläget! Vad händer när Göteborgs Stad börjar jobba med att omdana och säger att den ska skapa kreativa zoner, det finns risk för att energin försvinner hos utövarna när något sådant kommer ovanifrån. Viktigt med kommunikationen att områdena valts ut på grund av befintliga verksamheter.

En annan kärnfråga är att kulturverksamheter kommer att tvingas flytta om inte låga hyror säkerställs.

Vad är viktigt att ta fasta på av det befintliga i den framtida utvecklingen?

Det råder samsyn bland alla representanter på mötet att en kärnfråga framåt är att existerande kultur- och konstverksamheter behöver kunna finnas kvar på lång sikt i området och inte bara just nu eller kopplat till de kreativa zonerna. Kulturförvaltningens egna institutioner och det fria kulturlivet utgör tillsammans en kulturell infrastruktur, ett större ekosystem. Verksamheterna är beroende av varandra och bildar tillsammans något större, och det är viktigt att lyfta detta i översiktsplanen. Den kulturella infrastrukturen är tung här och behöver därför lyftas fram som en betydelsefull del av områdets förutsättningar i framtida stadsutveckling. Det är av stor vikt att värna Kajskjul 46 och andra byggnader som redan huserar kulturverksamheter och att integrera en överblick och kunskap om befintligt kulturliv i planeringen.

Frågan är om det går att stoppa utträngningseffekterna? Det finns en uppenbar risk för att det byggs många bostadsrätter eller väldigt dyra hyresrätter, och detta bidrar till en enormt stor risk att existerande verksamheter trängs undan. Hur kan det motverkas? Är det möjligt

att motverka? Vilken ”typ” av kreativitet får plats och vilken typ får inte plats? Myllan för platsernas karaktär idag är i hög grad konstnärerna och kulturen. Går det att skydda platser eller delar av området på liknande sätt som till exempel gjorts i kulturljudzonen i Malmö? Kan vi lära av exempel från andra städer där de lyckats eller inte lyckats med dessa frågor?

Kulturutövare 13 mars

Information och workshop Göteborgs Litteraturhus den 13 mars kl. 18-20. Samrådsträffen arrangerades av kulturförvaltningen, stadsmiljöförvaltningen (platsutveckling) och stadsbyggnadsförvaltningen.

Målgrupp: kulturutövare och verksamma inom kultursektorn

Deltagare: Göteborgs Litteraturhus, Spinn Dansstudio, Pustervik, Frilagret, Drömmarnas kaj, Levande musik, fristående konstnär Kajskjul 46.

Vad är viktigt att ta fasta på av det befintliga i den framtida utvecklingen?

Vikten av att ta vara på det befintliga kulturlivet i området kommer upp på flera sätt under samtalet, och behovet av att staden kan se och visa på värden med de verksamheter som redan finns och verkar inom området.

Frågan lyfts också upp av olika anledningar. Dels utifrån en pågående utveckling där platser för kulturlivet försvinner och omdanas till andra funktioner. Exempelvis är det tuftt för verksamheterna runt Järntorget när allt förändras, där finns olika kluster av kultur som håller på att slås sönder. Delar försvann under pandemin och delar försöker överleva i det nya med dyra lokaler. Kulturens infrastruktur är känslig. Tar man bort en del där så dör annat. För vissa verksamheter som Pustervik funkar det att vara kvar och verka, vilket beror på att de har en liten hyresvärd som vill se att de är kvar och ger en okej hyra. Men samtidigt är det tydligt att det är en gentrifieringsprocess som äger rum, och detta menar deltagarna innebär en identitetskris både för den enskilda kulturutövaren (om den behöver lämna staden/kommunen) men också för upplevelsen av staden. Man menar att det är kulturen som sätter stilen och skapar det som är coolt, inte företagen, och att exempelvis ateljéer behövs i stan – det skapar förutsättningar för stadens attraktivitet.

En annan anledning är att kulturverksamheterna vill vara kvar där de nu är verksamma. Investeringar har gjorts som krävt både ekonomiska investeringar såväl som stora arbetsinsatser. Flytt skulle innebära nya investeringar och förlorade inkomster. Dessutom finns det uppbyggda nätverk mellan olika kulturaktörer. Kopplingarna mellan Stigbergets verksamheter och de runt Järntorget/Järnvågen lyfts fram där det finns ett stort utbyte idag – både när det gäller att använda varandras lokaler och andra typer av utbyte. Det ger ett stort mervärde. Ytterligare en faktor med att ta vara på de befintliga lokalerna är att tidigare industrilokaler möjliggjort billiga lokaler för konst och kultur, dessa blir färre, och det är viktigt för kulturlivet att värna de som finns kvar – det går inte att återskapa. Det finns en ironi i att planera så att nya platser kan uppstå, samtidigt som en inte stöttar det befintliga med det som behövs. Låta det vara! Så fort en planerar och bygger nytt så blir det dyrt. Stöd istället det befintliga med ekonomi och infrastruktur.

Förutom huvudfrågan om befintliga kulturverksamheter lyftes att det är viktigt att bevara oplanerade/fria ytor, att Taubekullen är en spännande plats som är lite bortglömd bakom trafikapparaten, och det intill Sjöfartsmuseets gamla entré alltid finns spännande verksamheter i grannfastigheten. Detta kanske för att det ligger som det ligger med buller intill – och tunnlar. Det finns ett litet torg här och det är ovanligt i Göteborg med små täta torg.

Vad behövs för att utvecklingen av Södra älvstranden ska kunna bidra till ett fortsatt levande kulturliv?

Ett av temana under frågeställningen var långsiktighet. För att kulturlivet ska kunna fortsätta leva i området på längre sikt så är hyrorna centrala – en av aktörerna betonar att om hyrorna höjs för mycket så försvinner kulturen – så är det bara. En annan menar att det i grunden är positivt att jobba med prototyper och i delaktighet med grupper som i vanliga fall inte kan ta plats i den dyra staden, som hbtqi+ exempelvis, men att det finns risk att det inte blir en långsiktig, bestående effekt. Blir det snarare så att det blir något tillfälligt som man tjänar på just då? Går det att i de kreativa zonerna jobba med ytor som får leva kvar, som inte jämnas med marken när de framtida planerna sätts i verket? Det behöver påminnas om kravet på bestående aktiviteter. Det finns frågor kring vilken typ av kulturverksamhet som en syftar till i den långsiktiga planeringen? En annan del av långsiktigheten som tas upp är att många byggherrar bara bygger och sedan lämnar området – det är viktigt med aktörer som vill något mer än att få en kortsiktig vinst.

Ett annat tema var olika perspektiv på tillgänglighet. Det lyftes att trafiklösningar behöver göras med tanke på kulturverksamheter så att en möjliggör att verksamheterna kan fungera. Konst och publik verksamhet som exempelvis musikarrangemang behöver vara tillgängliga och detta behöver finnas med i planeringen. En annan aktör lyfte att de ytor som skall bebyggas med bostäder och kontor där det inte funnits bebyggelse förut måste innehålla verksamheter som är öppna för Göteborgs medborgare som inte nödvändigtvis har råd att bo där så att kvarteren är tillgängliga även för dem. Det lyftes också att de allmänna platserna borde ha medborgarprogram för offentliga ytor, och att det är viktigt var vi offentliggör kulturen. Tillgängligheten kommer upp även när det gäller vattenkontakten. Flera säger att det är positivt att det offentliga tar tillbaka vattenkontakten som varit privatiserad, och att det är spännande och bra att färjorna flyttar och att vi ser något nytt växa fram här som ger plats för människor och inte trafik och att få tillgång till älven. Någon frågar sig varför det är viktigt att komma nära vattnet? Vad ska det användas till? Några menar att Älvstråket skulle kunna vara ett kulturstråk, då det är ett starkt stråk med kultur från Röda Sten – Stigbergstorget – Järntorget. I och med detta finns det en unik möjlighet här att få till ett tillgängligt publikt stråk. I anslutning till detta sägs att det vore ändå härligt med ett bad!

Ett tredje tema från samtalet berör förhållningssätt till planering. En del av detta handlar om en skepticism till att planera för kultur, och att det är viktigt att förstå hur kultur uppstår, var den uppstår och på vilka villkor. Att det finns ett dilemma i planering mellan att utveckla och låta något vara. Det lyfts att stora aktörer har fått planeringsföreträde till det som allmänheten nu vill åt, vattnet och platserna vid älven. Det lyfts också att det hade varit häftigt att använda samhällsekonomi som utgångspunkt för investeringarna och inte exploateringsökonomi. Hur kan vi se fler kostnads/nyttokalkyler för samhället där kulturen kan få verka utifrån sitt egenvärde? Vilka värden väger tyngst och hur blir det för dem som inte har pengar? Andra saker som tas upp under temat är ljud som ett problem och hur kultur som låter kan få verka, att industriplanen möjliggör vissa delar men att nya bygglov skapar nya krav och stora kostnader, att gamla lokaler är bra men att det ibland är svårt att möta tillgänglighetskrav. Planera framåt för lokaler, nav, småskalighet! Glöm inte Röda Sten-området, Sockerbruket och KKV – även om detta inte är inom ramen för planen så ligger det dock an och kommer att påverkas – i verkligheten finns inte den gränslinjen. Tänk också in att planera för kultur är inte bara att planera för publik verksamhet utan även för produktion (notering från samtalsledare: ex. ateljéer, verkstäder, replokaler...) När Masthamnsgatan planerades hade staden svårt att uppfylla visionerna med att det skulle vara ett horisontellt kulturkvarter. De löften som gavs om kulturkvarter i Masthamnskajen var svåra för kommunen att uppfylla. Nu famlar processen lite efter hur man ska göra. Finns det möjlighet framåt i den här planeringen?

En aktör säger att det är viktigt att staden fortsätter visa en inbjudande och nyfiken sida i fortsatta processer. En annan att det här är långsiktiga planer som presenteras – vi behöver trygghet här och nu.

Ett fjärde tema som diskuterades var konceptet Kreativa zoner, och vad det kommer att innebära för verksamhetsutövare. Det fanns frågeställningar kring vad de kreativa zonerna kommer att göra, och vilken stöttning det kommer att innebära för dem som ligger i anslutning till dessa. Kommer det tas hänsyn till de kulturutövare som inte har ekonomiska förutsättningar i den kreativa zonen? Det lyfts att alla vill ha med kulturlivet men att de ofta är så svaga på resurser att de inte kan göra sig hörda eller hävda sig. Det fanns också frågor om vilka fastigheter som blir kvar i de kreativa zonerna – är det bara de asfalterade ytorna och vad händer med terminalbyggnaderna? Det lyftes att det vore positivt att ha kvar viss industrimark och det är bra med utomhusplatser där en kan göra saker utan tillstånd och turas om att ta plats. I samband med detta lyftes också frågor kring det tillfälliga och vem det är till för. Det passar inte alla kulturverksamheter att investera pengar och lokaler i något som är tillfälligt såsom beskrivs utifrån platsbyggnad.

Ett femte tema som kan urskiljas från samtalet är demokrati. Bland annat diskuteras att många kulturverksamheter tar ett stort ansvar för samhällsfrågor och sociala aspekter, men får väldigt lite erkännande eller ersättning för det. Ökat fokus på barn och unga efterfrågas också. Våra barn och ungdomar mår dåligt – ge oss ett hus som vi kan fylla, det kommer hända bra saker och leda till minskad kriminalitet och minskat utanförskap. Dessutom efterfrågas de stora demokratiska platserna i det planerade området. Var finns platser att samlas på och demonstrera?

Ett sjätte tema berörde kultur och näringsliv. Det diskuterades hur företagen och kulturen kan mötas? Går det att dela på? Hur delar vi på utrymmen och hitta platser tillsammans? Alla är uppe i sitt och vi träffas inte inom byggnader idag.

Fastighetsägare är nyckeln!

Ett sjunde tema rörde identitet. Det fanns frågor kring var olika identiteter får ta plats, och att det finns en identitetskris i det som händer. Detta är mina kvarter men kan jag vara kvar när de förändras? Det finns minnen av det gamla, scener för fri konst och musik, saker försvinner, frågan är vad som adderas? Det är viktigt att få tillbaka det offentliga och fina för Göteborg, kan bli så mycket bättre! Kulturlivet är dragare och skapar attraktivitet, exempel på detta är det viktiga kulturlivet runt Järntorget. Några förebilder nämndes som inspiration för karaktären i området. München - där finns mycket kulturverksamheter – som en ministad där en järnvägsbro blivit offentlig plats och där uppe har en båt placerats som en restaurang. Münchens Coolste Stadtviertel: Rundgang Durchs Schlachthofviertel In München. Kanske kan utrangerade spårvagnar användas på något sätt? En andra inspiration var att gå i Oslo längs kajen, där kommer plötsligt en bastu! Där går det att bada i vattnet. Kluster med restauranger, mitt i stan.

Vad utgör hinder/vad saknas eller skulle behöva kompletteras för att skapa förutsättningar för din verksamhet framåt?

Det har aldrig funnits en scen för den experimentella nyskrivna musiken i Göteborg – egentligen inte i hela landet. Det spelas till exempel inte sådan musik på konserthuset. Det här skulle vara en ny plats, ingen befintlig plats eller verksamhet som behöver ges plats att vara kvar. Det är en internationell konstform med mycket DIY, vibrerande, stor gräsrotsförankring, en sådan verksamhet skulle vara en möjlighet till att förhindra gentrifiering – och skapa möten mellan generationer. Det är fokus på görandet. Det är viktigt att ha en egen plats, att kunna vara värd för möten och inte bara knacka på hos andra för att få använda en byggnad tillfälligt. Att kunna ha residens, att ensemblegrupper kan vara där och spela. Göteborg skulle med en sådan scen kunna vara ett naturligt nav i String megaregion mellan Oslo-Kiel

och kunna samla musiker från Norden. Kan också koppla ihop stad och land i regionen, bli ett skyltfönster för konstnärer som i många fall bosätter sig på landsbygden i till exempel Gerlesborg eller Dals Lång-Ed. Det vore fantastiskt att ha en sådan plats i närheten här av Lagerhuset. Viktigt med egna lokaler som går att använda på egna villkor. Sonya kulturhus byggs just nu, med det blir kultur bara på kvällar efter kontorstid, vilket blir lite begränsande. Göteborgs Litteraturhus håller med om värdet av att ha en egen plats. Att litteraturhuset kom till har inneburit mycket för att stärka litteraturens plats i Göteborg. Det var bland annat en del av att Göteborg blev Unesco Litteraturstad. Verksamheten har relativt lite ekonomiska medel men ger en stor utdelning för litteraturgöteborg.

Frilagret tvingas lämna – har förlorat sin plats där unga har kunnat göra egna arrangemang med hänvisning till att det ska spridas till fler ställen i stan. En fråga som går långt tillbaka i tiden med löftet om Ungdomens hus som skapade minskat förtroende då det blev casino istället.

Svårare och svårare för turnébussarna som ska till Pustervik att parkera. Påverkar musikscenerna i staden och även andra verksamheter. Problem med infrastruktur till och från lokaler, bussar och turnébussar behöver stanna i anslutning till fastigheten, finns behov av att kunna ha vissa funktioner nära.

Problemet med transportlösningar gäller även för färdtjänst för verksamheterna Spinn och Språng som arbetar med dansare med olika funktionsnedsättningar/-variationer.

Identifierad konfliktzon mellan stadsplanerna och Kajskjul 46 och de verksamheter som finns och verkar där. Många vill ha plats där, det är attraktivt för kulturutövare.

För Sjöfartsmuseet är det viktigt med fler kopplingar över älven – Hisingen är egentligen nära.

Goda lägen ger dyra hyror vilket innebär en svårighet att verka. Det finns också en svårighet för kulturaktörer som agerar som hyresvärd och arbetar med mycket som är administrativt vilket tar kraft från skapandet.

Kulturutövare 18 mars

Information och workshop Gatenhielmska den 18 mars kl. 18-20. Samrådsträffen arrangerades av kulturförvaltningen, stadsmiljöförvaltningen (platsutveckling) och stadsbyggnadsförvaltningen.

Målgrupp: kulturutövare

Deltagare (Grupp 1 + Grupp 2): Clandestino, Sockerbruket, Folkteatern, KKV, Visans vänner, Kustens hus, fristående konstnärer, Galleri Majnabbe, Göteborgs konstnärsklubb, Scen 46, Kiriaka, Kajskjul46, Motorcyklar och musik

Grupp 1

Bevarande av befintligt kulturliv

Mötet inleddes med reflektioner kring de presenterade planerna och en frågeställning kring hur kulturlivet kan finnas kvar i området - går det att undvika gentrifiering? Tidigare förändringar och kulturverksamheter som fått flytta och byggnader som rivits togs upp som exempel på att det hittills varit svårt att få till detta och att en är skeptisk till att det kommer att gå att göra annorlunda framåt. En av konstnärerna beskrev det som att det är ett kollektivt trauma i Göteborg att allt rivs. Alla längtar tillbaka till det gamla i en sorts nostalgi som tar sig uttryck i ett krav på nyklassicism, men ändå rivs det lilla gamla som faktiskt finns. Utifrån detta menade hen att det är viktigt att ha kvar industritomterna, och att det är ett problem att vi inte har tillräckligt mycket historia med oss. Bevara. Det lyfts att det finns en varvhistorisk förening på Lindholmen och att ett museum har diskuterats, men ingen vill lägga pengar. En

annan deltagare lyfte att om det är så att utövare trängs undan i omvandlingen – kan de i så fall tas om hand på nya platser? När Kville förändrades var det flera verksamheter som hittade nya hem på Ringön. Ringön lyfts också som ett gott exempel – här har man sagt att man inte ska utveckla för snabbt, försöka levandegöra med de verksamheterna som finns.

Hyresnivåerna och Higabs hyresmodell lyfts som en knäckfråga. De platser som finns för kultur kan inte vara kvar, och så försöker man i stället skapa platser i byggnader där det inte fungerar, som Kronhuset. Utvidga de fungerande konstområden i stället för att minska dem! Värna om de platser som finns. De möjliggör för nya kulturverksamheter att komma dit. Folkteatern lyfter sin verksamhet som exempel – på övervåningen fanns möjligheter för att utveckla verksamheten med ytor för unga, men i stället flyttade ett gym in, eftersom man kunde ta ut mer hyra av dem.

Vad behövs för att utvecklingen av Södra älvstranden ska kunna bidra till ett fortsatt levande kulturliv?

Flexibla ytor beskrivs som viktiga, och områdena kring Järntorget som överplanerade – det finns inga flexibla ytor kvar! När det gäller levande bottenvåningar så säger en av aktörerna att det låter bra, men när det är glas från golv till tak flyttar inte kulturlivet in, då blir det bara caféer och butiker. Det behöver byggas på ett sätt som passar kulturlivets verksamheter.

När det byggs så mycket nytt höjs hyrorna. Det diskuteras om man på något sätt kan erbjuda billiga hyror? Skapa hyreskonstruktioner där man kan erbjuda låg hyra i vissa delar av fastigheterna? Ekonomiska intressen tar annars över i staden, både när det gäller bostäder och verksamheter. Ekonomin styr, i stället för det som har sagts i Översiktsplanen. Starka krafter att vilja göra Göteborg till arenastad. Evenemang prioriteras i Göteborg, då finns det plötsligt pengar. Det finns pengar för stora arenor, men inte för mindre verksamheter.

Behovet av att planera för scener och gallerier för unga vuxna tas upp, att platser och möjligheter för de som ännu inte är etablerade behövs. En konstnär som är lärare på KV säger att Frilagret har varit en så bra plats för deras elever att kunna ta plats, för att få prova sina vingar. Synd att det görs om nu och minskas. Kan det finnas lokaler i Fixfabriksområdet för unga? Eller skulle det kunna utvecklas ett kulturellt kluster för unga på Södra älvstranden?

Utvecklingen av de kulturella centrum som finns i Göteborg idag diskuterades också. Det lyftes att det fanns en tid när man etablerade exempelvis Konstepidemin och Röda Sten, när det såg lite annorlunda ut politiskt. Man menar att det skulle vara svårt att skapa något liknande idag, på grund av det politiska läget. Viktigt därför att värna de platser som finns, eftersom de inte går att nyskapa. Ta inte ut ockerhyror.

Saluhallen Kville tas upp som ett gott exempel där man faktiskt planerat och byggt för mindre verksamheter – dock fanns andra ekonomiska möjligheter hos Älvstranden utveckling när detta gjordes, eldsjälarna på plats påverkade också.

Betydelsen av ett kulturellt centrum där man samlar de krafter som finns lyfts fram, ett centrum som inte är mainstream utan exempelvis är till för experimentell musik och litteratur. Litteraturhuset tas som exempel – det har som centrum haft betydelse för litteraturen och Göteborg som litteraturstad. Det skulle kunna finnas ett centrum här för äventyrlig musik, litteratur, bortom gränser och territorier och genrer. Clandestino beskriver sitt sätt att jobba. De har inte en egen scen och samarbetar genom att hyra in sig, det är ett nomadiskt koncept. Men nu letar de efter en lokal då det har fördelar att inte alltid hyra in sig hos andra.

Kulturen är bra på att ta över befintliga lokaler och forma dem. Det som behövs är en fredad plats där man får utvecklas på längre sikt. Ett nytt Konstepidemin! Högmarsö tas upp som ett inspirerande exempel där man har använt befintliga byggnader på nya kreativa sätt. Även attraktiva områden kan vara områden för kultur! Exempelvis är det så i Stockholm – på söder finns konstnärsbostäder, och Skeppsholmen med sina institutioner, det är en kultur-ö.

Bilbao lyfts också fram som ett exempel där kulturen tagit plats.

Att få tillgång till vattnet i och med planerna är bra! Fler bad i älven! Men man kan också komma att sakna de stora båtarna som är ganska speciella. Båtliv och husbåtliv är också ett sätt att knyta an till historien.

Prototyper och kreativa zoner

Konceptet kreativa zoner gav upphov till ett samtal om vad det skulle kunna innebära i praktiken. Att kreativa zoner kan handla om att INTE planlägga, inte trycka in nya verksamheter, utan freda en viss zon. Kombinationen av kortsiktighet och långsiktighet diskuterades – att kreativa zoner skulle kunna vara fredade på lång sikt, men att det som händer inom dem är av tillfällig karaktär. Prototyperna inom de kreativa zonerna föreslås handla om konst och kultur – tillfälliga ateljéer, tillfälliga scener, tillfälliga festivaler, tillfälliga skulpturer - det skulle vara spännande att testa. Flera gillar idén om ett konst- och kultur-prototypområde. Ett område som inte är för styrt, inte behöver vara så rumsrent och där en kan låta det ta tid. Drömmarnas monument tas upp som exempel, en annan slags plats än det vanliga. Kanske kan en fortsätta på temat RIP föreslår någon – monument för allt som har försvunnit. Att freda en zon och skapa ett museum för den kultur som dött – och samtidigt en kreativ plats. Det lyfts fram att grönska/parker behövs - de kreativa zonerna kan bli konstparker eller kulturparker. Det finns också frågor om vad som händer med Stenas byggnader – kan de vara kvar och användas på ett kreativt sätt? Kan vi utveckla kajerna med hjälp av Stena? Ha ateljéer på båtar? Hur ser planerna ut för bostäder i området? Kommer de bli dyra? Bostäder och var de byggs i relation till den kreativa zonen är en knäckfråga - det kommer påverka var man kan ha verksamheter med musik och arrangemang som låter.

Grupp 2

Under mötet uttrycktes oro över hur stadsutveckling och höjda hyror påverkar undergroundkulturen, med Teater Trixter som exempel. Vad händer med kulturen när den inte längre får vara underground – och vad innebär det för kulturens väg framåt? Konst och kultur kräver specifika rum och miljöer som inte alltid ryms i kommersiella fastighetsägares planer. Gentrifiering riskerar tränga undan kulturutövare, även om alla vill ha kultur i området. Fastighetsägare börjar se kulturens värde, men det råder osäkerhet kring vilka villkor och vilken typ av kultur som ges plats. Det finns också kritik mot om de föreslagna kreativa zonerna blir för planerade – verklig kreativitet uppstår organiskt. Behovet av tillgängliga, offentliga och prisvärda lokaler betonas, liksom vikten av att bevara det oplanerade och att väga in kulturella och sociala värden i stadsplaneringen, inte bara ekonomiska.

Nyckelproblem och oro:

- Administrativ börda: Kulturaktörer vill fokusera på konst, inte lägga tid och energi på att förvalta lokaler.
- Krav på att få verka på egna villkor: Även om man inte motsätter sig en ”stad för alla”, måste det finnas plats för olika uttryck.
- Rum för konst: Scenkonst och annan konst kräver särskilda typer av rum – allt fungerar inte överallt. Rum och ateljéer är avgörande för att kunna verka.
- Ekonomiska villkor: Hyror styr vilka som kan finnas kvar. Om kulturaktörer försvinner, försvinner mycket av områdets attraktionskraft.
- Fiskhamnen: Ses som ett område med potential, med fler lediga lokaler och närhet till älven och vattenhäng, men det är oklart vilken ekonomi som kommer råda där – för vem blir det tillgängligt?

Systemkritik:

- Farligt att planera kreativitet uppifrån: Kreativa zoner kan inte ritas fram vid skriv-

bordet – de måste växa fram organiskt. Att detaljplanera mötesplatser riskerar att döda spontanitet och äkta kreativitet.

- Fastighetsägarnas roll: Även om vissa fastighetsägare erbjuder billiga lokaler, saknas ofta förståelse för vad som faktiskt krävs för konstnärlig verksamhet. Kulturaktörer förväntas skapa attraktivitet, men får begränsade resurser och villkor.
- Synen på kultur: Det finns en spänning mellan den kultur fastighetsägare vill ha (som skapar värde) och den kultur aktörerna själva vill skapa. Viktigt att klargöra vad kultur är och vem den är till för.
- Befintliga lokaler: En lokalbehovsanalys behövs göras – det krävs kunskap om vad som finns innan man går vidare, annars riskerar man att förlora viktiga resurser.
- Förslag och möjligheter:
- Tillfälliga offentliga ytor: Positiva exempel som ”planket runt Västlänken” visar hur unga och oetablerade konstnärer kan få synlighet.
- Alternativ ekonomi i Majorna: Lyfts som exempel där annan logik än strikt kommersiell kan få verka.
- Behov av bullerplank vid kustens hus nämns som en praktisk fråga i det fortsatta arbetet för att kunna använda utemiljön där.
- Balans mellan planerat och oplanerat: Gömda och informella platser har ett värde och bör bevaras som konstnärliga frizoner.
- Inkludera kulturens värde: Det efterlyses ett bredare perspektiv där kulturella och sociala värden vägs in i stadsplaneringen, inte bara ekonomiska.

Sammanfattning

Nedan sammanfattas de synpunkter som framkommit under samrådet genom de olika samrådsmöten och aktiviteter som redogjorts för i föregående kapitel.

Oscarsledens omvandling

För många som bor och verkar i området upplevs buller från leden som störande. Flertalet uppger att den behöver förändras och ser positivt på en omvandling av trafikleden. Hastigheter idag och tunga transporter på leden önskas särskilt bort. Vidare fanns flertalet frågor kring hur en omvandling av leden är möjlig och hur det påverkar trafiken i staden i stort.

Tillgång till älven och älvstråket

Älvstråket framhålls av flera som viktigt och positivt för området. Flertalet framhåller vikten av allmänhetens tillgång till området och specifikt till älven. Det är viktigt med tillgången till älvrummet och offentliga platser invid. Det behöver finnas målpunkter vid vattnet och infrastruktur såsom sittplatser och offentliga toaletter längs med. Att kunna röra sig i ett sammanhängande stråk längs älvkanten och att kunna röra sig över älven på flera platser genom färjor och broar.

Stark identitet i området att värna

Miljöerna inom området har en stark identitet för Göteborg och det är viktigt att identiteten för området fortsatt upprätthålls och beaktas vid en nybyggnation i området. Särskilt framhålls miljöerna runt Stigberget ha en unik identitet i staden som behöver värnas och framhållas. Den skapas inte bara av byggnader utan av alla de verksamheter som ligger runt omkring. Dessa är viktiga att stötta vid en ombyggnation på torget och värna att dem kan fortsatt vara kvar i området.

Framtida bebyggelse och boende

Vikten av att bevara den befintliga bebyggelse- och kulturmiljön framhölls. Att bygga för olika målgrupper och möjliggöra för olika typer av verksamheter. Man vill inte se liknande byggnation som uppförs vid Masthugget, det får inte bli för höga hus och vattenkontakten bör inte byggas för. Det är viktigt med en fortsatt blandad stadsdel såsom Majorna idag är och alternativa, innovativa boendeformer. Upplevelsen är att det nya som byggs inte är till för alla och att många inte har råd att vistas och bo här.

Fiskhamnen och utveckling på platsen

Frågor uppkommer om bevarandet av Fiskhamnen inom området. Är det viktigt att verksamheten ligger här med anledning av att mycket fisk körs på lastbil och att det fortsatt blir tunga transporter in i området.

Vikten av det gröna

Behov av det gröna beskrivs och vikten av att tillskapa nytt och bevara det befintliga. Allmänna platser såsom parker och mötesplatser vid exempelvis färjelägen är viktigt invid vattnet särskilt, så att det blir levande och befolkas. Parker och lekplatser är miljöer som barn vistas på och som behöver ges särskild omsorg. Parker invid leden kan ha stor bullerproblematik och då bli mindre attraktiva.

Kollektivtrafik färjor och hållplatslägen

Kollektivtrafiken med färjor över älven behöver stärkas. Vidare anser flera att det är viktigt att hållplatslägen blir omsorgsfullt gestaltade och att de har potential att vara mötesplatser för människor och att barnperspektivet särskilt behöver beaktas för dessa, då flera resenärer är barn.

Kultur och konstverksamheter ska ges plats i stadsutvecklingen

Befintliga kultur- och konstverksamheter behöver kunna värnas och ges förutsättningar att vara kvar och att utvecklas. I området finns en kulturell infrastruktur och ett större ekosystem av det fria och offentliga kulturlivet som är ömsesidigt beroende av varandra.

Gentrifiering och behovet av låga lokalhyror

Flertalet kulturaktörer vittnar om en gentrifiering av området invid långgatorna och Järntorget som gör att flera aktörer tvingas bort utifrån höjda hyror. Många kulturverksamheter har lagt grunden till den identitet och kultur som finns och ser att det som gör området attraktivt nu trängs ut. Beroendet till lokaler med låg hyra och hur detta hänger tätt samman med befintliga byggnader och förvaltare lyfts som en avgörande fråga.

Kreativa zoner

Det märks en svårighet att förstå konceptet "kreativ zon" och att det inte är många som kan arbeta utifrån tillfälliga premisser. Dock kan det vara positivt med saker som är tillfälliga för att fler får tillgång till en scen och publika exempel så som planket. Viktigt att det finns en förankring i platsen och i befintliga verksamheter och att det inte blir något som läggs ovanpå från staden.

3D modell och delaktighet

För många som deltagit i samtal finns önskemål om att bättre kunna förstå förslaget med hjälp av exempelvis 3D bilder. Kartor och illustrationer kan vara svårläsliga. Många önskar även fortsatt delaktighet och att bli inbjuden i samtal om hur stadsdelen kan utvecklas ytterligare. Man behöver även kunna förstå hur de synpunkter som man har gett uttryck för arbetas vidare med.

Deltagande i framtagande av rapport

Adelina Lundell, Vanja Larberg (Kulturförvaltningen), Malin Finlöf, Cecilia Helsing (Stads- miljöförvaltningen), Mariella Petersson (Socialförvaltning Centrum), Jessica Andersson och Lovisa Wennerström (Stadsbyggnadsförvaltningen)

SÄNDLISTA REMISSINSTANSER

SÄNDLISTA REMISSINSTANSER

Kommunala nämnder	Äldre- samt vård- och omsorgsnämnden
Kommunala nämnder	Exploateringsnämnden
Kommunala nämnder	Förskolenämnden
Kommunala nämnder	Grundskoleämnden
Kommunala nämnder	Idrotts- och föreningsnämnden
Kommunala nämnder	Kretslopp och Vatten
Kommunala nämnder	Kulturnämnden
Kommunala nämnder	Miljö- och klimatnämnden
Kommunala nämnder	Namnberedningen och GDA adresser
Kommunala nämnder	Nämnden för funktionsstöd
Kommunala nämnder	Socialnämnd Centrum
Kommunala nämnder	Socialnämnd Hisingen
Kommunala nämnder	Socialnämnd Nordost
Kommunala nämnder	Socialnämnd Sydväst
Kommunala nämnder	Stadsfastighetsnämnden
Kommunala nämnder	Stadsmiljönämnden
Kommunala nämnder	Utbildningsnämnden
Kommunala bolag	Förvaltnings AB Framtiden
Kommunala bolag	Got Event AB
Kommunala bolag	GREFAB
Kommunala bolag	Gryaab
Kommunala bolag	Göteborg & Co
Kommunala bolag	Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)
Kommunala bolag	Göteborg Energi Gasnät AB
Kommunala bolag	Göteborg Energi GothNet AB
Kommunala bolag	Göteborg Energi Nät AB
Kommunala bolag	Göteborgs Hamn AB
Kommunala bolag	Göteborgs Stads Parkerings AB
Kommunala bolag	Higab
Kommunala bolag	RENOVA AB
Kommunala bolag	Räddningstjänsten Storgöteborg
Kommunala bolag	Älvstranden Utveckling AB
GR och grannkommuner	Ale kommun
GR och grannkommuner	Alingsås kommun
GR och grannkommuner	Göteborgsregionen (GR)
GR och grannkommuner	Härryda kommun
GR och grannkommuner	Kungsbacka kommun
GR och grannkommuner	Kungälv kommun
GR och grannkommuner	Lerums kommun
GR och grannkommuner	Lilla Edet kommun
GR och grannkommuner	Mölndals stad
GR och grannkommuner	Partille kommun
GR och grannkommuner	Stenungsunds kommun
GR och grannkommuner	Tjörns kommun
GR och grannkommuner	Öckerö kommun

Övriga	Business Region Göteborg AB
Övriga	Ellevio
Övriga	Fiskhamnen
Övriga	Företagarföreningen i Göteborg
Övriga	Göteborgs Begravningsamfällighet
Övriga	Göteborgs hembygdsförbund
Övriga	Göteborgs Stift
Övriga	Säve flygplats
Övriga	Västarvet
Övriga	Västfastigheter Ledningsstab, Flygplatschefen
Övriga	Västfastigheter, Distrikt Göteborg
Övriga	Västra Götalandsregionen
Övriga	Västtrafik AB
Bransch- och intresseorg.	Cykelfrämjandet Göteborg
Bransch- och intresseorg.	Ekologiska lantbrukarna
Bransch- och intresseorg.	Fastighetsägarna
Bransch- och intresseorg.	Friluftsförbundet, Gbg Distriktsförbund
Bransch- och intresseorg.	“Funktionsrätt Göteborg (tidigare HSO, Handikappfören. samarbetsorgan)”
Bransch- och intresseorg.	Göteborgs ornitologiska förening
Bransch- och intresseorg.	Göteborgs spårvägar
Bransch- och intresseorg.	Hyresgästföreningen Region Västsverige
Bransch- och intresseorg.	Lantbrukarnas riksförbund LRF
Bransch- och intresseorg.	Motormännen, Göteborg
Bransch- och intresseorg.	Naturskyddsföreningen i Gbg
Bransch- och intresseorg.	NTF (trafiksäkerhet)
Bransch- och intresseorg.	Svensk Handel
Bransch- och intresseorg.	Svenska Västkustfiskarnas Centralförbund (SVC)
Bransch- och intresseorg.	Sverige Fiskares Producentorganisation (SFPO)
Bransch- och intresseorg.	Sveriges Byggindustrier
Bransch- och intresseorg.	Swedish Pelagic Federation (SPF)
Bransch- och intresseorg.	Västsvenska handelskammaren
Statliga myndigheter mm	Akademiska Hus
Statliga myndigheter mm	Försvarsmakten Högkvarteret, HKV
Statliga myndigheter mm	Havs- och vattenmyndigheten
Statliga myndigheter mm	Jernhusen AB, Region Väst
Statliga myndigheter mm	Lantmäterimyndigheten
Statliga myndigheter mm	Luftfartsverket
Statliga myndigheter mm	Länsstyrelsen
Statliga myndigheter mm	Polismyndigheten
Statliga myndigheter mm	Sjöfartsverket
Statliga myndigheter mm	Statens geotekniska institut
Statliga myndigheter mm	Svenska Kraftnät
Statliga myndigheter mm	Swedavia AB
Statliga myndigheter mm	Trafikverket
Statliga myndigheter mm	Vattenfall Eldistribution AB

