



Fördjupning socialkonsekvensanalys och barnkonsekvensanalys

Gång- och cykelbro över Göta Älv

2025-08-28

Datum	Version	Beskrivning	Ändrat av
2025-02-26	01	Första utkast för intern granskning	Tove Petersson Hamid Akhlaghi Boozani
2025-04-07	02	Andra utkast för intern granskning	Tove Petersson
2025-05-26	03	Granskad och upprättad	Marie Rörstad

Förord

Detta dokument tillhör detaljplan för gång- och cykelbro över Göta Älv. Dokumentet är framtaget av Stadsbyggnadsförvaltningen inom process för social- och barnkonsekvensanalys enligt Göteborgs stad.

Innehåll

1	Inledning	5
1.1	Bakgrund och syfte	5
1.2	Tidigare framtaget material	6
1.3	Medskick inför fortsatt arbete	8
2	Arbetsgång	10
3	Reviderad målformulering	10
4	Fördjupning kring tillgänglighet	11
5	Fördjupad dialog med gymnasieungdomar	14
5.1	Metod	14
5.2	Sammanställning av enkät	14
6	Resonemang och slutsats	17
6.1	Tillgänglighet	17
6.2	Fördjupad dialog med gymnasieungdomar på Polhemsskolan	20
6.3	Målformulering med åtgärder	21
7	Referenser	26

1 Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Som en del i arbetet med detaljplan för ny gång- och cykelbro över Göta älv arbetar Göteborg stad kontinuerligt genom planprocessen, och även i vidare process med genomförandet, med barnperspektivet och det sociala perspektivet. Arbetet bedrivs genom en process för barnkonsekvensanalys och socialkonsekvensanalys, enligt Göteborgs stad.

En bedömning av social komplexitetsnivå görs i arbetet, där den sociala komplexitetsnivån för detaljplanen har bedömts till nivå tre.

Social komplexitetsnivå 1

Planen eller planområdet innehåller mindre samhällsfunktion och endast enstaka eller inga bostäder (eller mindre ändring av befintlig plan). Innehåller inga målkonflikter.

Social komplexitetsnivå 2

Planen eller planområdet innehåller vissa samhällsfunktioner och/eller ett mindre antal bostäder. Innehåller vissa målkonflikter.

Social komplexitetsnivå 3

*Planen eller planområdet innehåller samhällsfunktioner och/eller ett stort antal bostäder, **eller innehåller tydliga målkonflikter.***

Social komplexitetsnivå 4

*Planen eller planområdet innehåller betydande samhällsfunktioner och/eller ett stort antal bostäder, **eller innehåller tydliga målkonflikter samt är av stor betydelse för hela staden och/eller regionen.***

Bild som visar olika sociala komplexitetsnivåer

Nivå tre innebär att planen eller planområdet innehåller samhällsfunktioner och/eller ett stort antal bostäder, eller innehåller tydliga målkonflikter. Inom nivå tre anges att den tidiga inventeringen bör bestå av att läsa relevanta avsnitt i översiktsplan, fördjupade översiktsplaner och det lokala utvecklingsprogrammet. Dialog med människor med relation till platsen bör genomföras, exempelvis boende, skola, föreningar och liknande.

Inför detaljplanens samråd startades arbetet med barnkonsekvensanalys och socialkonsekvensanalys upp, arbetet beskrivs i PM Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys gång- och cykelbro över Göta Älv, 2024-04-11, Tyréns, som var en del av samrådshandlingarna till detaljplanen.

I arbetet inför samråd genomfördes workshops med förvaltningar inom staden, inventering av platsen samt en enkätundersökning bland medborgare digitalt på nätet, för att belysa det sociala perspektivet samt barnperspektivet, vilket redovisas i ovan nämnda PM. Målformuleringar togs fram tillsammans med en matris som bland annat beskriver mål och åtgärder.

Detaljplanen var ute på samråd 2024-05-29 – 2024-08-13. Under samrådet inkom flertal yttranden. I yttrandena framkom bland annat synpunkter kring att bron kan upplevas otillgänglig för personer med nedsatt rörlighet, exempelvis äldre, på grund

av den föreslagna lutningen. Synpunkter inkom även kring att dialog med barn och unga bör fördjupas för att fånga barnperspektivet samt att trygghetsaspekten bör studeras vidare.

Efter samrådsskedet har planhandlingarna bearbetas. För att ta omhand de synpunkter som inkommit i processen, att fortsätta det kontinuerliga arbetet med social- och barnkonsekvensprocessen, bearbeta planförslaget, har workshops med förvaltningar inom staden genomförts, dialog med ungdomar, samt särskild fördjupning kring tillgänglighet för personer med nedsatt rörelseförmåga genomförts. Som en del i det kontinuerliga arbetet har även målformuleringarna samt åtgärderna setts över.

Detta PM sammanfattar arbetet samt resultatet och är en del av granskningshandlingarna till detaljplanen.

1.2 Tidigare framtaget material

Rapport – Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys gång- och cykelbro över Göta Älv, Tyréns 2024-04-11

Denna rapport togs fram inför samrådet av detaljplanen och var en del av samrådshandlingarna. I rapporten beskrivs att tillgången till Göta Älvs stränder idag är begränsad, men att det finns potential för utveckling av stråk, verksamheter och bostäder vid vattnet.

Rapporten beskriver demografin för planområdet, där gång- och cykelbron sträcker sig mellan två områden i staden, inom Vallgraven samt Lindholmen på respektive sida av älven. Områdena har olika demografiska egenskaper, där Lindholmen och Rambergsstaden har många unga vuxna och en låg andel barnhushåll, medan inom Vallgraven har fler medelålders och äldre. Inom Vallgraven är flertal arbetsplatser koncentrerade, vilket skapar en hög dagbefolkning, men bostäder är få och det finns en låg nattbefolkning.

Rapporten beskriver även målpunkter och resor där det finns flera målpunkter för sport, kultur, skolor och vård på båda sidor om älven och flest resor över älven görs via Hisningsbron eller cykelfärja.

Rapporten sammanfattas med konstaterandet att planförslaget sammanfattningsvis innebär positiva effekter för social hållbarhet, men då lutningen av bron inte kan anses helt tillgänglig påverkar detta personer med begränsad rörelseförmåga.

Enkät

Som en del av ovanstående arbete genomförandes en enkätundersökning där syftet var att belysa sociala frågor och barnperspektivet för gång och cykelbron exempelvis beträffande trygghet och tillgänglighet, i brons närhet. Flertal medskick inkom, vilka berörde bland annat:

Brons anslutningar

Området för brons anslutning vid Hugo Hammars kaj behöver aktiveras för att främja trygghetsperspektivet. Det framhölls även som viktigt att bron kopplar an till tydliga gång- och cykelstråk vid landningsplatser och att dessa ligger i anslutning till kollektivtrafik, gång- och cykelstråken behöver ses i ett större perspektiv än enbart vid landningsplatserna.

Det kom även in önskemål om exempelvis plats för styr och ställ i anslutning till landningsplatserna och väderskydd som kan användas vid broöppning.

Många hade uppskattat sittplatser och grönska på eller i anslutning till bron, cykelpumpar samt informationstavlor om broöppningar.

Brons utformning och gestaltning

En tydlighet på bron behövs för att separera cyklister och gångtrafikanter och även en markering för cykel som visar vilket håll man cyklar åt. För att reglera hastigheten på bron lyfts förslag om hastighetsvisare. Bredden på bron lyfts även att den måste vara tillräcklig för såväl gående som cyklister, gärna med möjlighet att köra om långsammare cyklister som cyklar i samma riktning.

Många hade uppskattat om bron inte var alltför hög för att alla ska ha möjlighet att använda den.

Vägbanan behöver vara slät såväl som själva påfarten för att undvika hinder för cyklister. Vinterunderhåll av vägbanan är avgörande under vintertid. Flertal nämnde även att bron har en möjlighet att ge fina utblickar över staden och erbjuda en samlingsplats på sommaren för människor.

Bron behöver utrustas med bra belysning, öppna ytor för att främja trygghet samt uppmuntra till befolkning under flertal tider på dygnet. Även kameraövervakning lyftes som ett alternativ för att främja tryggheten.

Övriga inspel och synpunkter kan läsas mer om i Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys gång- och cykelbro över Göta Älv, Tyréns 2024.

Enkäten visar att majoriteten av svarande på enkäten skulle använda gång- och cykelbron.

Lokala perspektiv på utvecklingen på Lindholmen, Göteborg Stad 2023, ett arbete inom planprogrammet för Lindholmen

Syftet med arbetet var att få mer lokalkännedom för området Lindholmen. Arbetet bestod av en enkätundersökning samt en workshop med de ungdomar som svarade på enkäten. Resultatet från enkäten tolkas som att det finns låg lokalkännedom om Lindholmen.

I enkäten lyfts att det finns behov av att stärka stråken och skapa anledning att besöka Lindholmen. Det finns behov av att utöka målpunkter för att dra människor inom olika målgrupper till Lindholmen utöver skola och arbete. Viktigt anses även att arbeta för att minska de fysiska barriärerna. Det lyfts att det är viktigt med fler mötesplatser längs området vid vattnet.

Generellt så upplever de svarande inte någon trygghetsproblematik på Lindholmen och området upplevs inte som otruggt. För att se sammanställning av arbetet i sin helhet, se Lokala perspektiv på utvecklingen på Lindholmen, Göteborg Stad 2023.

Seniorers behov, erfarenheter och förslag för ett åldersvänligt Göteborg, Nulägesrapport 2024

Syftet med arbetet var att samla in kunskap om hur Göteborg kan bli en mer äldrevänlig stad genom en enkät till medborgare över 65 år i olika stadsdelar. Fokusområdena var bostäder, information och kommunikation, mobilitet, samhällsstöd, social delaktighet och stadsmiljö. Nedan följer en sammanfattning av resultaten inom information och kommunikation, mobilitet och stadsmiljö:

- **Information och kommunikation:** Många äldre har svårt att ta till sig digital information och efterfrågar information på offentliga platser eller via brev. Det finns också ett behov av en mötesplats för samhällsdialog och stöd.
- **Mobilitet:** Respondenterna efterlyser närmare hållplatser, mer tid för på- och avstigning och bättre kommunikationer till lokala centrum. Förbättring av markbeläggning, reglering av elsparkcyklar, bättre skyltning och snöröjning för ökad trygghet är också viktiga önskemål.
- **Stadsmiljö:** Det finns ett stort behov av att utveckla stadens utomhusmiljöer för ökad tillgänglighet. Många vill vara delaktiga i planering och skötsel av dessa, och önskar fler sittplatser, väderskydd samt bättre belysning och kameraövervakning för ökad trygghet. Hinder som höga trottoarkanter och kullerstensbeläggning bör undanröjas.

Sammanställningen av enkäten finns i rapporten "Seniorers behov, erfarenheter och förslag för ett åldersvänligt Göteborg", Göteborg Stad 2024.

1.3 Medskick inför fortsatt arbete

Medskicken från samrådsskedet till arbetet med granskningshandlingarna, men även i efterföljande arbete med genomförandet, inklusive ovan sammanfattat material innebär bland annat följande:

Att tillgänglighet för personer med begränsad rörelseförmåga, kopplat till planförslaget, behöver ses över. Förslaget från dokument *Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys gång- och cykelbro över Göta Älv, Tyréns* är att utforma bron enligt gällande riktlinjer för gång- och cykelbana på allmän plats i Boverkets föreskrifter och allmänna råd, ALM. I andra hand rekommenderas en utformning med flertalet vilplan utan lutning.

Dialog med barn- och ungdomar behöver fördjupas. Enkäten som genomfördes under samrådsskedet hade en stor andel svarande, dock visade enkäten att målgruppen under 18 år var underrepresenterade varpå ytterligare dialog med denna målgrupp anses nödvändig. Flera av medskicken från enkäten medför även ett behov av att se över **målformuleringen**, tillsammans med förvaltningar inom staden.

Informationen som även framkommit i rapporten för Lindholmen pekar på att en **fördjupning** behöver ske kring den **lokala kunskapen om Lindholmen, främst när det gäller barnperspektivet**.

För att nå äldre inom staden framkom det även att det är **viktigt att beakta hur information framförs** och sträva efter att inte enbart nås ut till medborgare via digitala kanaler. För gång- och cykelbron blir en viktig aspekt att bevaka så att bron och dess omgivning tillhandahåller **tillräckligt med sitt- och viloplats**, **skyltningen är tydlig, bra markbeläggning, väderskydd samt även driften med snö- och halkbekämpning**. För att bron ska anses trygg bör **belysningen vara tillfredsställd** och möjligheten till **kameraövervakning** bör undersökas.

2 Arbetsgång

Med bakgrund av ovanstående och för att fördjupa sociala- och barnkonsekvenser i arbetet med gång- och cykelbron över Göta älv följande gjorts:

Mellan samråd och granskning har två workshops med stadens förvaltningar genomförts. Detta har resulterat i en översyn av nulägesanalys, mål och åtgärder.

En fördjupad analys kring tillgänglighet har genomförts som har bestått av genomgång av relevanta underlag, fördjupade dialogmöten med sakkunniga inom staden inklusive sakkunniga med kompetens ur ett äldreperspektiv vilket har mynnat ut i en rekommendation, förslag på åtgärd för gång- och cykelbron.

Slutligen har en fördjupad dialog med gymnasieungdomar genomförts.

Planförslaget har bearbetats och gestaltning och utformning av bron har arbetats vidare med.

3 Reviderad målformulering

Nedan presenteras den reviderade målformuleringen som arbetas fram genom två workshops med medverkande från olika förvaltningar i staden.

Sammanhållen stad

- Gång- och cykelbron ska stärka sammanhållningen mellan norra och södra Älvstranden och skapa möjlighet att uppleva platsens karaktär och identitet.

Identitet

- Gång- och cykelbrons utformning ska bidra till en positiv/förbättrad upplevelse av älvrummet.
- God gestaltning av brons ”landning” och anslutning på bägge sidor av älven.

Vardagsliv

- Gång- och cykelbron ska utformas och gestaltas utifrån människors olika förutsättningar och tempon, där särskilt barn, äldre och personer med funktionsnedsättnings behov ska premieras.
- Det ska finnas bra kopplingar mellan olika färd sätt, exempelvis mellan spårvagn och gång och cykel.
- Det ska finnas möjlighet till vila och återhämtning längs med bron.
- Området ska vara tryggt och säkert under byggtid.
- Det ska finnas utrymme för olika färd sätt att trafiksäkert ta sig till, från och över bron (ex gående cyklister, snabbcyklister, elscooter).

Samspel

- Miljöerna på bron och i anslutning ska upplevas trygga för alla, speciellt för barn och unga under hela dygnet.

- Gång- och cykelbron ska möjliggöra för vistelseytor och möten.

Hälsa och säkerhet (endast för BKA)

- Samtliga trafikantgrupper, detta inkluderar barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, ska kunna gå eller cykla över bron och ansluta till befintlig infrastruktur på ett trafiksäkert sätt.
- Gång- och cykelbron ska bidra till god hälsa och rekreation genom att skapa möjligheter till hälsofrämjande aktiviteter, uppmuntra till rekreation samt minska den psykologiska barriäreffekten av älven.

4 Fördjupning kring tillgänglighet

Synpunkterna från samrådet av detaljplanen, samt rapporten Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys gång- och cykelbro över Göta Älv, Tyréns, framhåller att tillgänglighetsfrågorna för bron behöver undersökas mer noggrant och beskrivas mer detaljerat.

Efter att ha diskuterat och uppdaterat de tre första stegen i SKA/BKA-processen (Inventering, Målformulering och Åtgärder), genomfördes en konsekvensanalys av framtaget designkonceptet, utifrån de uppdaterade målformuleringarna. Analysen visade att även om förbättringar så exempelvis vistelseytor med sittplatser nu finns medtagna, så kan bron fortsatt inte anses vara helt tillgänglig för alla, avseende lutningen. Lutningen på gång- och cykelbron är baserad på en ursprunglig projektmålsättning om max 4 procents lutning men även utifrån en sammanvägd bedömning av flera förutsättningar och parametrar vilket gör att de rekommendationer som ALM (Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet) föreskriver inte kan följas fullt ut.

För att ge en mer detaljerad beskrivning av konsekvenserna beträffande tillgänglighet, kopplad till lutning, genomfördes även en fördjupad analys, där förvaltningen samlade in information om relevanta lagar, krav och rekommendationer. I detta arbete fördes även dialog med representanter inom staden för tillgänglighetsperspektivet.



...svårt att **se**



...svårt att **höra**



...svårt att **röra sig**



...svårt att **bearbeta, tolka eller förmedla information**



...svårt att **tåla vissa ämnen**

Bild som visar grupper av funktionsnedsättning

I planhandlingarna i samrådsskedet hänvisades till Stadens Tekniska Handbok (version 2022:3), gällande lutning, vilken bedömer en lutning på 4% med en nivåskillnad på över 2 meter, som en mindre bra standard för personer med nedsatt rörelseförmåga. ALM rekommenderar en maximal lutning på 2%. Eftersom ingen av dessa riktlinjer fastställer ett exakt krav på lutningen, genomförde förvaltningen en mer omfattande kunskapsinsamling för att kunna beskriva konsekvenserna mer detaljerat.

Tabell Största längslutning %

Typ	Nivåskillnad	Största längslutning		
		God standard	Mindre god standard	Låg standard*
Gångbana/gångyta cykelbana	>0,5	<4	4-8	>8
	0,5- 2,0	<2,5	2,5-5	>5
	>2,0	<2,5	2,5-4	>4
Gator i korsningar		<2,5	<3,5	

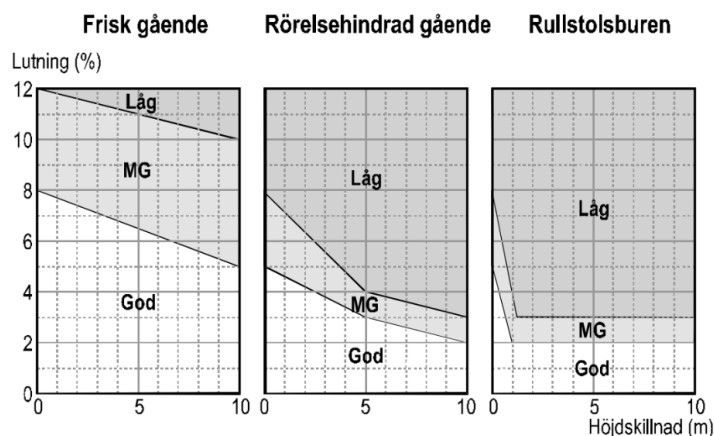
*Låg standard används främst i naturområden

Teknisk handboken version 2022:3 rekommendationer för lutning

För det fördjupade arbetet har lutningen valts som den primära tillgänglighetsaspekten. Detta beror på att plankartan reglerar höjden, och i sin tur lutningen, på bron juridiskt, vilket gör höjd och lutning bindande i genomförandet av bron. Bestämmelserna i plankartan begränsar juridiskt möjligheten att sänka lutningen på bron till under 2% utan att ändra flertalet av de ingående parametrarna som ligger till grund för lutningen på bron. Befintliga markhöjder är en av parametrarna, vilken bedöms vara svår att förändra som förutsättningarna ser ut idag i anslutningspunkterna. Däremot påverkar plankartan inte möjligheten att tillgodose andra tillgänglighetsaspekter, såsom sittplatser, halkfrihet, ledstråk och belysning, som kan beaktas i arbetet.

Tillgänglighetsfrågan, för personer med nedsatt rörelseförmåga, har studerats utifrån olika perspektiv, personer med nedsatt funktion i ben, armar eller balans, samt personer med andra gångsvårigheter. För dessa grupper är ojämna underlag, kanter och lutande ytor särskilt problematiska. Tre grupper definierades: frisk gående,

rörelsehindrad gående och rullstolsburna.



Grundvärden för beskrivning av lutningars kvalitetsnivå för gående.

Ytterligare studerades tillgänglighetsfrågan utifrån ålder och användningsperspektiv, exempelvis för personer med barnvagn eller personer som assisterar rullstolsburna. Dessa aspekter är avgörande för att förstå de faktiska konsekvenserna av bron utformning och hur olika grupper påverkas. De ovan nämnda grupperna bedöms i detta PM ingå i kategorin rörelsehindrade gående.

Enligt ALM och Boverkets föreskrifter ska gångytor vara så horisontella som möjligt. Lutningar som är brantare än 1:50 (2%) kan vara svåra för personer med nedsatt rörelseförmåga att använda. Andra krav på gångytor inkluderar att de ska vara minst 2 meter breda, fria från hinder och åtskilda från cykelbanor och körbanor. ALM rekommenderar också att lutningen inte ska vara brantare än 1:20 (5%) på ramper, och att det ska finnas vilplan vid längre ramper. Enligt BBR (Boverkets Byggregler) kan ramper med en lutning på upp till 8,3% vara möjliga att använda, men då krävs vilplan efter varje 6 meter lång ramp.

Enligt Trafikverket bör kompensera åtgärder, som sittplatser och handledare övervägas för att underlätta för personer med gångsvårigheter eller rollatoranvändare vid branta lutningar. Trafikverket betonar också att trafikantens förmåga att ta sig uppför backar varierar beroende på ålder, kön och hälsa, vilket gör det viktigt att beakta olika behov för olika användare.

Utifrån ovan och vissa begränsningar i projektet när det gäller lutningen, är det viktigt att se till så att andra tillgänglighetsaspekter kan tillgodoses. Förvaltningen planerar att fortsätta att analysera dessa frågor i det fortsatta arbetet med bron och göra anpassningar där det är möjligt för att säkerställa att bron blir tillgänglig för alla användare.

5 Fördjupad dialog med gymnasieungdomar

5.1 Metod

Syftet med dialogen var att inhämta ungas perspektiv gällande gång- och cykelbron, främst ur tillgänglighet och trygghetsaspekt. För att genomföra dialogen kontaktades totalt två gymnasieskolor, en i närheten av där bron landar på södra sidan och en i närheten till där bron landar på norra sidan älven. Till dialogen på södra sidan var det ingen elev som anmälde sig till dialogen varpå detta dialogtillfälle utgick.

Under tidig vår 2025 genomfördes en dialog med barn och unga på en gymnasieskola vid Lindholmen. Totalt deltog 7 elever. Tillfället inleddes med en presentation om planprocessen och hur staden utvecklar Göteborg. Detta följdes sedan upp med en presentation av projektet gång- och cykelbro över Göta Älv vilken även inkluderade en beskrivning av processen för social- och barnkonsekvensanalyser. Därefter genomfördes en promenad till där bron planeras att landa på norra sidan älven. Under promenaden ställdes frågor och diskussion fördes gällande främst trygghetsfrågor. Sista delen av workshopen bestod av att ungdomarna fick svara på en enkät. Resultatet från enkäten redovisas nedan.

5.2 Sammanställning av enkät

Deltagarna i dialogen var alla i gymnasieåldern.

Majoriteten av de svarande bodde på södra sidan älven och använde främst buss för sina vardagsresor. En del använde färja och spårvagn. Dialogen visade att ungdomarna främst använde gång och cykel som huvudsakligt transportmedel på helger eller för fritidsaktiviteter.

Majoriteten av ungdomarna kände sedan tidigare inte till stadens planer på en ny gång- och cykelbro över Göta Älv. Om bron kom på plats skulle ungdomarna främst använda denna för resor på fritiden samt för resor till och från skolan. De som angav att de inte skulle använda bron angav att den största anledningen till detta var att de bodde så att det skulle bli mer omständligt att använda bron än att ta sig med kollektivtrafik.

För idrottsaktiviteter menar ungdomarna att de åker hem efter skolan innan idrottsaktiviteter vilket medför att det är viktigare med idrottsarkitekter nära hemmet snarare än skolan. Vissa menar dock att det hade varit roligt och viktigt att ha det i närheten av skolan då det kan spara tid och det finns möjlighet att gå med klasskompisarna. Exempel som lyfts upp är exempelvis fotbollsplan eller basketplan som idag inte finns nära skolan.

Majoriteten av ungdomarna skriver att de träffar vänner och pluggar efter skolan. Flertal tränar. Någon spelar tv-spel och/eller tittar på serier/film. Detta speglar även vad ungdomarna anger att de gör på fritiden med undantag för att vissa jobbar, går på stan och besöker restauranger eller sportevenemang.

Ungdomarna angav att det som påverkade deras trygghetskänsla mest var tillgång till god belysning, människor i rörelse och som uppehåller sig på platsen samt byggnader runt platserna där bron landar. Det nämndes också att hur väl personen känner till platsen sen innan påverkar upplevelsen av trygghet, tillgängliga gångbanor samt att vakter i närheten kan också vara trygghetsskapande främst på kvällar och nätter. Ungdomarna hade uppskattat om det fanns möjlighet till bås eller liknande för att skydda sig vid dåligt väder.

Det lyftes också att platsen precis där bron landar främst på Hisingen behöver tillföras målpunkter/byggnader som exempelvis restaurang, affär eller torg/park. Ungdomarna skulle känna sig tveksamma att använda bron om det var stora folksamlingar/grupperingar främst kvällstid på eller i anslutning till bron.

Ungdomarna nämnde att underhållet av bron måste skötas och att det gärna får finnas något som separerar gångbana och cykelbana. Bron skulle användas mindre vid dåligt väder om det inte fanns plats att skydda sig från regn och om bron inte utrustas så det är säkert, det får inte finnas möjlighet att trilla ner i vattnet.

Ungdomarna anser att ett bibliotek i närheten av skolan hade underlättat deras vardag. Kulturaktiviteter i närheten av skolan skulle möjligtvis också kunna bidra till att området blir mer befolkat under olika tider på dygnet.

Ungdomarna lyfter att det är viktigt hur bron ser ut och inte enbart att den är funktionell. Flertal lyfter att bron gärna får ha en klassisk arkitektur medan någon enstaka hellre ser en mer futuristisk gestaltning. Bron måste vara tillräckligt bred och gärna så det finns möjlighet att sitta och titta på utsikten. Många lyfter att det är viktigt att bron passar in i närmiljön.

Ungdomarna önskar infotavla om öppningar, torg vid landningsplatserna med restauranger och aktiviteter som gör att folk uppehåller sig på platsen. Gärna utsiktsplatser på bron. Vindskydd och bänkar både på och i anslutning till bron. Belysningen för bron skulle kunna skifta i olika färger och det hade uppskattats om det finns möjlighet att hyra cyklar/elsparkcyklar på eller i närheten av bron.

Ungdomarna är på det stora hela positivt inställda till designförslaget och tycker att bron känns modern och passar med Hisingensbron. Dock menar flertal att bron ser mer funktionell och tråkig ut än ”fin”. Någon lyfter att med en mer funktionell gestaltning stör inte bron omgivningen som den möjligtvis hade gjort om designen hade extra designelement. Flertal menar att den borde anpassas mer till sin omgivning och att bron kunde ha en mer ”klassisk” gestaltning, främst för att ansluta till gestaltningen vid Stenpiren. Någon nämnde att halva bron kunde få en gestaltning som speglar innerstaden och andra halvan en gestaltning som speglar Hisingen och mer nybyggda områden. Ungdomarna nämner också att det kunde vara mer färg på bron eller inslag av trä/annat material. Någon ungdom gillar att man kan se igenom den delen som fälls upp.



Dialog och gemensam promenad med ungdomar på Polhemsgymnasiet under februari 2025.

6 Resonemang och slutsats

Arbetet med social- och barnkonsekvenser har mynnat ut i flertal förslag på åtgärder som kan stärka såväl det sociala perspektivet som barnperspektivet. Nedan följer en sammanställning av resonemang och slutsatser.

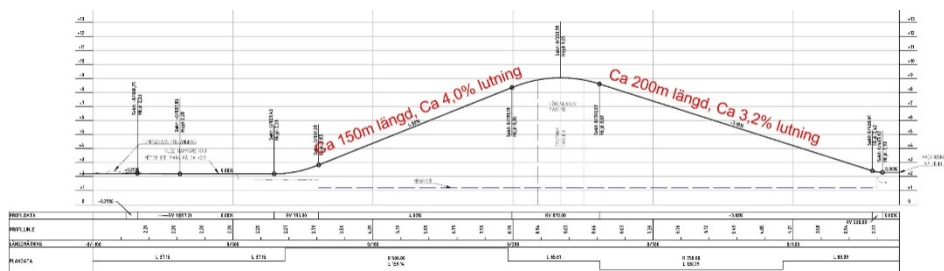
6.1 Tillgänglighet

En designprocess har genomförts för bron vilken har resulterat i ett designkoncept som även har beslutats av stadsbyggnadsförvaltningen, 2025-03-24. Designkonceptet beskriver de grova dragen för brons gestaltning, och innefattar bland annat, fyra olika vistelsezoner, två på varje sida om klaffarna, en på den östra och en på den västra sidan om brobanan, med sittplatser som möjliggör både vila och rekreation samt möjlighet stanna upp och blicka ut över staden och älvrummet och möjlighet att uppleva staden från en ny vy, mitt på älven. Detta medför en förbättring av möjligheterna till vila för de personer som har behov av detta exempelvis personer med nedsatt rörelseförmåga.



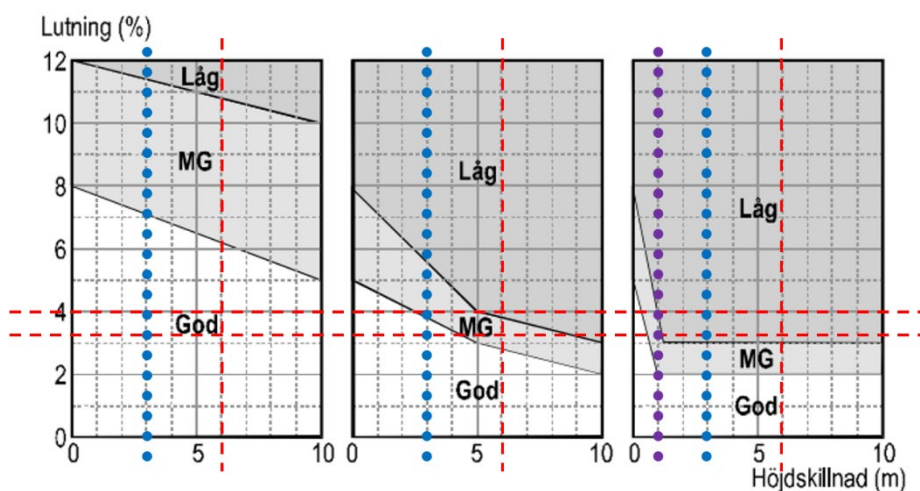
Visar det framtagna designförslaget. Balkongerna som har vilplan funktion och sittplatser ses i mitten.

Planförslaget möjliggör för designkonceptet. Gällande lutning så medför planförslaget en lutning på max 4,0 procent. Designkonceptet redovisar 3,2 respektive 4,0 mot södra älvstranden respektive norra älvstranden.



Längdprofil av bron för designförslaget. Mot södra älvstranden bron har en längd respektive lutning av ca 200 meter respektive ca 3,2%. Mot norra älvstranden bron har en längd respektive lutning av ca 150 meter respektive ca 4,0%.

Lutningens kvalitetsnivå för gående framgår av bilden nedan.



Trafikverkets diagram om kvalitetsnivå för gående tillsammans med bronsförutsättningar. Den vertikala streckade röda linje visar höjdskillnad från landningsplats till mitten av bron där balkonger finns. Ytan i mitten har en lutning mindre än 2 procent. Den horisontala streckade röda linje visar lutningen av bron som är 3,2% respektive 4,0%. Den blåa prickade linjer visar höjdskillnad förutsatt att en vilplats finns i mitten av varje halva del av bron.

För rullstolsanvändare innebär dock denna lösning ingen förbättring i kvalitetsnivå, eftersom det fortfarande befinner sig inom det område där kvalitetsnivån bedöms som låg, enligt figuren nedan. För att uppnå en märkbar förbättring enligt diagrammen krävs minst fem vilplan, förutsatt att höjdskillnaden mellan landningen och brons högsta punkt är sex meter. Detta skulle placera kvalitetsnivån inom kategorin "mindre god".

För att nå en "god" nivå krävs vilplan för varje 0,5 meters höjdskillnad, vilket motsvarar rekommendationerna i ALM. Med en brons längd på cirka 400 meter skulle detta innebära behov av cirka 13 vilplan per riktning. Trots flera vilplatser uppfyller bron fortfarande inte ALM:s rekommendationer, eftersom rullstolsanvändare enligt riktlinjerna inte bör behöva passera fler än två ramper och två vilplan i följd.

Tabellen nedan visar lutningens kvalitetsnivå för olika grupper utifrån det framtagna designförslaget efter samrådet samt hur det ändras om bron skulle ha mer vilplanen och sittplatser.

	Lutning och längd och Höjdskillnad	Lutning och längd och Höjdskillnad	Kommentar
	Ca 150 meter lång och 4,0 % lutning med vilplan och sittplatser mitten av bron (designförslaget). Höjdskillnad ca 6 meter mellan vilplanen.	Ca 200 meter lång och 3,2 % lutning med vilplan och sittplatser mitten av bron (designförslaget). Höjdskillnad ca 6 meter mellan vilplanen.	
Frisk gående	God	God	
Rörelsehindrad gående	Låg/Mindre god	Mindre god	
Rullstolsburen	Låg	Låg	
	minst 1 plats för vila (utöver balkong i mitten av bron) så att höjdskillnaden mellan vilplanen blir ca 3 meter	minst 1 plats för vila (utöver balkong i mitten av bron) så att höjdskillnaden mellan vilplanen blir ca 3 meter	
Frisk gående	God.	God.	Extra vilplan gör ingen skillnad då är det redan god.
Rörelsehindrad gående	Mindre god/God	God	Förbättras men når inte en riktning God kvalitet.
Rullstolsburen	Låg	Låg	Extra vilplan gör ingen skillnad.
	minst 5 platser för vila (utöver balkong i mitten av bron) så att höjdskillnaden mellan vilplanen blir ca 1 meter	minst 5 platser för vila (utöver balkong i mitten av bron) så att höjdskillnaden mellan vilplanen blir ca 1 meter	
Frisk gående	God.	God.	Extra vilplan gör ingen skillnad då är det redan god.
Rörelsehindrad gående	God	God	Förbättras och båda riktning når God kvalitet.
Rullstolsburen	Låg/Mindre god	Mindre god	Förbättras och en riktning når Mindre God kvalitet och andra riktning når delvis Mindre god kvalitet.

Förvaltningen rekommenderar förutom ovanstående att vilplatser bör placeras strategiskt för att förbättra tillgängligheten, särskilt med avseende på lutningen. Förvaltningen föreslår, därav utöver vistelseytorna med sittplatser i mitten av bron, att minst två vilplatser anläggs mot Norra Älvstranden med en höjdskillnad på cirka två meter mellan dem, samt ytterligare en vilplats mot Södra Älvstranden utöver det som redan ingår i designförslaget, så att höjdskillnaden mellan vilplatserna blir tre meter.

Denna lösning säkerställer en god kvalitetsnivå för de två största grupperna: gående utan rörelsehinder och personer med nedsatt rörelseförmåga.

När det gäller rullstolsanvändare ser förvaltningen dock flera utmaningar. För att uppnå en god kvalitetsnivå enligt rekommendationerna skulle cirka 26 vilplan behövas totalt som kan ha en negativ påverkan av andra aspekter. Trots detta kan ALM:s riktlinjer inte följas fullt ut, då rullstolsanvändare har svårigheter att passera fler än två ramper i följd.

	Lutning och längd och Höjdskillnad	Lutning och längd och Höjdskillnad
	- Ca 150 meter lång	- Ca 200 meter lång
	- Ca 4,0 % lutning	- Ca 3,2 % lutning
	- med vilplan och sittplatser mitten av bron (designförslaget).	- med vilplan och sittplatser mitten av bron (designförslaget).
	- minst 2 platser för vila (utöver balkong i mitten av bron) så att höjdskillnaden mellan vilplanen blir ca 2 meter	- minst 1 plats för vila (utöver balkong i mitten av bron) så att höjdskillnaden mellan vilplanen blir ca 3 meter
Frisk gående	God.	God.
Rörelsehindrad gående	God.	God.
Rullstolsburen	Låg.	Låg.

6.2 Fördjupad dialog med gymnasieungdomar på Polhemsskolan

Gymnasieungdomarna angav att de kommer använda bron främst för resor på fritid och helger det är även då de oftast använder cykel och gång som sitt primära resealternativ. Kollektivtrafik kommer fortfarande vara främst det färdalternativ som de använder. För att uppmuntra till användandet av gång eller cykel hade de gärna sett att det fanns möjlighet att hyra elsparkcykel alternativt styr och ställ i anslutning till bron. De såg ett rekreativt värde med att använda bron och trodde att bron kunde bidra till fina utblickar över vattnet och häng vid finare väder om sittmöjlighet finns.

Ungdomarna lyfte även andra exempel på åtgärder så som god belysning, informationstavlor, aktivering av ytor, tillfälliga platsbildningar, bås och väntplatser för skydd vid dåligt väder samt broöppning, sittplatser både i anslutning till bron och på bron samt separering av gångbana och cykelbana. Dessa typer av åtgärder förändrar inte utformningen av planförslaget, då plankartan inte kan reglera denna typ av åtgärder. Däremot kan plankartan möjliggöra att det finns tillräckligt stora ytor för åtgärderna som har lyfts fram.

6.3 Målformulering med åtgärder

Nedan följer en sammanställning av målformulering, åtgärder och hur dessa knyter an till de övergripande kategoriseringarna: Sammanhållen stad, samspel, vardagsliv, identitet och hälsa och säkerhet i enlighet med Göteborg stads verktyg för barn- och socialkonsekvensanalyser. Åtgärderna under rubriken ”Hur” är framarbetade och reviderade efter synpunkter som inkommit i samrådet, enkäten och åtgärder som identifierats i samband fördjupade dialogen med gymnasieungdomar, äldre och intern workshop. De åtgärder som inte kan säkerställas inom detaljplaneprocessen förs vidare till genomförande och utbyggnad.

SAMMANHÅLLEN STAD SAMSPEL VARDAGSLIV IDENTITET HÄLSA & SÄKERHET	SAMMANHÅLLNING	TRYGGHET	VISTELSEYTOR & MÖTEN
	Gång- och cykelbron ska stärka sammanhållningen mellan norra och södra Älvstaden och skapa möjlighet att uppleva platsens karaktär och identitet	Miljöerna på bron och i anslutning ska upplevas trygga under hela dygnet.	Gång- och cykelbron ska möjliggöra för vistelseytor och möten.
	TILLGÄNGLIG FÖR ALLA	KOPPLINGAR	VILA
	Gång- och cykelbron ska utformas och gestaltas utifrån människors olika förutsättningar och tempot, där särskilt barn, äldre och personer med funktionsnedsättnings behov ska premieras.	Det ska finnas bra kopplingar mellan olika färdvägar, exempelvis mellan spårvagn och gång och cykel	Det ska finnas möjlighet till vila och återhämtning längs med bron.
	TRYGGHET	OLIKA FÄRDSÄTT	ÄLVRUMMET
	Området ska vara tryggt och säkert under byggtid.	Det ska finnas utrymme för olika färdvägar att trafiksäkert ta sig till, från och över bron (ex gående cyklist, snabbcyklist, elscouter).	Gång- och cykelbron ska bidra till en positiv/förbättrad upplevelse av älvrummet.
	GESTALTNING	TRYGGA ANSLUTNINGAR	HÄLSA & REKREATION
	God gestaltning av bron ”landning” och anslutning på bägge sidor av älven.	Samtliga trafikantgrupper, detta inkluderar barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, ska kunna gå eller cykla över bron och ansluta till befintlig infrastruktur på ett trafiksäkert sätt.	Gång- och cykelbron ska bidra till god hälsa och rekreation genom att skapa möjligheter till hälsofrämjande aktiviteter, uppmuntra till rekreation samt minska den psykologiska barriäreffekten av älven.

VAD?	VARFÖR?	HUR?
<p>Sammanhållning</p> <p>Gång- och cykelbron ska stärka sammanhållningen mellan norra och södra Älvstaden och skapa möjlighet att uppleva platsens karaktär och identitet</p>	<p>Göta Älv utgör en barriär mellan Hisingen och fastlandet och förlänger restiderna för resor till och från målpunkter på vardera sida om älven.</p> <p>Kopplingar till övriga Hisingen är få och ligger geografiskt långt ifrån varandra.</p> <p>Lindholmen är omgärdad av barriärer; Göta Älv, Lundbyleden, hamnbanan och Ramberget.</p>	<p>Bron ansluter två pendlingsstråk på båda sidor av älven, vilket bedöms vara mycket effektivt både i stadsdels- och stadsskala.</p> <p>Det är också viktigt att anslutningarna i närmiljön säkerställs på ett sätt som undviker omvägar och möjliggör smidig åtkomst till målpunkter nära bronns landningsplatser, specifik på Hissingssidan.</p> <p>Säkerställ kopplingar till viktiga målpunkter under tiden Lindholmen byggs ut.</p> <p>Enkelt och tydligt att hitta början och slutet på bron.</p>
<p>Trygghet</p> <p>Miljöerna på bron och i anslutning ska upplevas trygga under hela dygnet.</p>	<p>Områdena som angränsar till planområdet karakteriseras av en hög andel ensamhushåll och låg andel barnhushåll i jämförelse med snittet för Göteborg.</p> <p>På båda sidor om Älven finns främst arbetsplatser vilket innebär att områdena i anslutning till planområdet har stor dagbefolkning, och inte en så stor nattbefolkning.</p> <p>Detta innebär att områdena inte är särskilt befolkade kvälls och nattetid vilket kan skapa utmaningar gällande trygghet.</p> <p>På fastlandet är dock flödena större än på Hissingssidan som präglas av odsliga ytor och storskalig industribyggelse.</p> <p>Götaverksområdet är ett område där staden avvaktar med stadsutveckling, området idag upplevs som öde och folktomt.</p>	<p>För att minska långsiktiga negativa konsekvenser gällande kontinuiteten i det längre brostråket och för att öka trivseln, bör någon form av digitalt informationssystem för kommande eller pågående broöppningar upprättas vid respektive brofäste.</p> <p>Brister i kontinuitet, trivsel och trygghet på kort sikt kan mildras genom att aktivera ytor med tillfälliga aktiviteter, som exempelvis tillfälliga parker för lek eller umgänge, konst eller foodtrucks under byggtid, och genom att ha en genomförandeplan som har dessa frågor med sig i varje steg.</p> <p>Tillfälliga platsbildningar: Tillföra något för barn på Hugo Hammars kaj (tex lära sig cykla-plats).</p> <p>Få till trygga plaster för användare av bron vid broöppning, vart ska väntande personer stå en decembervall när det är mörk, kallt och blåsig? Väderskydd vid brofästen och/eller på bron vid broöppningar.</p> <p>För att öka tryggheten bör rätt användning av belysning, avstånds- och riktningsskyltar samt vägvisning implementeras</p>
<p>Vistelseytor & Möten</p> <p>Gång- och cykelbron ska möjliggöra för vistelseytor och möten.</p>	<p>Tillgängligheten till Göta Älvs stränder är idag begränsad. Miljöerna har på flera platser outnyttjad potential för utveckling av stråk, verksamheter och bostäder med vattenkontakt. I dagsläget upplevs därmed närheten till Göta Älv inte särskilt stark. Detta kan utvecklas i och med tillkomst av GC-bron.</p>	<p>Arbeta för att tillskapa anledningar till möten för olika grupper vid brofästena och vid viloplats ut på bron.</p> <p>Skapa vistelseplatser (tex balkonger) på bron. Tillräckligt med plats för skolklass eller grupper för historielektion på bron.</p>

VAD?

VARFÖR?

HUR?

Området runt Packhuskajen präglas av storskalig byggnader med bland annat kontorsverksamhet. Kajerna präglas av färjeverksamhet med tur- och charterbåtar samt promenadstråk längs kajerna. Området runt Hugo Hammars kaj präglas av storskalig industrikaraktär och har idag få sociala värden.

Den omfattande pågående stadsutvecklingen i centrala Göteborg och på bägge sidor av älven kommer innebära mer nattbefolkning och större flöden på bägge sidor om älven.

Pågående stadsutveckling på Hisingen och i Centrum påverkar framkomligheten. Områdena kommer att vara under utbyggnad i många år framöver.

Skapa plats för möten vid brofästen, sittplatser, grönska och lekfulla inslag.

Tillgänglig för alla

Gång- och cykelbron ska utformas och gestaltas utifrån människors olika förutsättningar och tempon, där särskilt barn, äldre och personer med funktionsnedsättnings behov ska premieras.

GC-bron skapar möjligheter för framtida utveckling och kommer att användas av många olika målgrupper, från barn till äldre samt personer med funktionsnedsättning.

Belysning och skyltar vid broöppningar, samt tydliga viloplatsar med väderskyddade väntkurser.

Väderskyddade "väntplatser" på resp landsida där man kan vänta på broöppning som ett alternativ till att stå ute på bron. På Hisingssidan kunde ev. en sådan placeras vid dagens färjehållplats då det kan upplevas tryggare och mer befolkat nära hotellet/Geely. Väntkurerna bör förses med kamera, larmknapp samt info om planerad broöppning.

Genomsiktliga räcken i erforderlig höjd. Planera för olika ögonhöjd, möjliggöra för barn och exempelvis rullstolsburna personer att uppleva älvrundet.

Viktigt med handledare/räcken och kontrastmarkering..

Ledstång på räcket vid gångbanan, två i olika höjd.

Se över utformning av brobanan så lutning överensstämmer med gällande riktlinjer för gång- och cykelbana på allmän plats i Boverkets föreskrifter och allmänna råd, ALM. I andra hand rekommenderas en utformning med flertalet vilplan ut

Kopplingar

Det ska finnas bra kopplingar mellan olika färdstätt, exempelvis mellan spårvagn och gång och cykel

Bron kommer att bli en del av trafiksystemet och kommer att användas av många olika målgrupper, från barn till äldre samt personer med funktionsnedsättning.

Arbeta för goda kopplingar mellan olika färdstätt i bron förlängning.

VAD?

VARFÖR?

HUR?

	<p>Området runt Packhuskajen präglas av storskalig byggnader med bland annat kontorsverksamhet. Kajerna präglas av färjeverksamhet med tur- och charterbåtar samt promenadstråk längs kajerna. Området runt Hugo Hammars kaj präglas av storskalig industrikaraktär och har idag få sociala värden.</p> <p>Den omfattande pågående stadsutvecklingen i centrala Göteborg och på bägge sidor av älven kommer innebära mer nattbefolkning och större flöden på bägge sidor om älven.</p> <p>Pågående stadsutveckling på Hisingen och i Centrum påverkar framkomligheten. Områdena kommer att vara under utbyggnad i många år framöver.</p>	<p>Skapa plats för möten vid brofästen, sittplatser, grönska och lekfulla inslag.</p>
<p>Vila</p> <p>Det ska finnas möjlighet till vila och återhämtning längs med bron.</p>	<p>Avståndet mellan landningsplatserna blir långt och med en viss lutning, vilket kan utgöra en utmaning för särskilda användargrupper, såsom barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Avståndet mellan södra och norra älvstranden är cirka 400 meter, och bron kommer att ha en viss lutning för att uppnå en segelfri höjd. Som referens kan nämnas att Postgatan, från Östra Hamngatan till Packhusplatsen, också är ungefär 400 meter lång. Molinsgatan, från Vasakyrkan och uppåt, har en lutning på cirka 4 %.</p>	<p>Sittplatser och villplan på bron.</p>
<p>Kopplingar</p> <p>Området ska vara tryggt och säkert under byggtid.</p>	<p>Pågående stadsutveckling på Hisingen och i Centrum påverkar framkomligheten. Områdena kommer att vara under utbyggnad i många år framöver.</p>	<p>Att ta fram åtgärdsplan för trygghet i byggskedde.</p>
<p>Olika färd sätt</p> <p>Det ska finnas utrymme för olika färd sätt att trafiksäkert ta sig till, från och över bron (ex gående cyklister, snabbcyklister, elscooter).</p>	<p>Bron kommer att bli en del av trafiksystemet och användas av många olika målgrupper med varierande färd sätt. Eftersom färd sätten kommer att utvecklas över tid, är det viktigt att planeringen tar hänsyn till potentiella framtida förändringar.</p>	<p>Planera för tillräckligt yta på bron så att trafiksäkerhetsåtgärder får plats.</p>
<p>Älvrummet</p> <p>Gång- och cykelbrons utformning ska bidra till en positiv/förbättrad upplevelse av älvrummet.</p>	<p>Tillgängligheten till Göta Älvs stränder är idag begränsad. I dagsläget upplevs därmed närheten till Göta älv inte särskilt stark. Detta kan utvecklas i och med tillkomst av GC-bron.</p>	<p>Arbeta med konst på eller i anslutning till bron som stärker kopplingen till respektive älvstrands identitet och kulturhistoria. Detta kan med fördel göras med någon form av delaktighetsprocess där allmänheten bjuds in.</p>

VAD?	VARFÖR?	HUR?
<p>Gestaltning</p> <p>God gestaltning av bron "landning" och anslutning på bägge sidor av älven.</p>	<p>GC-bron förenar två viktiga kulturhistoriska miljöer med starka kopplingar till Göteborgs historia.</p>	<p>Konstverk på båda sidor om bron som "talar med varandra" för att locka turister.</p>
<p>Trygga anslutningar</p> <p>Samtliga trafikantgrupper, detta inkluderar barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, ska kunna gå eller cykla över bron och ansluta till befintlig infrastruktur på ett trafiksäkert sätt.</p>	<p>Det finns flera grund- och gymnasieskolor på Lindholmen. Redan idag går barn och unga från hela Göteborg i skola här.</p> <p>På Lindholmen finns flera målpunkter som riktar sig mot barn och unga, utöver skolorna finns även Lundbystandshallen med flera aktiva föreningar och replokaler i nära anslutning till planområdet.</p> <p>Andra målpunkter, för alla åldrar, är Gothenburg Film Studios, Lindholmen Sciencepark, arbetsplatser, Backateatern, Lindholmen Streetfood Market, kafferosteri, restauranger och bryggeri.</p> <p>Det finns två sociala boenden i nära anslutning till planområdet, Station Nord och Betelskeppet.</p> <p>Det finns många gymnasieskolor på fastlandet inom Vallgravens primärområde. Tillsammans med Lindholmen finns cirka 40 procent av Göteborgs gymnasieskolor inom detta område.</p>	<p>Separera gång- och cykeltrafik. Både visuellt och kanske fysiskt. Tydligt att här cyklar man och här går man (inkl personer med kognitiva funktionsvariationer och eller nedsatt orienteringsförmåga).</p> <p>Terrorhinder, exempelvis genom pollare vid påfart.</p> <p>Både ljus och ljudsignal vid broöppning samt info om tid till nästa broöppning vid brofästena.</p> <p>Underlag/halkbekämpning är viktigt.</p> <p>Trafikkorsningspunkter behöver utformas med hänsyn till samtliga målgruppers behov.</p>
<p>Hälsa & Säkerhet</p> <p>Gång- och cykelbron ska bidra till god hälsa och rekreation genom att skapa möjligheter till hälsofrämjande aktiviteter, uppmuntra till rekreation samt minska den psykologiska barriäreffekten av älven.</p>	<p>Älvens barriäreffekt, bilismen och de stora trafiklederna har bidragit till att färre barn går eller cyklar i centrala Göteborg, vilket begränsar deras rörelsefrihet till mindre områden. GC-bron skapar nya möjligheter för utveckling genom att fler delar av centrum kommer att ligga inom gång- och cykelavstånd, med närhet till parker, skolor, kulturinstitutioner och idrottsanläggningar.</p>	<p>Se till att bron blir tillräckligt användarvänlig för olika användare.</p>

7 Referenser

Barnkonsekvensanalys, barn och unga i fokus. Göteborg stad, 2016.

Lokala perspektiv på utvecklingen på Lindholmen. Göteborg stad, 2023.

Seniorers behov, erfarenheter och förslag för ett åldersvänligt Göteborg. Göteborg stad, 2024.

Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys gång- och cykelbro över Göta Älv. Tyréns, 2024

Social konsekvensanalys, planering med människor i fokus. Göteborg stad, 2016.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Telefon: 031-365 00 00 (kontaktcenter)

E-post: stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se

