

Program för stadsutveckling i Hjällbo

Samrådshandling 2021-11-25, reviderad 2022-03-01

Diarienummer: 14/0639



Programsamråd

Samrådet pågår fr o m 2:e mars till 27:e april, 2022. Förslaget finns på Göteborgs Stads webbsida:

www.goteborg.se/planochbyggprojekt

Förslaget finns även tillgängligt på följande platser under samrådstiden:

Stadsbyggnadskontoret, Köpmansgatan 20. Besökstid kl 8-16.30 (ej lör- och helgdagar).

Informationsmöte och Öppet hus: 22:e mars och 23:e mars, 2022.

Skicka dina synpunkter skriftligt senast den 27:e april 2022 till adress: Byggnadsnämnden, Box 2554, 403 17 Göteborg, eller via e-post sbk@sbk.goteborg.se. Ange namn och adress samt ärendets diarienummer.

Medverkande

Anna Reuter Metelius, Stadsbyggnadskontoret

Jesper Adolfsson, Stadsbyggnadskontoret (medverkande konsult AFRY/Nya Planer AB)

Sara Bronstring, Trafikkontoret

Sören Gustafsson, Trafikkontoret

Viktor Hultgren, Trafikkontoret

Emma Larsson, Fastighetskontoret

Emely Lundahl, Fastighetskontoret

Hanna Gustafson, Park- och naturförvaltningen

Hilda Franklin, Park- och naturförvaltningen

Fotografier och illustrationer

Göteborgs Stad där inget annat anges.

Kontaktpersoner Stadsbyggnadskontoret

Anna Reuter Metelius, projektledare

E-post: anna.reuter.metelius@sbk.goteborg.se

Tel: 031-368 18 86

Åsa Lindborg, planchef

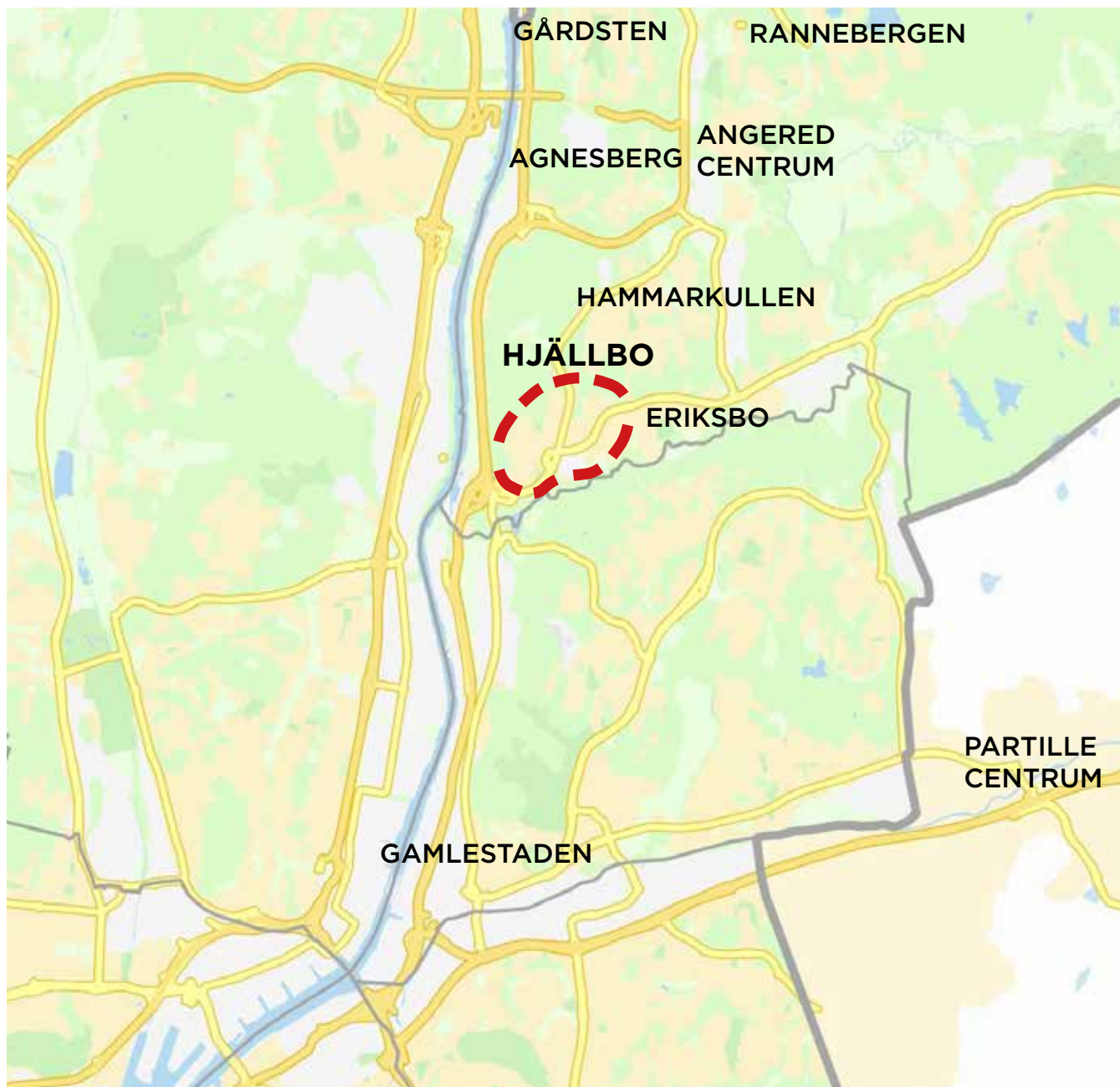
E-post: asa.lindborg@sbk.goteborg.se

Tel: 031-368 16 92

Innehåll - programförslag

	1 Inledning	5
	1.1 Uppdraget	5
	1.2 Översiktliga strategier för Göteborg	6
	1.3 Tillgångar och utmaningar i Hjällbo	9
	2 Programförslag	10
	2.1 Bebyggelse	13
	2.2 Trafik och mobilitet	17
	2.3 Grönstruktur	21
	2.4 Grundskolor och förskolor	23
	2.5 Genomförande	24
	3 Konsekvenser	29
	3.1 Sociala konsekvenser/ barnkonsekvenser	29
	3.2 Ekonomiska konsekvenser	29
	3.3 Miljökonsekvenser	29
	4 Utredningsområdet idag	31
	4.1 Befolkning och arbete	31
	4.2 Bostäder	32
	4.3 Handel och verksamheter	32
	4.4 Kommunal service	32
	4.5 Kulturmiljö och naturvärden	36
	4.6 Trafik	39
	4.7 Hälsa och säkerhet	41
	4.8 Mark	41
	4.9 Teknik	43
	5 Källförteckning	45

PROGRAMOMRÅDETS LÄGE I STADEN



1 INLEDNING

1.1 Uppdraget

Programmet för Hjällbo ingår i ett strategiskt planeringsarbete för Angered, ett programarbete, som påbörjades 2016 av Stadsbyggnadskontoret på uppdrag av Byggnadsnämnden. Uppdraget tar sin utgångspunkt i stadens så kallade "Produktionsplan 2016 med utblick 2017 och 2018". Där föreslås fem strategiska arbeten (program eller FÖP) för att ge en långsiktig försörjning av stadsutvecklingsprojekt och för att underlätta detaljplaneringen.

Syftet med programarbete i Angered är, enligt produktionsplanen, att ge förutsättningar för stadsutveckling och öka stadsdelens attraktivitet. I programarbetet ska områden identifieras för kompletteringsbebyggelse och andra åtgärder för att utveckla stadsmiljön och stadsstrukturen.

Utöver det ovan nämnda syftar programmet till att uppfylla ett småhusmål. I Göteborgs Stads mål (Budget 2021, kommunfullmäktiges mål för både byggnadsnämnden och fastighetsnämnden) ingår att möjliggöra 500 småhus och radhus år 2021. För att uppnå detta är inriktningen för programmet för Hjällbo, att 50 % av tillkommande bostäder ska vara småhus.

Följande kompletterande syfte är tillägg från byggnadsnämnden (Beslut i byggnadsnämnden 2022-02-08 § 29, samråd): Syftet med programmet är att skapa en stadsbebyggelse som präglas av kvartersstadens karaktär med kringbyggda kvarter som följer den klassiska arkitekturens traditionella gestaltungsprinciper vad gäller yttre utformning.

Inriktningen har, under 2018 och framåt, varit ett program för Angered med fokus på tre fördjupade delområden; bostadsområdena Hjällbo, Hammarkullen och Angered centrum. Under arbetets gång har det framkommit att förutsättningarna för utveckling av ny bebyggelse i delområdena skiljer sig åt i hög grad och arbetet har visat att det inte heller, inom överskådlig tid, finns möjlighet till att bygga samman delområdena. För att ytterligare kunna fokusera på respektive delområde har programmet därför delats upp i tre delar: ett för vardera av tyngdpunkterna Hjällbo, Hammarkullen och Angered centrum.

Föreliggande handling innehåller alltså programmet för Hjällbo. Programmet överensstämmer med stadens översiktsplan och är i linje med stadens strategidokument så som del av ett av de prioritera-

de utbyggnadsområdena. Programmet utgör grund för fortsatt planering och genomförande genom att:

- Utreda och redovisa relevanta planeringsförutsättningar.
- Föreslå fortsatt utveckling av området och bedöma behovet av övrig utbyggnad av kollektivtrafik, förskolor, skolor och annan kommunal service samt parker, lekplatser, naturområden etc. baserat på föreslagen utbyggnad av bostäder och verksamheter.
- Föreslå lämplig etappindelning för ett genomförande programmet.
- Översiktligt säkerställa genomförbarheten och ekonomin av programförslaget.

Det finns ett särskilt fokus kring programförslagets genomförbarhet och ekonomi. Det handlar om att säkerställa att programförslaget är genomförbart samt att sträva mot en exploateringsekonomi i balans i linje med uppdraget i Göteborgs Stads budget 2021.

Programmet redovisas i två detaljeringsnivåer: en övergripande och en mer specificerad. De två detaljeringsnivåerna har även olika geografiska avgränsningar. Den övergripande delen beskriver förutsättningar och underlag och omfattar en geografisk avgränsning som benämns 'utredningsområdet' vilket omfattar området för programarbetet i Angered, med Hjällbo, Hammarkullen och Angered centrum. Denna övergripande del är gemensam för de tre olika programområdena i Angered.

1.2 Översiktliga strategier för Göteborg

Följande strategiska dokument utgör utgångspunkt för programmet:

- *Strategi för utbyggnadsplanering*
- *Trafikstrategi för en nära storstad*
- *Grönstrategi för en tät och grön stad*

De generella målen för Göteborg har kompletterats med platsspecifika mål utifrån de förutsättningar som finns i området. Målen har sedan översatts till åtgärder i den fysiska miljön vilka tillsammans utgör programförslaget.



Strukturbild för Göteborgsregionen.

Regional strukturbild

Kommunerna i Göteborgsregionen har tagit fram en strukturbild för regionen, se figur 4. Strukturbild för Göteborgsregionen är en överenskommelse från 2008 mellan kommunerna om ett gemensamt ansvar för att den regionala strukturen är långsiktigt hållbar. Bilden är förenklad för att fånga de övergripande strukturbildande element, som är av betydelse för att skapa en samsyn kring hur Göteborgsregionen ska utvecklas. Speciellt uppmärksammas sambandet mellan infrastruktur och bebyggelseutveckling. Strukturen består av: regionkärnan, det sammanhängande stadsområdet, huvudstråken, kustzonen, Göta älv och de gröna kilarna.

Hjällbo ligger i stadsområdet mellan stråken mot Trollhättan samt Alingsås/Herrljunga/Skövde. Angered gränsar mot Ale kommun i norr och har viss koppling mot Partille kommun i söder.

Översiktsplan

Det pågår ett arbete med en ny översiktsplan för Göteborgs Stad med en inriktning för stadens utveckling genom en utbyggnadsordning:

"Fortsatt planering i Göteborgs stad ska i första hand ske med inriktning mot komplettering av den byggda staden i kombination med byggande i strategiska knutpunkter."

Utöver de strategiska knutpunkterna, till exempel Angereds centrum men också City, Backaplan, Frölunda torg och Gamlestaden, eftersträvas högre täthet även vid mindre knutpunkter med god tillgänglighet, till exempel Hjällbo och Hammarkullen. Stora delar av programområdet anges som bebyggelseområde i översiktsplanen.

Programområdet gränsar söderut mot Lärjeåns dalgång som är av riksintresse för naturvärden samt friluftsliv, Natura 2000-område och omfattas av strandskydd.

Ny översiktsplan Göteborg (granskningshandling 2021)

I förslaget till ny översiktsplan (2021) är Hjällbo fortsatt utpekad som en tyngdpunkt i staden. Inriktningen är att området ska utvecklas och att det är ett prioriterat utbyggnadsområde. Enligt förslaget behövs tillkommande bebyggelse för att stärka centrumfunktionen. Ny bebyggelse bör lokaliseras nära spårvagnshållplatsen eller längs Gråbovägen så att infrastrukturens barriärverkan minskas i området. Området med betongfabriken och motet där Hjällbovägen och Gråbovägen möts pekas ut för framtida utveckling för blandad stadsbebyggelse.

Gråbovägen förbi Hjällbo pekas ut som ett omvandlingsstråk. Omvandlingsstråk ska möjliggöra utveckling av blandad stadsbebyggelse, effektivare användning av infrastruktur samt öka de lokala stadskvaliteterna.

Andelen småhus i Angered är något mindre än genomsnittet för Göteborg. Befintliga småhusområden ligger ofta avskilt från flerbostadshusen och annan bebyggelse efter dåtidens ideal. Därför skulle, enligt översiktsplaneförslaget, fler småhus göra stor nytta i de områden som domineras av flerbostadshus genom att erbjuda fler större bostäder, vilket det råder brist på, och bidra till en större variation i stadsmiljön och göra det möjligt att bo kvar i Angered.

Översiktliga strategier

För att Göteborg ska fortsätta utvecklas till en attraktiv och hållbar stad finns strategiska dokument som har utgångspunkt i översiktsplanen. Strategierna anger inriktningen för hur Göteborg ska bli en stad som erbjuder ett enklare vardagsliv för fler i en grön och livfull stad.

Strategi för utbyggnadsplanering (2014)

Strategin är ett stöd i prioriteringen av kommunens planeringsinsatser och hur staden ska växa. Fokus är:

- Dra nytta av det som finns
- Utveckla tyngdpunkter
- Kraftsamla där det gör skillnad

Det framhålls att Hjällbo idag knyts ihop av spårvägen och att andra kopplingar är relativt svaga. På sikt finns möjligheter att bygga samman Hjällbo med Hammarkullen men det försvåras av terrängförhållandena. Hjällbo räknas som tyngdpunkter och kan utvecklas med start i de centrala delarna. I takt med att denna centrumpunkt stärks kommer också stråket mot Hammarkullen och Angered centrum att bli allt viktigare och är därför ett prioriterat utbyggnadsområde. I strategin anges, för Angered, Hammarkullen och Hjällbo, inklusive Eriksbo och Rannebergen, en utbyggnadspotential om cirka 4 000 - 5 000 bostäder.

Trafikstrategi för en nära storstad (2014)

Trafikstrategi för en nära storstad (antagen i trafiknämnden år 2014) slår fast att göteborgarna ska kunna använda gång, cykel och kollektivtrafik som sina vanligaste färdmedel. I trafikstrategin finns ett antal strategier för resor och gaturum, varav följande bedöms ha störst vikt för Hjällboprogrammet:

- Stärk resmöjligheterna till, från och mellan stadens tyngdpunkter och viktiga målpunkter.



Kartan visar prioriterade utbyggnadsområden, tyngdpunkter, kraftsamlingsområden samt naturområden, stadsparker och stadsdelsparker. (Strategi för utbyggnadsplanering, 2014).

- Öka tillgången till nära service, handel, mötesplatser och andra vardagliga funktioner.
- Ge gående och cyklister förtur och anpassa hastigheter efter i första hand gående.
- Omdisponera gaturummet och skapa mer yta där människor vill vistas och röra sig. Parkering ska i första hand ske i parkeringshus eller garage och varudistribution ska i första hand ske på tider då få människor störs.
- Skapa ett mer finmaskigt och sammanhängande gatunät utan barriärer. Orienterbarhet, genhet och avsaknad av barriärer i gatunätet gör det lättare att ta sig fram, bygger samman staden och sprider stadslivet till fler platser.

Grönstrategi för en tät och grön stad (2014)

I grönstrategin finns två mål uppsatta:

- Socialt mål. Göteborg är en tät och grön stad där de offentliga platserna bidrar till ett rikt och hälsosamt stadsliv samt
- Ekologiskt mål. Göteborg är en tät och grön stad med ett rikt växt- och djurliv och där ekosystemens tjänster tas tillvara.

Här anges att det i staden ska finnas ett nätverk av små parker och naturområden nära människor. Grönstrategin definierar fyra olika typer av grönområden: stadsparker, stadsdelsparker, bostadsnära park eller natur och större natur- och rekreationsområden. Till varje områdestyp hör riktvärden för kvalitet, storlek och närhet till bostad. Ett centralt

riktvärde i Grönstrategin är att alla ska ha max 300 meter till bostadsnära park eller natur, utan att korsa en större barriär. De regionövergripande blå stråken och gröna kilarna ger stora sammanhängande områden och kopplingar, som främjar friluftsliv och ett rikt växt- och djurliv. De större naturområdena är till exempel Lärjeåns dalgång.

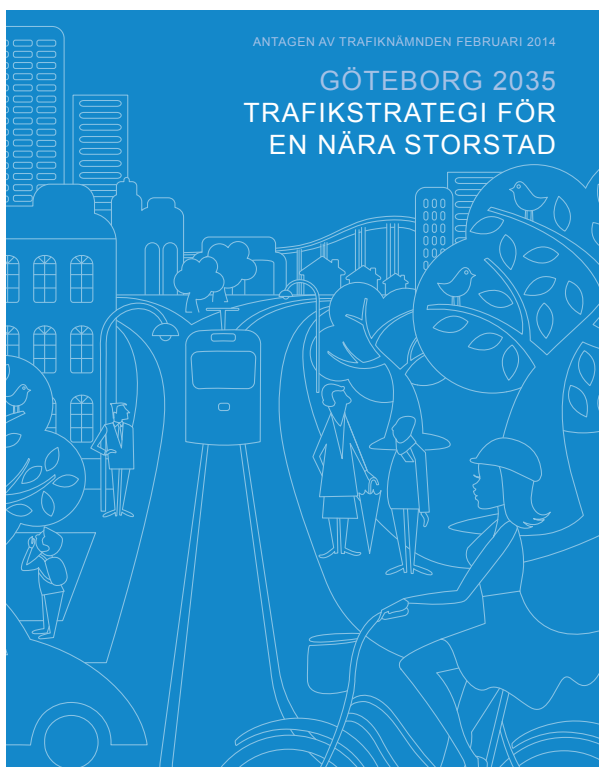
Målbild Koll2035 (2018)

I *Målbild Koll2035 Kollektivtrafikprogram för stornätet i Göteborg, Mölndal och Partille* (beslutad i kommunfullmäktige) benämns den befintliga spårvägen till Angereds centrum som stadsbana. Det innebär inte några större investeringar i infrastrukturen i Hjällbo. Befintlig bana möjliggör trafikeringsring med 45 meter långa spårvagnar vilket möter kapacitetsbehoven fram till 2035 enligt målbildens analyser. För att möta det framtida resandebehovet är det viktigt att förutsättningarna för att bedriva snabb och effektiv spårvagnstrafik inte försämrats.

Pågående planer och utvecklingsintressen

Detaljplan för bostäder vid Sandspåret och förskola vid Skolspåret – Prövar drygt 100 bostäder samt utveckling av förskola intill Sandspåret.

Detaljplaner för Hjällbo centrum finns med i startplan år 2022.



1.3 Tillgångar och utmaningar i Hjällbo

Kvaliteter och potentialer

I programområdet finns stora kvaliteter som sällan lyfts fram. Precis som i Angered som helhet så finns det i Hjällbo en ovanligt stor mångfald av människor, språk, kulturer och bebyggelsestyper. Här finns dessutom billiga hyresrätter, grönska med hög kvalitet och plats att bygga. Det finns goda potentialer för kompletteringar som kan dra nytta av kvaliteterna och bidra till mer liv.

Området är i grunden en barnvänlig miljö. De bilfria områdena är uppskattade, liksom närheten till grönska och rekreation. Bostadsområdena ligger som öar i det kuperade landskapet vid Lärjeåns dalgång och möjligheterna till friluftsliv är en tillgång och av stort värde för hela Göteborg. Detta ger goda förutsättningar att, samtidigt som man förtätar området genom att bygga nytt, spara och definiera de gröna stråk som är viktiga för att kunna ha en fungerande grönstruktur.

Strukturen är resultatet av en modernistisk planering med funktionsuppdelning som princip. Strukturens positiva sidor är att det finns en väl utbyggd infrastruktur för bilismen och förhållandevis god kollektivtrafik.

I Angered som helhet finns lokala sociala sammanhang med starka lokala identiteter. Människor känner gemenskap och det finns stort engagemang i föreningsliv och civilsamhälle. Nu byggs det och planeras nya bostäder i området, det finns höga förväntningar och en positiv anda. En viktigt fråga är hur de befintliga kvaliteterna ska kunna tas till vara och utvecklas.

Utmaningar och målsättningar

Hjällbo uppördes under rekordåren, en tidsepok då fokus låg på att producera ett stort antal bostäder under en kort tidsperiod. Området har idag ett stort behov av upprustning och utveckling. Hjällbo är ett utpekat särskilt utsatt område med utmaningar som trångboddhet och kriminalitet. En målsättning med programmet är att vända denna utveckling genom att tillföra kvaliteter för en god gestaltad livsmiljö.

Rumsligt sett ligger utmaningarna till stor del i den funktionsuppdelade strukturen med sina nackdelar. Besökare upplever ett anonymt trafiklandskap mellan parkeringsplatser och rondeller och passerar bostadsområden utan att se dem inifrån. När det samtidigt är ont om målpunkter kan torgen inte dra nytta av spontanbesök. I hela programområdet finns behov av ett mer varierat utbud av bostäder såväl i storlek som i upplåtelseform.

”Öarna” av bostadsområden ligger separerade och kopplas ihop av bilanpassade och tidvis ganska ödsliga transportsträckor. Detta gäller inte minst kopplingarna till omkringliggande stadsdelar/kranskommuner. Att dessutom den största delen av bebyggelsen i programområdet är bostäder och antalet arbetsplatser är få i relation till mängden yrkesverksamma gör det svårt att utnyttja synergieffekter i en blandning av dag- och nattbefolkning.

Det kan vara svårt att orientera sig och särskilt Hjällbovägen och Gråbovägen inbjuder till en högre hastighet än de är skyltade för. Tydliga entréer till de olika områdena saknas. Cykelstråk finns i ett finmaskigare nät än för motortrafiken men är inte helt sammanhängande och knyter inte ihop viktiga platser i stadsdelen.

Bebyggelsen är delvis gles i hela programområdet men även i respektive bebyggelseområde. Gles bebyggelse och stora impedimenttytor gör att gränserna mellan det bebyggda och naturen eller gatorna blir diffus. Uppdelningen är inte heller organiserad i hierarkier av privata, halvprivata eller offentliga rum.

2 PROGRAMFÖRSLAG

Föreliggande program föreslår en utveckling av Hjällbo med en förstärkning av bebyggelse i centrum, kring spårvagnshållplatsen, utmed Hjällbovägen samt Gråbovägen. Stadsdelsparken utvecklas och torget kompletteras med ny, omgivande bebyggelse vilket stärker ett grönt stråk i öst-västlig riktning och kopplar samman Lärjeån och Hjällboskogen via centrala Hjällbo. Hjällbotorget förlängs österut då gångbron över väg och spårväg integreras som en del i torgytan genom att ökas i bredd. Platser i anslutning till den breddade gångbron utvecklas genom ytterligare grönska, främst på östra sidan, med fokus på hög arkitektonisk kvalitet.

Området förtätas med bostäder i olika former som kompletteringar i den befintliga bebyggelse-

strukturen: en tätare struktur med flerfamiljshus intill torget och i övriga delar av i huvudsak småhus med inslag av flerfamiljshus. Ambitionsnivån för gestaltning av nya tillägg ska genomgående vara en hög arkitektonisk kvalitet.

Spårvägen, Hjällbovägen och Gråbovägen utgör kraftiga barriärer i området idag. De båda vägarna kommer att ligga kvar i sina nuvarande lägen men omvandlas delvis till stadsgator med lägre hastighet för biltrafiken och större utrymme för fotgängare och cyklister. Spårvägen ligger kvar i sitt läge men kopplingarna mellan spårvagnshållplatsen och busshållplatsen samt Bergsgårdsgärdet och Bondegärdet förstärks.

Hjällbo centrum förstärks som mötesplats

Hjällbo centrum utvecklas som torg och stärkt bytespunkt mellan färdslag: spårvagn, buss och gång och cykel.

Det centrala läget kring torget, tillvaratas och förstärks genom en tät och flerfunktionell bebyggelse som möjliggör en koncentration av både nya och befintliga offentliga och kommersiella funktioner samt bostäder.



Den befintliga bebyggelsestrukturen utvecklas och utpekade stråk och entréer stärks

Hjällbovägen och Gråbovägen utvecklas till stadsmässiga stråk med låg hastighet och som är integrerade i bebyggelsestrukturen, istället för barriärer.

Gång- och cykelstråk förtydligas och byggs ut för att underlätta orientering och göra det mer attraktivt att gå och cykla.



Barriärerna minskas och bebyggelsen binder samman

Föreslagna utvecklingsområden tillför sammantaget möjlighet till omkring 1000 nya bostäder i både småhus och flerbostadshus.

Ny bebyggelse som kantar Hjällbovägen och Gråbovägen förbättrar gång- och cykelkopplingar över vägarna och bidrar till att minska vägnas barriäreffekt.

Ny bebyggelse i centrum bidrar till att binda samman Hjällbo genom att minska centrala öde ytor och minska avståndet mellan bostadsområden.



Parker, naturområden och offentliga mötesplatser tillgängliggörs

Hjällbo ska fortsatt präglas av grönska. Stadsdelens närhet till naturområdena Hjällboskogen och Lärjeåns dalgång tillvaratas som en stark resurs för området.

Kopplingen till Lärjeåns dalgång från Hjällbotorget och kollektivtrafiknoden utvecklas för att öka dess tillgänglighet för alla i kommunen.

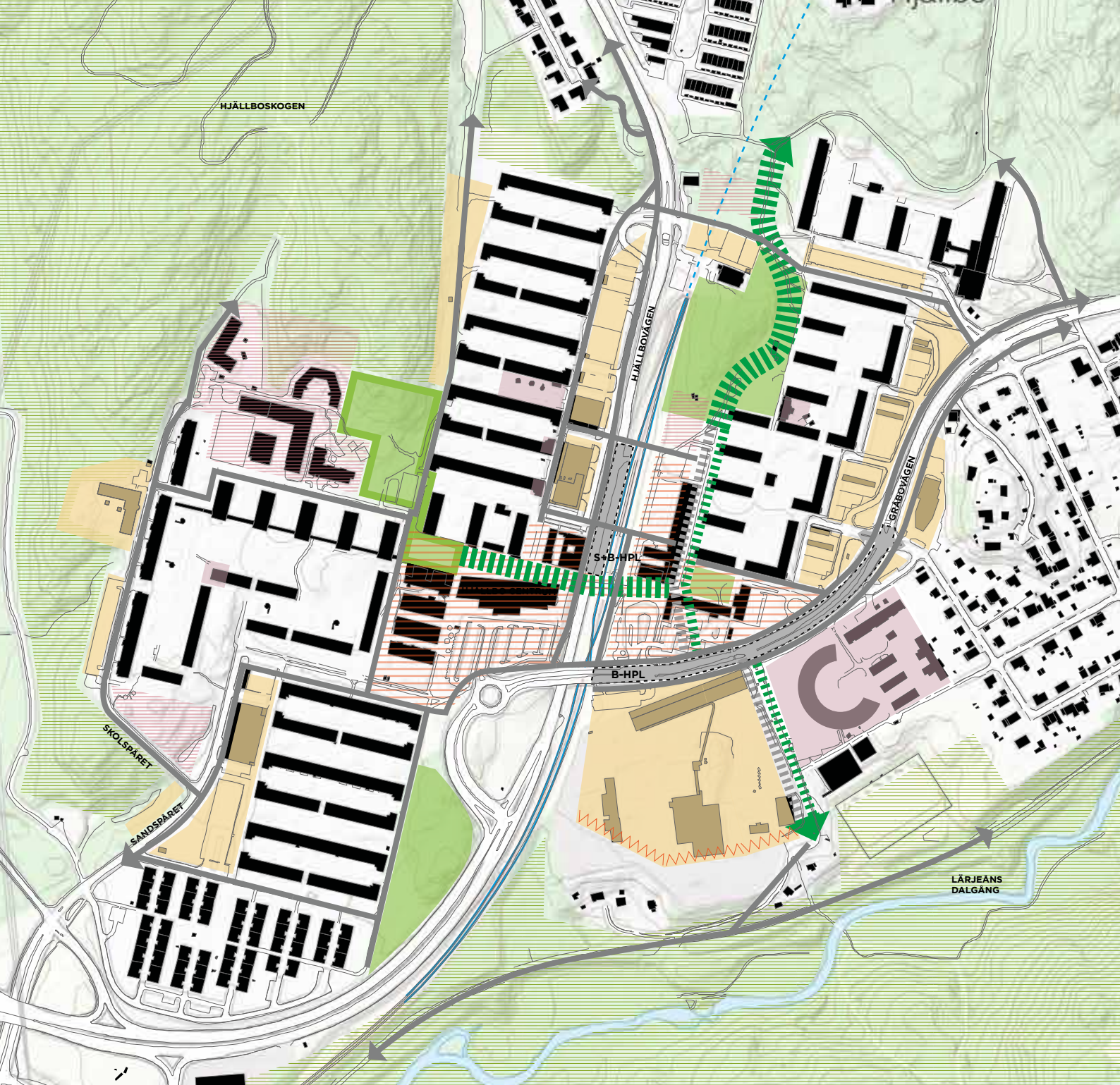


Den offentliga servicen utvecklas för att skapa mer levande, trygga och attraktiva bebyggelseområden

Nya förskolor tillförs i lägen med goda förutsättningar för bra utevistelse och i anslutning till gröna stråk med goda gång- och cykelförbindelser.

Nya förskolor utvecklas i takt med övrig stadsutveckling och placeringen av nya förskolor leder till att fördelningen blir mer jämn över hela Hjällbo.





Hjällbo centrum. Utvecklingsområde. Centrumbebyggelse, handel och samhällsfunktioner. Bostäder med möjlighet till lokaler i markplan.



Utvecklingsområde. Bostäder.



Skola/ förskola, befintlig och ny/ utvecklad



Genomfartsgata som omvandlas för en lugnare trafikrytm som medger bostadsbebyggelse närmare gatan.



Nya lokal- eller angöringsgator. Avser principförslag utan exakt placering.

B-HPL
S-HPL

Förslag till möjliga hållplatslägen, (B) buss och (S) spårväg



Gång- och cykelstråk



Stadsdelspark, Hjällbo park



Gröna stråk



Bostadsnära park och natur



Större natur- och rekreationsområde



Exploaterings avgränsning söderut är beroende av stabiliteten i Lärjeåns dalgång

PROGRAMFÖRSLAG HJÄLLBO

1
NORR

PROGRAMFÖRSLAGET I KORTHET

	HJÄLLBO IDAG	TILLKOMMER I PROGRAMFÖRSLAGET
BOSTÄDER	2 500	Cirka 1 000
- VARAV SMÅHUS (%)	9%	30-35%
FÖRSKOLEPLATSER	500	Cirka 400
SKOLPLATSER F-9	1 000	Cirka 300

2.1 Bebyggelse

Idag bor cirka 7 500 invånare i Hjällbo i cirka 2 500 bostäder (2020). 91,4 % är hyresrätter i flerbostadshus vilka ägs av allmännyttan genom Poseidon. Resterande bostäder är äganderätter i form av småhus. Bostadsbeståndet är till övervägande del från perioden 1961-1970. De flesta bostäderna i Hjällbo har tre rum och kök. Andelen småhus är 8,7% (Göteborg 19,1%).

Behovet av tillkommande bostäder är stort. Sedan 1970-talet har ett fåtal småhus tillkommit samtidigt som det finns ett renoveringsbehov i området. En av de viktigaste uppgifterna för programmet är därför att hitta potentiella platser för ny bostadsbebyggelse som kompletterar nuvarande bostadsutbud och tillför mer blandade upplåtelseformer.

Hjällbo centrum utgörs idag av ett stort, väl definierat torgrum. Både Hjällbovägen och Hjällbos spårvagnshållplats ligger i nivåskillnad från torget och de omgivande bostäderna. Kopplingarna mellan Hjällbovägen och hållplatsen utgörs idag av några få smala trappor och ramper. Spårvagnshållplatsen

ligger isolerat från omgivande bebyggelse vilket kan bidra till upplevelse av otrygghet.

Nya bebyggelseområden

Drygt hälften av bostäderna som föreslås i programmet tillkommer kring Hjällbo torg och i form av flerbostadshus i samband med att Hjällboskolan rivs. I övrigt kan en stor del av bostäderna tillkomma genom att de stora parkeringsanläggningarna i Bergsgårdsgärdet, Hjällbo Lillgata, Bondegärdet och Skolspåret/Sandspåret rivs eller byggs om för att kunna rymma småhusbebyggelse. En omvandling av verksamhetsområdet söder om Gråbovägen (betongfabriken) möjliggör också ny småhusbebyggelse.

Programförslaget innebär att det kan tillkomma runt 1 000 bostäder.

Hjällbo centrum

Utbyggnaden utgår från Hjällbo torg där centrumfunktionerna samlas och förlängs österut. Den befintliga gångbron över Hjällbovägen ökas i bredd och blir en tydligare del av torget. Nya byggnader för i huvudsak bostäder men också med handel, kontor, service och kultur uppförs kring torget.



Rinkeby Bro och Rinkebystråket innebär en omvandling av en trafikseparerad fordonsgata till ett blandstråk med gående, fordon, cyklister och handlande. Bild: Black ljusdesign.

Hjällboskolans biblioteksbyggnad bedöms, liksom Hjällboskolan, ha ett kulturhistoriskt värde. Lokaler är dock i dåligt tekniskt skick. Biblioteket har tillsammans med skolan haft en viktig funktion som del i "skolan mitt i byn" och biblioteksfunktionen bevaras med entré mot det förlängda torget i öster. Även parken öster om biblioteket i mötet mellan tidigare Hjällboskolan och bostäderna i Bondegärdet ska utvecklas med utgångspunkt i det kulturhistoriska värdet.

Spårvagnshållplatsen kopplas samman med torget och skillnaden i höjd överbryggas genom till exempel trappor, ramper och eventuellt hiss mellan torg och station. Möjligheten att knyta bebyggelsen öster om Hjällbovägen till spårvagnshållplatsen i högre grad än idag behöver studeras vidare i kommande skeden. Genom att placera bebyggelsen i slänten är det exempelvis möjligt att ta upp höjdskillnaden med souterrängvåningar.

Befintligt busstorg i Hjällbo utgår och ersätts med nya busshållplatser i nära anslutning till torget, både på Hjällbovägen och Gråbovägen. På det gamla busstorget kan det istället byggas bostadskvarter som stärker den östra delen av torget. Den nya bebyggelsen bidrar till att rama in torget och få bort buller från torgmiljön.

De mest centrala sträckorna av både Hjällbovägen och Gråbovägen omdanas från dagens genomfartsgator till gator med lägre hastighet, där bilisterna i högre utsträckning behöver ta hänsyn till fotgängare och cyklister. Omdaning av gaturummet föreslås för Hjällbovägen på sträckan mellan befintliga gångbro-

ar och för Gråbovägen från bron över Hjällbovägen, till korsningen med Fotbollsvägen mot Eriksbo. Vägarna får nya sektioner för lägre hastigheter som tillåter bebyggelsen att krypa närmare gatorna på befintliga parkeringsanläggningar. Det gör också att passager kan komma att ske i plan i högre grad än idag.

Omvandling av parkeringsanläggningar

Parkeringsanläggningarna är stora och delvis ödsliga då de inte används till fullo och genom en omvandling till bostadsbebyggelse kan mer befolkade och trygga miljöer skapas. Parkeringsanläggningarna utgör ofta entréer till området och genom att samla parkeringarna i gemensamma p-däck kan entrépunkter skapas där man möts av bostadsbebyggelse istället för parkeringsanläggningar. För att nya bostäder ska kunna byggas på dessa platser behöver både befintligt och tillkommande parkeringsbehov tas omhand.

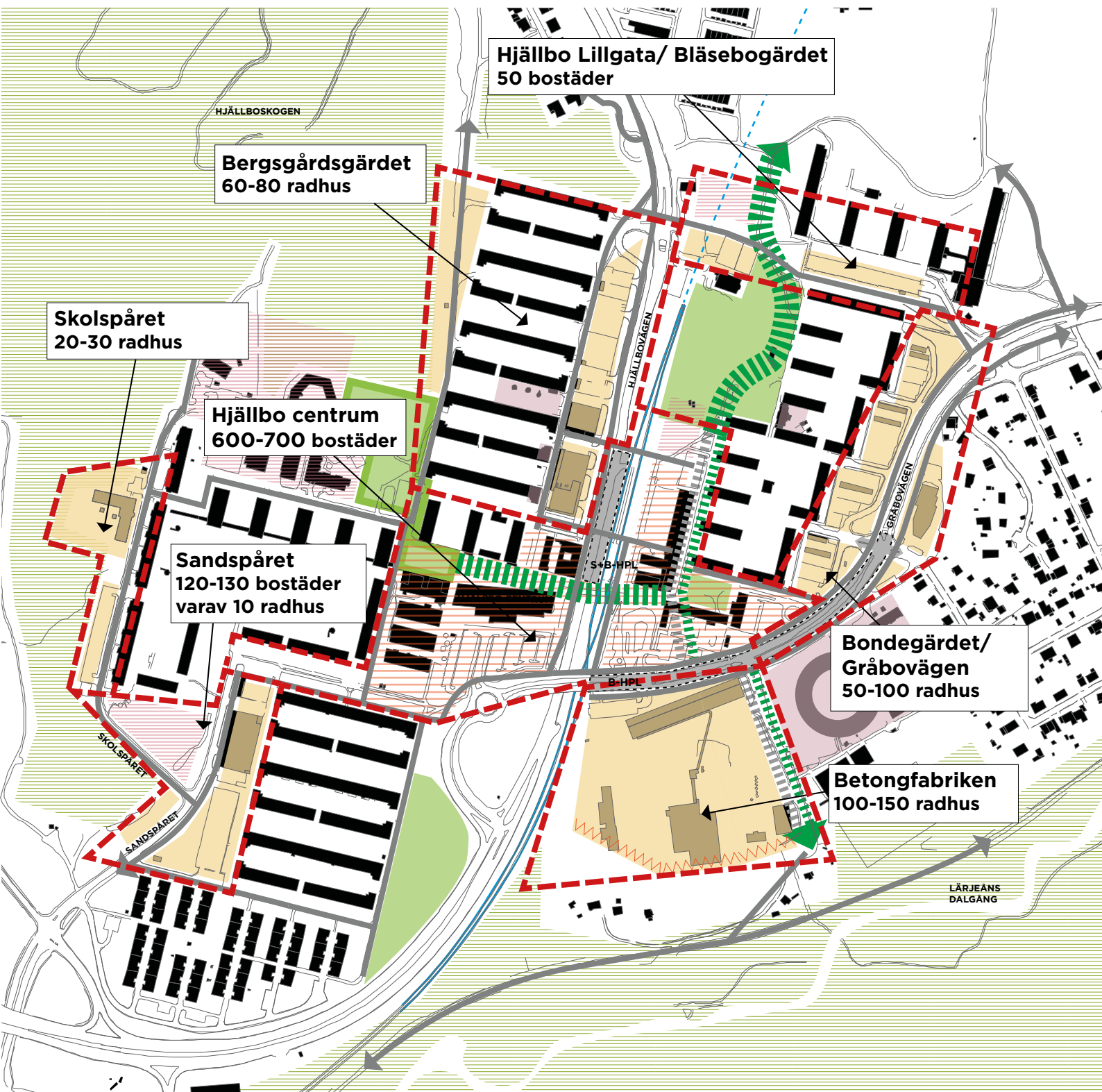
• Bergsgårdsgärdet

Utmed Hjällbovägens västra sida omvandlas parkeringsanläggningen så att ny småhusbebyggelse kan tillkomma. En ny bebyggelse här möjliggör en mer positiv upplevelse av Hjällbo från Hjällbovägen. Det ger också en ökad trygghet till pendelcykelstråket och hållplatsmiljöerna utmed Hjällbovägen.

Befintlig parkeringsanläggning är 250 meter lång och omväxlande i ett plan och flera plan. Exakt utformning på en ny bostadsbebyggelse beror bland annat på de tekniska förutsättningarna i parkeringsanläggningen och om man exempelvis kan placera



Visualisering som visar en möjlig utveckling av Hjällbo, vy från sydväst.



Hjällbo centrum. Utvecklingsområde. Centrumbebyggelse, handel och samhällsfunktioner. Bostäder med möjlighet till lokaler i markplan.



Utvecklingsområde. Bostäder.



Skola/ förskola, befintlig och ny/ utvecklad



Genomfartsgata som omvandlas för en lugnare trafikrytm som medger bostadsbebyggelse närmare gatan.



Nya lokal- eller angöringsgator. Avser principförslag utan exakt placering.

B-HPL
S-HPL



Förslag till möjliga hållplatslägen, (B) buss och (S) spårväg



Gång- och cykelstråk



Stadsdelspark, Hjällbo park



Gröna stråk



Bostadsnära park och natur



Större natur- och rekreationsområde



Exploaterings avgränsning söderut är beroende av stabiliteten i Lärjeåns dalgång

PROGRAMFÖRSLAG HJÄLLBO

1
NORR

småhus på ett övre plan och låta det nedre fortsätta vara parkering. Det finns också en möjlighet att låta delar av parkeringsanläggningen vara kvar och ersätta delar av anläggningen till förmån för bostäder. En ny bebyggelse på platsen kan bidra till att befintlig bebyggelse bullerskyddas från Hjällbovägen.

Beroende på hur nära Hjällbovägen bebyggelsen placeras bör befintliga ledningar beaktas, dessa ligger i lokalgatan mellan Hjällbovägen och parkeringsanläggningarna.

Möjligheten att uppföra ett mindre antal stadsradhus väster om befintlig bebyggelse och gång- och cykelbana i anslutning till naturområdet kan studeras vidare. Området är en baksida där få personer vistas eller leker men gång- och cykelvägen används för att ta sig exempelvis mellan Hjällbovallen och Hjällbo torg. Den nya bebyggelsen kommer att ge mer liv till området, mer trygghet till de som rör sig på gång- och cykelvägen och ett värdefullt tillskott av småhus.

- **Hjällbo Lillgata/Bläsebogärdet**

Vid Hjällbo Lillgata omvandlas befintlig parkeringsanläggning för att skapa fler bostäder. Även detta är ett exempel på en stor parkeringsanläggning som skapar en otrygg miljö vilket bostadsbebyggelse kan förbättra.

Omvandlingen behöver studeras vidare och beror på de tekniska förutsättningarna i parkeringsanläggningen och om man exempelvis kan placera småhus på ett övre plan och låta det nedre fortsätta vara parkering.

Programmet pekar ut en möjlig ny gång- och cykelväg mellan Hjällbovägen och Gråbovägen för att bättre knyta ihop de olika delarna av Hjällbo.

- **Bondegärdet/Gråbovägen**

Längs med Gråbovägen finns markparkeringar som ersätts till förmån för småhusbebyggelse vilket bidrar till en tryggare miljö och en mer positiv entré till Hjällbo. En ny bebyggelse på platsen kan dessutom bidra till att befintlig bebyggelse bullerskyddas från Gråbovägen.

En ny bebyggelse behöver beakta ledningarna som ligger utmed Gråbovägen.

- **Sandspåret**

Bebyggelse föreslås, i ett pågående detaljplanearbete, väster om Sandspårets befintliga bostadsbebyggelse. Det är drygt 100 bostäder i form av både småhus och flerbostadshus samt en ny förskola. Området består idag av ett parkeringsdäck, grönområde samt en bollplan.

- **Skolspåret**

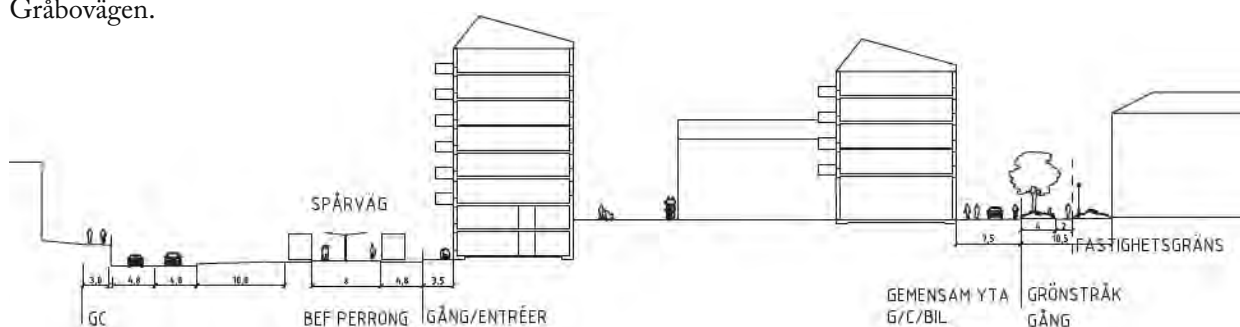
Parkeringen och förskoletomten väster om Skolspåret utvecklas också med bostäder. Småhusbebyggelse här innebär att gatan mot skolområdet i norr upplevs tryggare och mindre som en baksida. Förutsättningar för gångtrafikanter förbättras utmed Skolspåret med breddning av befintlig trottoar, alternativt ny trottoar.

Betongfabriken

Under förutsättning att verksamheten flyttas eller avvecklas, kan området utvecklas med bostäder och förskola. Programmet föreslår att Bollplansgatan utvecklas till ett tydligare stråk mellan centrum och Lärjeån genom utbyggnad av ett grönt gång- och cykelstråk. Då kan Hjällboborna och andra enklare dra nytta av närheten till natur- och rekreationsvärdena där.

Det finns en pendelparkering i direkt anslutning till betongfabriken och Gråbovägen. Funktionen bör finnas kvar för kollektivtrafikresenärer med långt avstånd till hållplatser, men kan provas att omlokaliseras, exempelvis till Angereds Storåsväg. Det behöver utredas ytterligare.

Det är sannolikt att marken innehåller föroreningar som en följd av verksamheten samt att stabiliteten ner mot Lärjeån är dålig. Stabiliteten kan medföra begränsningar för möjligheten att bebygga, särskilt i den södra delen. Trots dessa begränsningar är områdets lokalisering nära god kollektivtrafik, service och Lärjeåns naturområde vilket gör att en exploatering kan vara lämplig här.



Schematisk sektion för Hjällbovägen och spårväghållplatsen. Hjällbovägen, GC-vägen och deras relation till spårvägen är inte studerat i detalj och kan komma att förändras. White Arkitekter/ Fastighetskontoret, Gbg stad

2.2 Trafik och mobilitet

Hjällbo omges av både väginfrastruktur och stora grönområden. Det omkringsliggande landskapet försvårar bitvis möjligheten att transportera sig till fots och med cykel till och från Hjällbo eftersom nivåskillnaderna är påtagliga och avstånden relativt långa. Även nuvarande utformning av gator och trafikleder innebär att fotgängare och cyklister ofta behöver anpassa sig till biltrafiken vilket också innebär sämre förutsättningar att transportera sig med cykel eller till fots.

Övergripande gäller att där förändringar på gatuinfrastrukturen föreslås, så minskas utrymme för biltrafik till förmån för gående och cyklister utmed gatorna. Detta för att skapa bättre förutsättningar för gång och cykling samtidigt som hastigheterna på biltrafiken sänks, vilket är bra ur såväl ett trafiksäkerhetsperspektiv som ur ett miljöperspektiv.

Nedanstående analys är gjord på utredningsområdet, dvs Hjällbo, Hammarkullen och centrala Angered och den bebyggelsevolym som då planerades (6 000 tillkommande bostäder), men bedöms även gälla för Hjällbo.

Beträffande biltrafiksystemet bedöms det på en övergripande nivå inte alstras fler bilresor än idag med hänsyn taget till programförslagen och trafikutveckling enligt trafikstrategin. Dock kan trafikflöden på enskilda gator komma att öka och enskilda korsningar kan komma att få en ökad belastning jämfört med idag vilket behöver studeras vidare i kommande detaljplaneskeden. Idag är främst korsningarna kring Korpvägen, Angeredsleden och Norrleden (utanför program Hjällbo) högt belastade i högttrafik. Situationen i dessa korsningar kommer även påverkas av framtida utveckling utanför programområdet. I framtiden när utbyggnadsplaneringen blir mer konkret med framtagande av detaljplaner behöver kapacitetsanalyser göras för enskilda korsningar och sträckor.

Antalet kollektivtrafikresor bedöms ungefärligen komma att fördubblas jämfört med år 2011 med den bebyggelseutveckling som planprogrammen medger och tillsammans med önskad förändrad färdmedelsfördelning enligt trafikstrategin.

Därför kommer kollektivtrafiken framgent behöva förstärkas kraftigt. Detta kan ske med högre turtäthet i spårvägsnätet, längre spårvagnståg med högre kapacitet (45 meter istället för 30 meter långa vagnar) och införande av Metrobuss. Med en kombination av dessa åtgärder bedöms kollektivtrafiksystemet kunna hantera efterfrågan på kollek-

tivtrafikresor med planprogrammets genomförande och lite till. Ovanstående resonemang förutsätter att stora volymer kollektivtrafik kommer gå att hantera i centrala Göteborg. Detta är dock idag inte säkerställt.

Någon särskild utredning av busslinjenät har inte gjorts inom programarbetet. Detta förutsätts hanteras inom Västtrafiks ordinarie arbete samt inom nuvarande och kommande handlingsplaner för Målbild Koll2035.

Antalet gång- och cykelresor bedöms ungefärligen att komma att fördubblas jämfört med 2011 med en utbyggnad enligt planprogrammen kombinerat med ett önskat förändrat resande enligt trafikstrategin. Det finns inte idag och bedöms inte heller i framtiden finnas någon kapacitetsbrist i gångnätet och i det övergripande cykelnätet. Dock behöver dessa utvecklas för att vi ska få ett önskat mer hållbart resande.

Biltrafiken anpassas för bebyggelseutveckling

Både Gråbovägen och Hjällbovägen har idag lägre trafikflöden än vad vägarna historiskt har haft. 1975 hade Hjällbovägen norr om Gråbovägen drygt 9 000 fordon per dygn (f/d) jämfört med knappt 8 000 f/d idag. Gråbovägen genom programområdet hade på 1970-talet cirka 15 000 f/d jämfört med drygt 10 000 f/d idag. Utifrån en övergripande trafikanalys bedöms inte några större trafikökningar, och därmed kapacitetsproblem, uppstå till följd av planerad exploatering. Trafikverket är väghållare för Gråbovägen och använder sig av så kallad basprognos vid planering av sin infrastruktur. För Västra Götalands län innebär basprognosen för närvarande en årligt trafiktillväxt om 1,02 %, och de åtgärder som föreslås på Gråbovägen behöver därför inte omöjliggöra ett framtida trafikflöde år 2040 med trafikutveckling enligt basprognos. Detta innebär konkret att de åtgärder som föreslås på Gråbovägen behöver kunna hantera ett trafikflöde på Gråbovägen om knappt 13 000 f/d.

Både Hjällbovägen (1) och Gråbovägen (2) anpassas i varierande grad till tillkommande bostadsbebyggelse och en lugnare trafikrytm samt bättre utrymme för oskyddade trafikanter och utrymme för busshållplats. Inom de omdanade sträckorna föreslås den tillåtna hastigheten bli 40 km/h. Idag är hastigheten 50/ 70 km/h på Hjällbovägen och Gråbovägen.

För Hjällbovägen föreslås sänkt hastighet. Hastighetssäkrade gångpassager anläggs i anslutning till ny busshållplats och vid korsningen med Bergsgårds-

gärdet. Bostäder tillkommer vid Bergsgårdsgärdet utmed västra sidan om Hjällbovägen. Boende och besökare angör via den befintliga lokalgatan öster om de nya bostäderna.

Gråbovägen får en förändrad karaktär utmed en längre sträcka mellan bron över Hjällbovägen/ Angeredsbanan och korsningen med Fotbollsvägen/ Bondegärdet. Om ekonomiska förutsättningar finns, föreslås även en cirkulationsplats i Gråbovägens korsning med Hjällbo Lillgata. Förändrad karaktär innebär att Gråbovägen anpassas för en lägre hastighet, större utrymmen tillskapas för fotgängare och cyklister på bägge sidor om vägen samt eventuellt trädader. Ny bostadsbebyggelse tillåts på befintliga parkeringsplatser som ligger längs med Gråbovägen. Eftersom vägen är en statlig regional väg med Trafikverket som huvudman behöver fortsatta studier och eventuell ombyggnad av vägen samrådas med Trafikverket. Trafikverket behöver även projektera och projektleda eventuell ombyggnad.

Bättre tillgänglighet till kollektivtrafiken

För att skapa möjligheter till ny bebyggelse i centrala Hjällbo utgår befintligt busstorg och ersätts dels av nya busshållplatser på Hjällbovägen (3), i direkt anslutning till spårvagnshållplats och dels genom förlängning av befintliga hållplatser på Gråbovägen (4) för att möjliggöra att två bussar får plats samtidigt.

Då antalet kollektivtrafikresor framgent bedöms öka kraftigt är det viktigt att kollektivtrafiken ges goda förutsättningarna. Kollektivtrafiken ska både bli så attraktiv att en önskad överflyttning från bil till kollektivtrafiken sker och ges förutsättningar så att den kan hantera förväntade ökade resandevolymer.

För att skapa förutsättningar för kvalitet i kollektivtrafiken och effektiva resenärsbyten behöver kopplingarna mellan hållplatserna vara gena, tydliga och trafiksäkra. I höjd med perrongen och plattformen vid spårvagnshållplatsen anläggs en trafiksäker passage över spårvägen och Hjällbovägen för att tillgängliggöra hållplatsen och knyta an till Hjällbovägens busshållplatser samt bebyggelsen. Fotgängare kommer således ha flera möjligheter att nå perrongen, dels via befintlig centrumbro, dels via befintlig bro norr om hållplatsen och sedan via ny koppling i öst-västlig riktning över spårvagnshållplatsen med anslutning till Bergsgårdsgärdet respektive Bondegärdet.

Från centrumbroen provas en hiss, så att hållplatsen även blir tillgänglighetsanpassad därifrån. Tillgänglighetsanpassade anslutningar till spårvagnshållplatsen utmed Hjällbovägen och spårvagnshållplatsen

tillkommer genom att utveckla befintligt tillgänglighetsanpassat gångstråk från sydost och ett nytt stråk åt väster mot Bergsgårdsgärdet från ny busshållplats.

Mer utrymme för gång- och cykeltrafik

Även antalet gång- och cykelresor bedöms komma att öka kraftigt jämfört med idag. Kapaciteten i gångnätet och i det övergripande cykelnätet bedöms vara tillräcklig både idag och framgent. Dock behöver cykelnätet utvecklas och göras mer attraktivt för att vi ska få ett önskat mer hållbart resande.

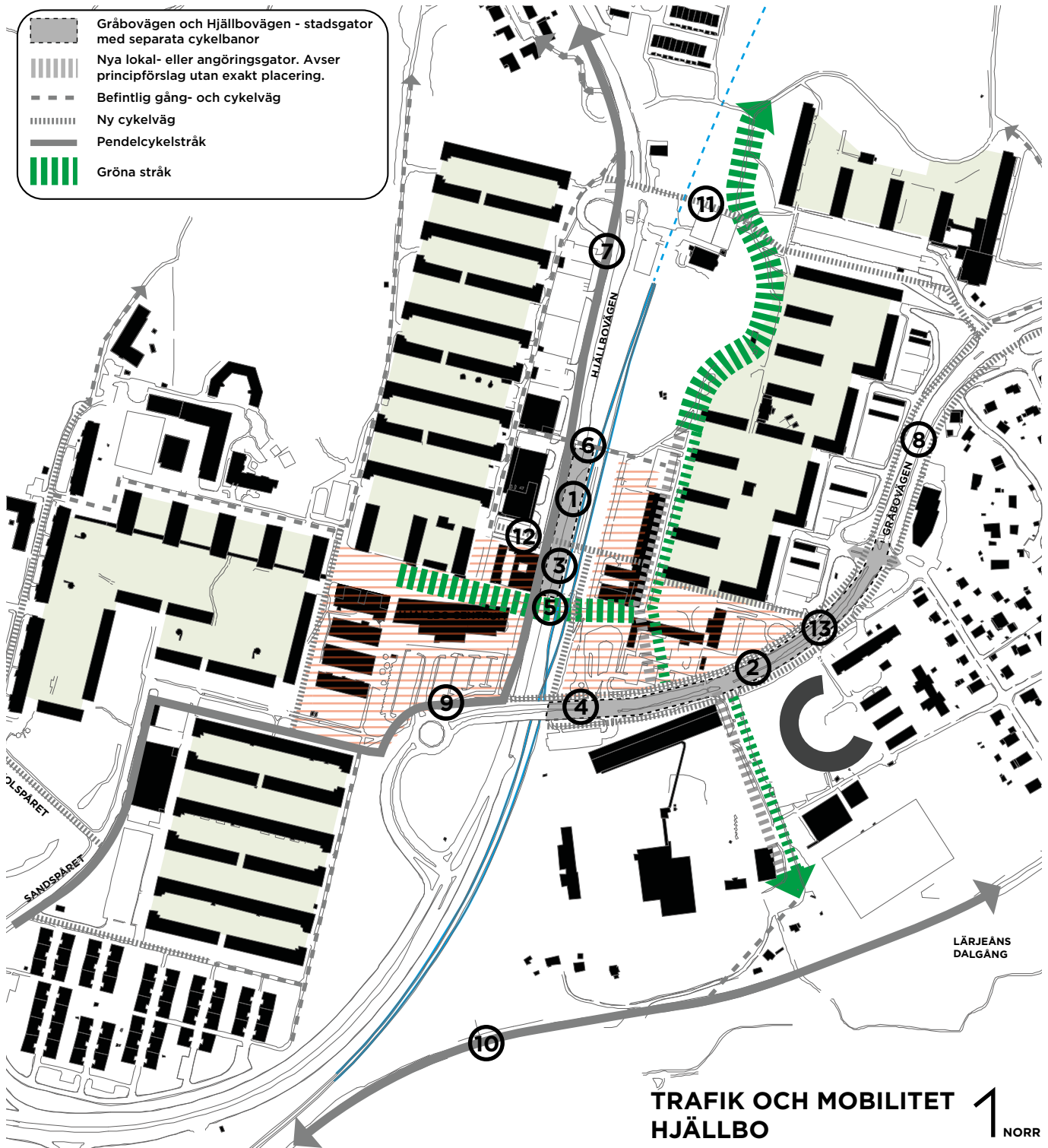
Den befintliga centrumbroen i Hjällbo breddas alternativt ersätts med ny bredare bro för att förbättra och stärka kopplingen mellan västra och östra sidan av Hjällbo (5). Den utgör det mest centrala stråket i Hjällbo. Den befintliga bron norr om spårvagnshållplatsen behålls för att fortsatt ha en god koppling till de nordöstra delarna av Hjällbo (6). Ett nytt öst-västligt gångstråk mellan Bergsgårdsgärdet och Bondegärdet tillkommer och ansluter till spårvagnshållplatsen och ny busshållplats på Hjällbovägen (12).

Generellt blir det bättre utrymme för oskyddade trafikanter utmed gator med nya exploateringar, till exempel utmed Skolspåret, Sandspåret, Gråbovägen och Bergsgårdsgärdet. Detta då vi idag generellt vill ha bredare gångbanor än vad som byggdes under 70-talet. Befintliga gång- och cykelstråk kan även förbättras med andra åtgärder som medveten tydlighet i utformning och skyltning.

För att förbättra förutsättningarna för gång- och cykel föreslås gång- och cykelvägar utmed bägge sidor av Gråbovägen mellan bron över spårvägen i väster och Hjällbo Lillgata i öster. Vidare föreslås en ny gång- och cykelväg utmed den södra sidan av Gråbovägen vidare österut mot Eriksbo. Detta för att underlätta för gång och cykel mellan Eriksbo och centrala Hjällbo.

En gång- och cykelväg tillkommer även mellan Gråbovägen och Hjällbovägen via Hjällbo Lillgata, detta för att bättre knyta ihop de olika delarna av Hjällbo (11).

Cykelstråket Gamlestadsvägen - Sandspåret - Hjällbo centrum - Bergsgårdsgärdet - Hjällbovägen och vidare upp mot Hammarkullen utvecklas till ett pendelcykelstråk (9). Detta innebär ny cykelväg utmed Sandspåret, översyn/breddning av befintlig gång- och cykelväg mellan Sandspåret och Hjällbovägen, ny cykelväg utmed östra delen av Bergsgårdsgärdet, ny och uppgraderad cykelväg utmed Hjällbovägen mellan Bergsgårdsgärdet och Hammarkullen.



Cykelstråket utmed Lärjeåns dalgång leder från Sjövik in mot centrala Göteborg och Gamlestan och är ett attraktivt pendelcykelstråk (10). Det är viktigt att förbättra kopplingarna mot detta stråk bland annat för att underlätta pendelcykeltrafik från centrala Hjällbo och söderut. Lärjeån är även ett populärt rekreationsområde så det är viktigt att tillgodose fotgängarna med förbättrade kopplingar. Koppling till detta stråk skapas även via Sandspåret.

Söder om Gråbovägen ligger den nya Lärjeskolan, inklusive ny idrottshall, som behöver stötts av en säker skolväg. Här bevaras befintlig gång- och cykeltunnel, men miljön kring rampernas utformning behöver ses över så att den upplevs så trygg som möjligt (13). Även de övriga planskilda korsningar som idag finns utmed Gråbovägen och Hjällbovägen föreslås finnas kvar, bland annat till följd av de topografiska förutsättningarna.

I Hjällbo är det en stor andel gående varför det är viktigt att fortsatt förenkla för fotgängare. Höjdskillnaderna är stora inom vissa platser vilket innebär att planeringskraven för nya gång- och cykelstråk inte alltid kan komma att uppnå dagens krav på tillgänglighet. Det bör dock alltid finnas alternativ för de som inte har möjlighet att ta sig fram överallt. I samband med kommande detaljplaner är det av vikt att beakta fotgängares förutsättningar, inte minst mot bakgrund av den höga andelen fotgängare i Hjällbo.

Parkering och Mobilitet

Genomgående föreslås större gemensamma parkeringslösningar ovan mark för en eller flera detaljplaner med rekommendationen boendekort och inte fasta parkeringsplatser. Detta dels för att hålla nere kostnaden för parkeringslösningar, vilket innebär lägre produktionskostnad för bostäder, och att förutsättningarna för att ställa om till ett hållbart resande ökar. Som ett komplement och alternativ till traditionella parkeringshus kan mobilitetshubb användas.

En mobilitetshubb erbjuder fler funktioner än traditionell bilparkering. Exempel på funktioner är cykelparkering, laddningsstationer, fordonsservice, lånecyklar, bilpooler, sopsortering och posthantering.

Laddningsstationer och fordonsservice kan finnas för både bilar och olika typer av cyklar. Behovet av funktioner inom en mobilitetshubb varierar bero-

ende på vilka målgrupper som förväntas använda anläggningen.

Även för småhus, och framförallt radhus, föreslås parkeringarna samlokaliseras i stället för att placeras inom respektive fastighet. Detta för att ge bättre förutsättningar för ett mer hållbart resande, men även för att kostnaden för infrastruktur ska hållas nere.

I Hjällbo ligger majoriteten av alla parkeringsplatser på kvartersmark. Inriktningen för parkering är att de parkeringsplatser som försvinner på grund av bostadsexploateringar behöver ersättas i den mån som de behövs. Parkering- och mobilitetsutredningar behöver visa på behov och efterfrågan innan beslut om hur många ersättningsplatser som behövs. Utgångspunkten är att bebyggelse på kvartersmark behöver hantera sin egen parkering men gärna i större gemensamma parkeringsanläggningar.

Tillkommande bostäder i Hjällbo ligger inom vad som benämns som "prioriterade utbyggnads- och kraftsamlingsområden i mellanstaden" och redovisar ett parkeringstal mellan 0.3-0.6 parkeringsplatser per lägenhet i flerbostadshus i enlighet med "Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad".

För en- och tvåbostadshus ska utrymme säkerställas för parkering, angöring, lastning och lossning. Detta medför att utrymme ska tillgodoses för minst en bilplats inom eller i närheten av fastigheten.

För verksamheter och kontor ligger riktvärdet mellan 0-25 parkeringsplatser per 1000 kvm BTA. Utgångsvärdet för parkeringstalet är alltid 0.6 men utifrån en specifik lägesbedömning, projektanpassning och mobilitetsåtgärder kan avdrag och tillägg för parkeringstalet sedan tillämpas för att landa på ett projektspecifikt parkeringstal lägre än 0.6. Detta sker dock i detaljplane- och bygglovsskedet.

2.3 Grönstruktur

Hjällbo är omgivet av kuperade skogs- och naturområden men idag utgörs de centrala delarna i liten utsträckning av gröna rum, exempelvis tillgängliga parker eller lekmiljöer. Genom centrum löper spårvägen och Gråbovägen som bildar barriärer och försvårar tillgången till de parker och naturområden som finns. Stadsdelsparken Hjällboparken är en centralt belägen park intill torget men kopplingen mot den är otydlig. Utöver den parken pekas två bostadsnära park- och naturområden ut i programmet. Naturområdena Hjällboskogen och Lärjeåns dalgång är en kvalité för både boende i Hjällbo och Angered samt besökare.

Programmet innebär att skapa kvalitéer i parker, torg och promenadstråk i syfte att få ett finmaskigt nät av offentliga rum inom centrala Hjällbo. Därtill föreslås förbättrade kopplingar till områdena Lärjeån och Hjällboskogen för att säkerställa tillgången till större park- och rekreationsområden i syfte att komplettera parkerna inom programområdet.

Målsättningen för Hjällbo grundas i Göteborgs Grönstrategi för en tät och grön stad, Måta Stads riktvärden samt den naturvärdesinventeringen som tagits fram inom programarbetet. Med programförslaget uppnås delvis målet om 15 % offentlig plats, varav 5 % park samtidigt som även 10 kvm offentlig plats/person säkerställs.

Entré Lärjeåns dalgång (1)

Stadsdelens närhet till Lärjeåns dalgång nyttjas som en viktig resurs för rekreation och friluftsliv. Det nord-sydliga stråket genom Hjällbo ökar orienterbarheten så att det blir enklare att sig fram till naturområdets utpekade entréer.

Hjällboparken (2)

Stadsdelsparken Hjällboparken utgörs av en del grönt torg och en del park med naturmark mot Hjällboskogen. Parkens indelning gör att den upplevs som splittrad och delvis otydlig på grund av bland annat höjdskillnader, avsaknad av orienterbarhet och siktlinjer. Målsättningen är att kopplingen mellan parkens olika delar stärks genom ett gemensamt formspråk, bättre mötesplatser och inbjudande sittplatser. En tydlig entré till Hjällboskogen från parken gör steget in i naturen attraktivare för besökare. Den del av parken som är ett grönt torgrum bildar tillsammans med det nya torget öster om spårvägen ett grönt stråk i öst-västlig riktning.

Utvecklad stadsdelslekplats (3)

Idag saknas förutsättningar för lek i Hjällboparken vilket utvecklas för att möta upp brist i området och stärka parken som mötesplats för alla åldrar.

Stärkt koppling mellan östra och västra Hjällbo (4)

Gångbron i centrum ökas i bredd och fungerar som en fortsättning på det befintliga stadsdelstorget. Mer grönska tillförs på det nya torget öster om bron och fler goda stadsrum skapas i det nya kvarteret. Idag utgör spårvägen en stor barriär och bron tillsammans med torgen på dess båda sidor länkar samman östra och västra Hjällbo centrum.

Utvecklade vistelsekvaliteter – Bostadsnära natur, Bondegärdet (5)

Befintlig bostadsnära park och natur med potential att utveckla fler vistelsekvaliteter på plats såsom vila, grön oas och varierat växt- och djurliv. Parken består av delvis naturmark, en aktivitetsyta och erbjuder ett fåtal sittmöjligheter. Mer grönska i form av planteringar och träd samt en ny lekplats byggs utanför programarbetet. En mer aktiv förvaltning av intilliggande parkmark kan bidra till att målen för en bostadsnära park uppnås.

Utvecklade vistelsekvaliteter – Bostadsnära natur, Hjällbogärdet (6)

Befintlig bostadsnära park och natur med potential att utvecklas till en god rekreativ miljö. Parken består av delvis naturmark med glänta och utsikt, sittplatser, grill och intilliggande aktivitetsyta. Vid förtätning i omgivningen förstärks denna park för att möta tillkommande exploateringsbehov. Detta för att det är en brist på park och förtätning ger en ökad användning, vilket medför mer slitage på parken.

Hjällboskogen utvecklas (7)

Hjällboskogen är en stor outnyttjad tillgång för Hjällbo. Tillgängligheten till naturmarken förbättras genom en stärkt koppling från Hjällboparken och centrum.

Utveckling av mindre platsbildning (8)

Den utpekade platsen har potential att utvecklas till ett grönt stadsrum. Idag är det en mindre platsbildning som förvaltas av park- och naturförvaltningen, om intilliggande yta kan samordnas och omgestaltas är detta en strategiskt bra plats att utveckla med potentiellt goda vistelsekvalitéer och som en del av det öst-västliga gröna stråket.

Gröna stråk (9)

Gröna stråk utvecklas som knyter samman parker och naturområden inom stadsdelen. Ett grönt stråk innehåller mer eller mindre sammanhängande vegetation med tydlig rumsverkan, exempelvis trädtrader. Vid korsande barriärer stärks den visuella orienterbarheten. Ska användas främst för promenad men kan ibland även ge rum för cykelbana. Stråken breder på vissa platser ut sig och vidgas till platsbildningar. Anslutningen och entrén mot Lärjeåns dalgång är en av stråkens viktiga målpunkter, se punkt 1.

dalgång är en av stråkens viktiga målpunkter, se punkt 1.

Ny bostadsnära park, Betongfabriken (10)

En bostadsnära park tillskapas som är minst 0,2 ha och inrymmer vistelsekvaliteter såsom vila, grön oas och varierat växt- och djurliv. Det gröna stråket i nord-sydlig riktning ansluter till parken vid en av dess entréer.



2.4 Grundskolor och förskolor

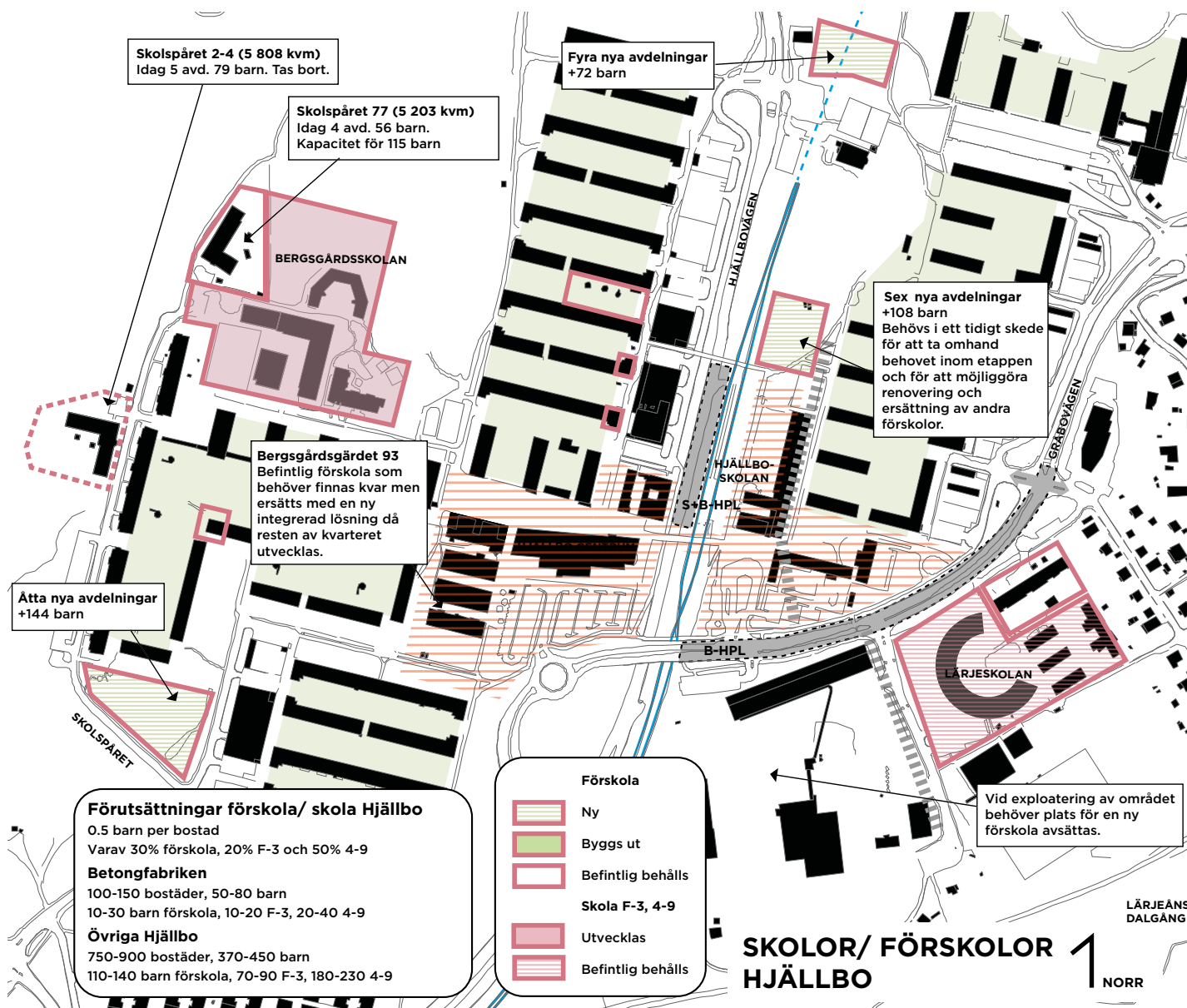
I Hjällbo finns begränsat med mark som lämpar sig för utbyggnad av större förskolor och skola. Endast ett fåtal av de befintliga förskolorna är möjliga att bygga ut med fler avdelningar. Flertalet av de befintliga förskolorna finns i bostadshusens bottenvåningar och består av små enheter med utemiljöer som inte uppfyller stadens krav och som därav är svåra att utöka. Därför krävs i stor utsträckning att nya förskolor uppförs på nya platser.

I programmet pekas fyra lägen ut för uppförande av nya förskolor. De utpekade platserna har utmaningar som medför en osäkerhet kring hur många avdelningar som kan rymmas på respektive plats. Platserna behöver utredas vidare. Utifrån exploateringsgraden i programmet bedöms behovet som uppstår kunna tas omhand inom de platser som pekas ut i programmet. Det bedöms också finnas utrymme att utveckla vissa befintliga förskolor. Förskolan på Skolspåret 2 kan behöva ersättas på annan

plats då bullerförhållandena visat sig vara svåra att få godtagbara på grund av nya bullerkrav. Det är inte säkert att hela förskolebehovet kan tas omhand inom kommunal mark. Hur det samlade förskolebehovet ska tillgodoses behöver studeras vidare för att inte riskera att bli ett hinder för bostadsutbyggnad.

Det tillkommande grundskolebehovet bedöms kunna lösas genom utbyggnad av Bergsgårdsskolan. När skolan behöver utvecklas beror på i vilken takt nya bostäder byggs ut men det är viktigt att frågan bevakas så att utbyggnaden av grundskola kan gå i takt med bostadsutbyggnaden. Skolområdet behöver ses över i sin helhet tillsammans med förskolan på Skolspåret 77 för att ha möjlighet att omdisponera ytor och få ett effektivt marknyttjande.

Hjällboskolan och Bläseboskolan har ersatts av den nybyggda Lärjeskolan söder om Gråbovägen. Lärjeskolan startade sin verksamhet höstterminen 2021 och är byggd för att rymma cirka 670 elever.



2.5 Genomförande

De åtgärder som föreslås har endast studerats på en övergripande nivå och en stor del i att beskriva genomförandet är att synliggöra vad som bör utredas vidare. Förslagen innehåller flera åtgärder som i dagsläget inte kan finansieras av exploateringen. Det innebär att staden kommer att behöva göra stora investeringar för att förslagen ska kunna realiseras i sin helhet. Förslagen visar på en samlad utbyggnadspotential oavsett markägare. För att förslagen ska kunna genomföras krävs initiativ och investeringsvilja från flera aktörer, både kommunala och privata.

Markägande

Kommunen är en stor markägare i området genom fastighetsnämnden och kommunala bolag. Fastighetsnämnden har störst rådighet över marken som ligger i anslutning till spårvägen samt till viss del utmed huvudgatorna, Hjällbovägen och Gråbovägen. I övrigt ägs marken i stor utsträckning av kommunala bolag. Det finns även ett fåtal privata markägare i området.

Etappindelning

Nedan framgår ett förslag till etappindelning för att genomföra programförslaget. Hjällbovägen och Gråbovägen föreslås byggas om utmed längre sträckor och påverkar därför flera utbyggnadsetapper. Det är troligt att omdaningen av vägarna behöver genomföras etappvis i takt med att ny bebyggelse planeras och byggs ut men det går i nuläget inte att utesluta att någon av gatorna behöver byggas om längs med hela den föreslagna sträckan vid ett och samma tillfälle. För att hitta bästa möjliga lösning utifrån ekonomi och genomförande behöver frågan studeras vidare.

Det finns ett antal åtgärder av mer övergripande karaktär som bedöms vara till nytta för flera etapper. De etapper som bedöms ha nytta av åtgärderna ska genom exploateringsbidrag bidra till finansieringen av dessa. Vilka utbyggnadsetapper som ska delfinansiera vilka åtgärder framgår av etappbeskrivningarna nedan. Programmet säkerställer möjligheten för staden att ta ut exploateringsbidrag vid en etappvis utbyggnad, se vidare under rubriken Exploateringsbidrag nedan. Samtliga etapper ska bidra med finansiering till sådan skyfallshantering som är nödvändig för att genomföra projekten.

Hjällbo centrum

Kommunen är, genom fastighetsnämnden, markägare för området öster om Hjällbovägen där

Hjällboskolan ligger idag. Väster om Hjällbovägen ägs marken i huvudsak av kommunala bolag och till mindre del av fastighetsnämnden.

Etappen innehåller stora investeringar men bör utvecklas tidigt i genomförandet av programmet för att undvika tomma lokaler eller ytor i ett centralt läge, då Hjällboskolan avvecklas. Kostnaderna för de investeringar som programförslaget medför bedöms överstiga de intäkter som exploateringen ger i etappen. För att genomföra förslaget i sin helhet krävs även investeringar från staden.

En förutsättning för att den östra delen av centrum ska kunna utvecklas är att Hjällboskolan avvecklas enligt plan och att skollokalerna rivs. Biblioteksfunktionen som ryms i nuvarande skola behöver säkerställas i fortsatt arbete till exempel genom att införlivas i den nya bebyggelsen. Befintliga skyddsrum i Hjällboskolan behöver ersättas i den tillkommande bebyggelsen. Utveckling av östra delen av centrum är även beroende av att de busshållplatser som ligger där idag flyttas ut i nya lägen längs med Hjällbovägen och Gråbovägen, vilket medför ett behov av ombyggnad av dessa gator i anslutning till etappen. Ombyggda och flyttade hållplatslägen kräver fördjupad dialog med Västra Götalandsregionen som ansvarar för kollektivtrafiken. Ombyggnad av Gråbovägen kräver fördjupad dialog med Trafikverket som är huvudman för vägen.

Förskolebehovet som exploateringen medför bedöms rymmas inom etappen. Förskolan på Bergsgårdsgärdet 93 behöver finnas kvar men får nya lokaler då resten av kvarteret och centrum utvecklas. Etappen behöver även rymma en ny större förskola i den östra delen av centrum. Förskolan behöver byggas i ett tidigt skede och kan, beroende av hur många avdelningar som tillskapas, även bidra till möjligheten att påbörja renovering och ersättning av förskolor i andra lägen.

I den norra delen av området finns en befintlig mast som ägs av staden. Den nyttjas idag av mobiloperatörer som hyr plats av staden för sina anläggningar. Det bedöms vara möjligt att ta ner masten och säga upp avtalen om ytan behöver nyttjas för exempelvis utbyggnad av förskola.

Exploateringen ska finansiera delar av ombyggnaden av Hjällbovägen och Gråbovägen.

Bergsgårdsgärdet

Marken ägs i huvudsak av ett kommunalt bostadsbolag och utgörs av mark med befintliga parkeringsanläggningar. Kommunen är, genom fastighetsnämnden, markägare för den östra delen

av området som idag utgörs av lokalgata och slänt ner mot Hjällbovägen samt för ett område väster om befintliga bostäder i anslutning till naturområdet. Programmet föreslår i huvudsak att tillkommande bebyggelse placeras inom de befintliga parkeringsytorna vilket medför att befintlig lokalgata, Bergsgårdsgärdet, kan utgöra angoringsgata. Om ny bebyggelse istället ska kunna ansluta mot Hjällbovägen behöver lokalgatan flyttas vilket också leder till ledningsflyttar med ökade kostnader som följd. En sådan placering medför också ett behov av att Hjällbovägen byggs om i större utsträckning varför etappen ska bidra med finansiering för detta. För att nya bostäder ska kunna byggas på nuvarande parkeringar behöver både befintligt och tillkommande parkeringsbehov tas omhand. Möjligheten att uppföra ett mindre antal stadsradhus utmed kanten av naturområdet, väster om de befintliga bostäderna, behöver studeras vidare, avseende bland annat möjlig angoring och parkering. För att nyttja marken i denna del på lämpligt vis behöver troligen den befintliga gång- och cykelvägen byggas om.

Det saknas lämplig plats för placering av förskola inom etappen vilket innebär att det förskolebehov som exploateringen medför behöver tas omhand på annan plats.

Exploateringen ska finansiera delar av ombyggnaden av Hjällbovägen.

Hjällbo Lillgata/Bläsebogärdet

Marken vid Hjällbo Lillgata i den östra delen av etappen ägs av ett kommunalt bolag och utgörs av en parkeringsanläggning i flera plan. Kommunen är, genom fastighetsnämnden, markägare för ett område i den västra delen som idag utgörs av basketplan och grusplaner.

För att kunna bedöma om den utpekade platsen för förskola är lämplig och hur många avdelningar som ryms behöver området studeras vidare. Området ligger ovanpå spårvagnstunneln och i anslutning till en teknisk anläggning vilket kan medföra begränsningar i hur marken kan nyttjas. Området är också utpekad som skyfallsyta. Möjligheten att ta omhand vattnet och samtidigt utveckla en förskola på platsen behöver studeras vidare. Närheten till ett planerat boende med särskild service kan påverka möjligheten till placering och utformning av förskolans lekmiljöer. Förskolan är inte direkt knuten till det förskolebehov som uppstår inom etappen. Det kan finnas ett behov av att bygga ut förskolan för att täcka förskolebehovet i andra etapper.

Bodegärdet/Gråbovägen

Marken ägs i huvudsak av ett kommunalt bostadsbolag och utgörs av mark med befintliga parkeringsanläggningar. Kommunen är, genom fastighetsnämnden, markägare för ett mindre område öster om Gråbovägen och för mindre impedimentytor väster om vägen. Programmet föreslår i huvudsak att tillkommande bebyggelse placeras inom de befintliga parkeringsytorna. För att nya bostäder ska kunna byggas behöver både befintligt och tillkommande parkeringsbehov tas omhand. Möjligheten att bygga om Gråbovägen till en gata med lägre hastigheter och större utrymme för gående och cyklister har stor betydelse för hur bebyggelsen längs med vägen kan placeras och utformas. Om bebyggelsen ska kunna placeras i nära anslutning till Gråbovägen krävs även ledningsflyttar, som leder till ytterligare kostnader. Inom kommunens mark finns befintliga arrenden som behöver sägas upp för att möjliggöra exploatering. Det finns också risk för markförorening inom kommunens mark öster om Gråbovägen vilket kan leda till kostnader för undersökning och sanering.

Det saknas lämplig plats för placering av förskola inom etappen vilket innebär att det förskolebehov som exploateringen medför behöver tas omhand på annan plats.

Exploateringen ska finansiera delar av ombyggnaden av Gråbovägen.

Sandspåret

Marken ägs i huvudsak av ett kommunalt bostadsbolag och utgörs av mark med befintliga parkeringsanläggningar, grönområde och bollplan. Kommunen är, genom fastighetsnämnden, markägare för ett mindre område sydväst om korsningen Sandspåret/Skolspåret. För att nya bostäder ska kunna byggas behöver både befintligt och tillkommande parkeringsbehov tas omhand. Programförslaget medför kostnader för ombyggnad av Sandspåret och utbyggnad av gång- och cykelväg. I det pågående detaljplanarbetet för området har det visat sig vara svårt att bygga ut befintlig förskola på Skolspåret 2 på grund av överskridna bullervärden. På grund av detta har ett nytt förslag till placering av förskola vid korsningen Sandspåret/Skolspåret tagits fram. Placeringen kommer att utredas vidare i det pågående detaljplanarbetet.

Skolspåret

Staden äger marken där befintlig förskola är placerad. Om det visar sig att platsen inte är lämplig för att bedriva fortsatt förskoleverksamhet på kan möjligheten att placera bostäder på platsen utredas. Den södra delen av området utgörs av en parkeringsplats

och ägs av ett kommunalt bostadsbolag. Ytan kan utvecklas med ett mindre antal bostäder förutsatt att parkeringsbehovet kan tas omhand på lämpligt vis. I samband med utveckling av bebyggelse på platsen bör gatan byggas om i mindre utsträckning för att ge bättre plats för gående.

Betongfabriken

Marken ägs i huvudsak av en privat markägare som bedriver verksamhet på platsen. Kommunen är, genom fastighetsnämnden, markägare för den befintliga pendelparkeringen som ligger utmed Gråbovägen. Behovet av pendelparkering behöver studeras vidare.

Att utveckla området med bostäder kräver att befintlig verksamhet flyttar och rivs. Det finns risk för markföroreningar inom etappen till följd av den verksamhet som bedrivs på platsen. Detta behöver utredas vidare i kommande skede. Det finns även stabilitetsproblem mot Lärjeån vilket kan begränsa möjlig exploatering söderut. Möjlig exploateringsgrad behöver därför utredas vidare.

Det gröna gång- och cykelstråket som föreslås längs med Bollplansgatan ska byggas ut i samband med resten av etappen.

Det förskolebehov som uppstår till följd av bostadsutbyggnaden ska vid behov kunna tas omhand inom området genom att mark avsätts för detta ändamål.

Etappen kan byggas ut oberoende av andra etapper förutsatt att pendelparkeringen tas omhand inom området. Kostnaderna för nödvändig utbyggnad av allmän plats (gata och park) ska täckas av exploateringsbidrag.

Exploateringen ska finansiera delar av ombyggnaden av Gråbovägen.

Övrig utbyggnad

Programförslaget omfattar en viss utveckling av den befintliga stadsdelsparken samt utbyggnad av ett nytt gång- och cykelstråk mellan Hjällbovägen och Gråbovägen i programområdets norra del. Dessa åtgärder bedöms vara av övergripande karaktär och ska bekostas av staden.



Utvecklingen av Bergsgårdsskolan och förskolan på Skolspåret 77 ligger också utanför etappindelningen. Det är troligt att förskolan behöver ersättas och byggas ut innan Bergsgårdsskolan är i behov av utbyggnad, men för att kunna nyttja skolområdet på lämpligt sätt framöver behövs ett helhetsgrepp kring utvecklingen av området. Innan en övergripande studie har genomförts för området är det svårt att avgöra hur många grundskoleplatser skolan kan få och hur många avdelningar en ny förskola kan rymma.

Kommunal service

En avgörande genomförandefråga för utvecklingen i Hjällbo är ytor för barn. Dels är byggandet av nya bostäder beroende av ytor för förskolor och skolor. Dels finns ett stort renoverings- och ersättningsbehov i det befintliga beståndet. I programförslaget har både utbyggnadsmöjligheter i befintliga lägen samt nya platser pekats ut, men dessa behöver studeras närmre för att säkerställa genomförbarheten. Det är lämpligt att varje etapp löser sitt eget behov av förskola men i de fall det inte är möjligt är det viktigt att behovet säkerställs i närområdet. Behovet av utbildningsplatser för de högre åldrarna kan lösas samlat. Detta innebär i vissa fall att separata detaljplaner för att möjliggöra utbyggnad av förskola/skola behöver tas fram parallellt med detaljplanearbete för bostäder. Volymen är i detta skede bara en tidig uppskattning som måste bevakas så att utbyggnaden av kommunal service går i takt med bostadsutbyggnaden. Möjlighet till lösningar för evakuering är en viktig aspekt att ha med i den fortsatta planeringen för att möjliggöra renovering och ersättning i befintliga lägen. Lokalsekretariatet ansvarar för att säkerställa att nödvändig finansiering för förskola/skola inkluderas i kommunfullmäktiges investeringsbudget.

Tillgången på annan kommunal service i form av till exempel idrottsanläggningar samt vilka behov som uppstår till följd av den planerade bostadsutbyggnaden har inte hanterats i programarbetet. Programförslaget medför i vissa fall att idrottsplaner tas i anspråk för stadsutveckling eller utbyggnad av förskola och skola. Inga nya ytor för idrott föreslås i programmet. Frågan behöver utredas vidare för att säkerställa att det finns en god tillgång på idrottsanläggningar inom programområdet.

Parkering

En stor del av de projekt som föreslås i och med programmet innebär att befintliga parkeringar tas i anspråk. I programmet finns en ambition om att det samlade parkeringsbehovet ska hanteras genom

för områden gemensamma parkeringsanläggningar. Detta är en möjlig lösning men i flera fall kan det bli svårt att nå ett genomförande då det är flera olika aktörer med olika drivkrafter som behöver samverka i ett område där värden på mark och bostäder är relativt lågt. Varje projekt behöver därför mer detaljerat studera lämpliga parkeringslösningar både för ersättning av befintliga parkeringar som försvinner och parkeringar för tillkommande bebyggelse. I de fall det är möjligt är det eftersträvarsvårt att hitta en samlad parkeringslösning i enlighet med programförslagets principlösning. Men frågor kring ansvar, kostnader och möjlig finansiering behöver utredas vidare och kan ha stor betydelse för möjligheten att genomföra förslaget.

Tekniska förutsättningar

De tekniska förutsättningarna inom programområdet bedöms i huvudsak som goda men det finns ett par frågor som kan ha betydelse för möjligheten att genomföra programförslaget i vissa delar och som behöver studeras vidare i kommande skeden. Inom begränsade områden finns särskilda geotekniska svårigheter som i värsta fall riskerar att begränsa möjlig exploatering och därmed möjliga intäkter. Det finns också risk för markföroreningar inom delar av programområdet till följd av pågående och tidigare verksamheter. Eventuella kostnader till följd av markföroreningar har inte studerats inom programarbetet.

Skyfallshantering har studerats på ett övergripande sätt i programmet. Särskilt viktiga ytor har pekats ut i programförslaget men det är oklart vilken typ av åtgärder som krävs för att funktionen ska uppnås. Kostnader för dessa anläggningar har därför inte bedömts i detta skede. Programmet har i möjligaste mån undvikit större ledningsflyttar som riskerar att bli kostnadsdrivande i senare skeden.

Planområdet ligger inom Kretslopp och vattens högzon för dricksvatten vilket medför att dricksvattenkapaciteten kan vara begränsad. Kapaciteten på alla befintliga ledningar behöver utredas i detaljplaneskedet.

Ekonomi och ansvarsfördelning

Efter färdigställandet av planprogrammet ska detta ligga till grund för detaljplanläggning inom området. Planprogrammet anger betydande strukturerande element för utbyggnaden och specificerar inte områdets utformning i detalj.

Som generell ansvarsfördelning gäller att kommunen ansvarar för utbyggnad inom allmän plats enligt kommande detaljplaner medan den enskilde

fastighetsägaren/exploatören ansvarar för utbyggnaden inom kvartersmark.

Ut- och ombyggnad av allmän plats som är nödvändig för att genomföra exploateringen ska bekostas genom exploateringsbidrag. Programmet omfattar även om- och utbyggnad av allmän plats av mer övergripande karaktär. Dessa åtgärder ska i vissa delar fördelas mellan staden och exploateringen och i andra delar bekostas helt av staden.

Kostnadsfördelning mellan exploatörer kommer baseras på antal kvadratmeter BTA (=bruttototalarea för byggnad). En detaljerad fördelning av kostnadsansvar kommer slutligen regleras i ett exploateringsavtal mellan exploatör och staden. Iordningställande av kvartersmark finansieras fullt ut av respektive exploatör.

Trots att förslaget till stora delar utgår från befintlig struktur medför den föreslagna utbyggnaden stora kostnader för om- och utbyggnad av allmän plats. Stora delar av det befintliga torget och centrala gångstråk som föreslås utvecklas ligger idag inom kvartersmark i gällande detaljplaner och ägs i flera fall av kommunala bolag. Om staden vill kunna säkerställa programförslagets genomförande i dessa delar krävs nya detaljplaner och markförvärv, i nuläget saknas rådighet. Medel för de utökade driftkostnader som uppstår till följd av utbyggnad av allmän plats behöver säkerställas innan utbyggnad.

Kommunen får intäkter genom försäljning av mark och exploateringsbidrag. I Hjällbo bedöms intäkterna i dagsläget som låga vilket även begränsar möjligheten att ta ut exploateringsbidrag. Genom att påbörja en utveckling i enlighet med programförslaget finns det dock möjligheter att på sikt höja markvärdet och därmed intäkterna för staden i området.

Då kommunen, genom fastighetsnämnden, endast råder över delar av den mark som föreslås för utveckling av bostäder har kommunen begränsad möjlighet att styra utbyggnadstakt och utveckling i den riktning som programmet pekar ut.

Exploateringsbidrag

Staden avser ta ut exploateringsbidrag i enlighet med PBL 6 kap. 40 § och i enlighet med stadens "riktlinjer för exploateringsavtal". För att ta ut exploateringsbidrag behöver åtgärden vara nödvändig och skälig.

Detta planprogram säkerställer kommunens möjlighet att ta ut exploateringsbidrag av fastighetsägare i

en etappvis utbyggnad, alltså även för investeringar som görs innan ett exploateringsavtal ingås.

Investeringar som kan komma att göras före det att exploateringsavtal tecknas är t ex övergripande anläggningar såsom ut- och ombyggnad av gator, parker, bullerskydd och skyfallsåtgärder.

Övergripande anläggningar som helt eller delvis ska bekostas av exploateringsbidrag är skyfallsåtgärder samt ombyggnad av Hjällbovägen och Gråbovägen.

Fortsatt arbete och samverkan

För att bedöma om den utveckling som föreslås i programmet är möjlig att genomföra i efterföljande detaljplaner krävs fördjupade studier. Möjligheten att finansiera den föreslagna utbyggnaden har avgörande betydelse för om programförslaget kan genomföras i sin helhet eller inte.

I det fortsatta arbetet finns förutom det ekonomiska perspektivet även ett antal sakfrågor som behöver studeras vidare. Utöver vad som beskrivits ovan behöver eventuella ytanspråk för möjligheten att utveckla kollektivtrafiken på ett sätt som säkerställer en fortsatt hög kapacitet hanteras. I detta ryms bland annat att bedöma hur behovet av pendelparkering ser ut samt lämplig placering av denna.

Förutsättningarna för byggnation enligt programförslaget är endast studerade på en övergripande nivå i programskedet och den exploateringsgrad som föreslås utgör endast en grov bedömning. När olika delområden studeras vidare kan exploateringsgraden komma att justeras vilket kan innebära att det antingen ryms fler eller färre bostäder i de olika etapperna. I vissa lägen skulle till exempel en större andel flerbostadshus kunna uppföras vilket leder till ett ökat bostadsinnehåll på totalen. Ett förändrat bostadsinnehåll kan också påverka ekonomin i den enskilda etappen.

Fortsatt arbete med att utveckla inom programområdet ska förankras hos berörda intressenter samt ske i samverkan med berörda aktörer och markägare i området. Samverkan och samarbete är nödvändigt för att lyckas med genomförandet av utvecklingen.

3 KONSEKVENSER

3.1 Sociala konsekvenser/ barnkonsekvenser

Sammanhållen stad

En bristande egenskap för många platser i Hjällbo är att topografin och vägarna runt omkring är barriärer. Detta gäller inte minst för de barn som bor och rör sig i området. Förslaget innebär en omvandling och förbättring av vägnät, kopplingar och stråk. I programförslaget ingår att omvandla delar av Hjällbovägen och Gråbovägen till stadsgator och att skapa aktiva stråk med rörelsemönster som kan koppla samman platser. Programmet föreslår att också att prioritera utbyggnad invid befintliga knutpunkter och kollektivtrafiken inifrån områdenas centrala punkter. Sammanfattningsvis är det prioriterat att hålla samman Hjällbo och stärka kopplingarna till och från kollektivtrafik och centrum.

I nuläget saknas en variation av bostadstyper och med programförslaget ökar möjligheterna att tillföra och blanda olika typologier genom att programmet föreslår flera platser för småhusbebyggelse. Programmets huvuduppgift är att hitta rörelser och stråk, skapa entréer och definiera platser med bostadsbyggnader men upplåtelseform kan inte bestämmas i programmet. Ett fortsatt arbete behöver utreda hur fördelning av upplåtelseformer och lägenhetsfördelning kan leda till en i högre grad socialt sammanhållen stad.

Samspel, lek och lärande

Torget i Hjällbo har brister och är i behov av upprustning. Programmet innebär fler byggnader med bostäder och verksamheter i anslutning till torget vilket medför fler människor på torget. Det finns andra platser som upplevs som negativa och otrygga, särskilt i anslutning till de stora parkeringsanläggningarna. Programförslaget föreslår bostäder på flera av dessa platser så att tryggheten ska öka.

En brist i området idag är nedgångna lekplatser och aktivitetsområden för barn och ungdomar. Programmet innebär en utveckling av mötesplatser, grönytor, offentliga rum och stråk i anslutning till nya och befintliga bostäder för att skapa synlighet och en genomströmning av folk.

Vardagsliv

Programmet tillför i första hand mer bostäder men även möjligheten att blanda bostäder och verksamheter, service och handel intill torget vilket gör att

det blir lätt för de boende att nå vardagens målpunkter såsom kollektivtrafik, service och föreningslokaler. Nya bostadshus och fler boende innebär mer aktiva bottenvåningar för tryggheten och att handeln kan utökas.

Skolor och förskolor har studerats i förhållande till bostäder och offentliga rum. De bidrar med liv och själva byggnaderna kan vara en förebild i områdena. Lokalerna kan också samutnyttjas för föreningslivet.

Programmet innebär en förbättring av infrastruktur för gång- och cykeltrafikanter men utformning, belysning och levande stråk över dygnet är mål som måste uppnås för att människor verkligen ska känna sig trygga att promenera i områdena. Inte minst gäller detta grönsstrukturens iordningställande.

Identitet

Hjällbo har en stark identitet. Många byggnader och platser är omnämnda i stadens kulturprogram och det finns många kvaliteter som bör tas om hand. Programmet vill lyfta positiva delar såsom kvaliteter i dagens struktur och naturmiljön vid Lärjeån i Hjällbo. Det är också möjligt att bygga nya ”nyckelbyggnader” eller påbyggnader i centrala lägen som kan vara en positiv utveckling av torgen som helhet.

En brist idag är entrépunkterna, oavsett om man passerar förbi eller ska stanna i Hjällbo, som ofta består av de stora parkeringsanläggningarna. Programmet vill förbättra detta genom att flera av dagens markparkeringar omvandlas till områden för ny bostadsbebyggelse och parkering inordnas istället i gemensamma parkeringshus, en utgångspunkt i programförslaget. Programmet föreslår även nya bostäder i direkt anslutning till spårväghållplatsen och möjliggör på så sätt en tryggare entré via kollektivtrafiken.

Hälsa och säkerhet

Omvandlingen av Hjällbovägen och Gråbovägen innebär en minskad hastighet vilket är positivt både ur hälsa och säkerhetsperspektiv. Särskild omsorg behöver ske kring trygghet och säkerhet i gatumiljöer utifrån stråk mellan målpunkter såsom skola och fritidsaktiviteter. Även en översyn och omprövning av befintliga gångtunnlar kontra övergångsställen i plan behöver göras.

3.2 Ekonomiska konsekvenser

De ekonomiska förutsättningarna för att genomföra den föreslagna utvecklingen i Hjällbo är utmanande. Programförslaget påverkar stadens ekonomi i både utbyggnadsskede och driftskede. Totalt innebär programförslaget stora investeringar för ut- och ombyggnad av allmän plats. Kostnaderna bedöms endast till del kunna bäras av den föreslagna exploateringen. För att programförslaget ska kunna genomföras i sin helhet krävs därför stora kommunala investeringar i allmän plats.

Staden får investeringskostnader för utbyggnad av övergripande cykelstråk, ombyggnad av gångbron i centrum, delar av ombyggnaden av Hjällbovägen och Gråbovägen samt för utbyggnad av en ny områdeslekplats samt vissa kvalitetshöjande åtgärder i stadsdelsparken. Utöver detta tillkommer kostnader för ut- och ombyggnad av skolor, förskolor och bostäder med särskild service.

Nya anläggningar och en i vissa delar mer intensiv skötsel medför förutom investeringskostnader även ökade drift- och underhållskostnader. För att de föreslagna åtgärderna ska kunna genomföras behöver även dessa kostnader säkras. Kalkyler för drift- och underhållskostnader måste därför tas fram inför genomförande i varje enskilt projekt.

Programmet har ett stort fokus på utveckling av småhus vilket leder till en relativt låg exploateringsgrad. Detta leder till låga intäkter i form av exploateringsbidrag vilket begränsar möjligheten för exploateringen att finansiera ut- och ombyggnad av allmän plats. Inom delar av programområdet skulle en något högre exploateringsgrad kunna leda till bättre förutsättningar för ett faktiskt genomförande samt en förbättrad ekonomi.

För att på ett heltäckande sätt kunna bedöma programförslagets ekonomiska konsekvenser för stadens ekonomi skulle även det sociala perspektivet behöva vägas in. Satsningar inom vissa områden såsom stadsutveckling kan bidra till positiva konsekvenser inom andra områden. Kostnader för insatser som görs i nutid kan bidra till mer långsiktiga nyttor och vinster inom stadens totalekonomi genom att till exempel bidra till minskad segregation och utanförskap samt skapa bättre förutsättningar för likvärdiga livsvillkor i olika delar av staden.

3.3 Miljökonsekvenser

Enligt miljöbalken och plan- och bygglagen ska alla planer och program behövsbedömas för att reda ut om de åtgärder de tillåter innebär betydande miljöpåverkan. I de fall planen eller programmet innebär betydande miljöpåverkan, ska de genomgå en miljöbedömning, som bland annat innefattar upprättande av en miljökonsekvensbeskrivning och samråd kring denna.

Övergripande program som detta behövsbedöms normalt inte. Det sker istället i kommande detaljplaner. Därför görs i nuläget ingen bedömning om programmet innebär betydande miljöpåverkan eller inte. Bedömningen är avstämd med Länsstyrelsen 2020-02-28 som delar kontorets bedömning. En rad frågor har utretts under programarbetet och en preliminär behovsbedömning har genomförts. Denna kommer ligga till grund för bedömning av miljöpåverkan i kommande detaljplaner. Vid kommande detaljplaner görs behovsbedömning på sedvanligt sätt.

Ur de flesta aspekter innebär ett genomförande av programmet och kommande detaljplaner positiva miljökonsekvenser. Komplettering av bostäder och verksamheter inom ett befintligt område som Hjällbo innebär ett bättre nyttjande av befintlig infrastruktur och service.

Följande framkom vid avstämning med länsstyrelsen, preliminär behovsbedömning:

- fornlämningar
- Lärjeån är Natura 2000 och riksintresse naturvård
- potentiellt förorenade områden, geoteknik.

De områden som bedöms behöva utreda i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) är platser i:

- Hjällbo, Angered platser i närheten av Lärjeån och dess biflöden (naturmiljö)
- Södra Hjällbo mot Lärjeån, betongfabriken (naturmiljö, geoteknik, förorenad mark).

Naturmiljö

Lärjeån med omgivande raviner och biflöden är den stora naturtillgången för Hjällbo. Lärjeån erbjuder stora naturupplevelser och rikt friluftsliv, har en riksintressant flora och fauna och är skyddad som Natura 2000 samt kommunalt naturreservat. För att närmare lokalisera naturvärden och vad de är kopplade till, samt undersöka om fler speciella naturvärden kan lokaliseras, behöver naturvärden utredas i detalj vid kommande exploateringar.

Vid kommande detaljplaner behöver fördjupade naturvärdesinventeringar göras på sedvanligt sätt.

Kulturmiljö

I Hjällbo finns flera byggnader och bostadskomplex som är kulturhistoriskt intressanta och upptagna i Göteborgs Stads kulturmiljöprogram. En framtida exploatering och förtätning inom de kulturskyddade miljöerna behöver fördjupa arbetet, genom att ta fram kulturmiljöutredning i samband med detaljplanearbetet. Det gäller följande:

- Hjällbo kyrka (Hjällbo 5:12) byggd 1973 och skydd KML 4 kap, Kyrkliga kulturminnen.
- Skolspåret, (Hjällbo 6:8), bostadsområde med femton byggnader, skivhus, lamellhus och punkthus, kring tre gårdar.
- Hjällboskolan, (Hjällbo 10:1), centralt placerad och karaktärsgivande byggnad i bostadsområdet med stadsdelens bibliotek.

Vatten

I kommande planarbete och efterföljande genomförande av utbyggnader i Hjällbo kan påverkan på vatten ske på ett eller annat sätt, så som markavvattningar, byggnation nära Lärjeån och andra småvattendrag. De fortsatta detaljplanearbetena kan behöva fördjupas i följande frågor:

- Miljökvalitetsnormer (MKN) för vattenförekomster Lärjeån.
- Miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten i Lärjeån och Göta älv.
- Strandskydd. När detaljplaner görs som berör området inom 100 meter från vatten återinträder strandskydd.
- Tillstånd vattenverksamhet, krävs för arbete i direkt vattendrag, skyddsåtgärder och kvalitetskrav.
- Grundvattenförekomst Linnarhult (SE641242-127733) följer i stort sett Lärjeån men bredare, delar av grundvattenförekomsten utgör område av vikt för vattenförsörjningen.
- Ytvattenförekomster: Lärjeån - från mynningen till Lövsjöarna (SE641451-128303), Göta älv - förgreningen Nordre älv till Sävåns mynning (SE641358-127426) samt Surtesjön (SE641768-127580).
- Lärjeån utgör Natura 2000-område, flodpärlmussla och lax (i sötvatten) är utpekade skyddsvärda arter.
- Intresseområde riksintresse för vattenförsörjning.
- Vattenskyddsområde för Göta älv sträcker sig in i delar av området.

Hälsa

Förorenade områden

Marken i vissa delar av programområdet innehåller markföroreningar på grund av gamla utfyllnadsmassor. Marksanering och geotekniska åtgärder kommer krävas vid kommande byggnation och exploatering. Fördjupad markmiljöutredning behöver då tas fram i kommande detaljplanearbete för att bedöma hur stora volymer av massor som behöver att schaktas ur/ersättas/överbyggas med rena massor för att nå godtagbar markmiljö för exempelvis bostäder. De områden som bedöms behöva utredas avseende markföroreningar vid byggnation av bostäder är södra Hjällbo (betongfabriken). Det finns även andra enstaka platser i Hjällbo som kan vara aktuella.

Buller

Fördjupade bullerutredningar behöver tas fram i kommande detaljplanearbete med eventuella förslag till bullerskyddsåtgärder enligt sedvanlig process. Särskilt behövs bostadsutbyggnader nära trafikerade vägar som Gråbovägen och Hjällbovägen samt spårvägssträckor hantera trafikbuller.

Luftkvalitet

Luftmiljön är god i Hjällbo, området ligger på långa avstånd från stora trafikleder och miljön är välventilerad.

4 UTREDNINGS-OMRÅDET IDAG

Tidigare (2016–2018) omfattade programområdet en stor del av Angered och utredningar och underlag omfattar hela det tidigare programområdet för Angered vilket benämns "utredningsområdet". Detta avsnitt är en övergripande del som innehåller en beskrivning av förutsättningarna för utredningsområdet och avsikten är att det kan användas som underlag för andra planer och program i området.

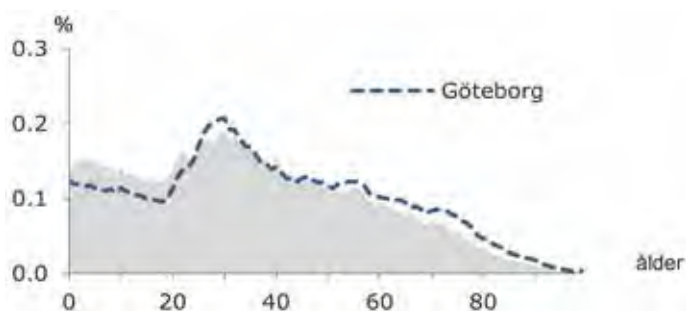
4.1 Befolkning och arbete

Utredningsområdet har cirka 20 000 invånare och fördelningen mellan olika åldrar följer i stort fördelningen för Göteborg för åldrarna över 40 år. Det är dock en högre andel under 20 år och lägre andel i åldrarna mellan 20–35 år.

För att studera hur olika socioekonomiska mått faller ut i staden har Jämlikt Göteborg i Jämlikhetsrapporten 2017 rangordnat alla så kallade mellanområden i Göteborg. Det ger en bild över vilka som är de mest resurssvaga områdena och vilka som är de mest resursstarka avseende till exempel medelinkomst, utbildningsnivå, förvärvsfrekvens, arbetslöshet och försörjningsstöd. Det resulterade i att det bland annat är Angered inklusive utredningsområdet som tolkas som en av de mest resurssvaga områdena.

Inkomsterna är till exempel generellt lägre än i Göteborg i stort. Det är större andel i den lägsta kategorin och mindre andel i den högre kategorin. Andelen arbetslösa är dubbelt så hög jämfört med Göteborg i genomsnitt.

Med sina 5000 arbetstillfällen är utredningsområdet det område i Göteborg med minst antal arbetstillfällen. Medan folkmängden är relativt jämnt fördelad över kommunen är arbetstillfällen mindre jämnt fördelade. I utredningsområdet bor 3,5 % av kommunens befolkning, men bara 1,5 % av jobben finns här.

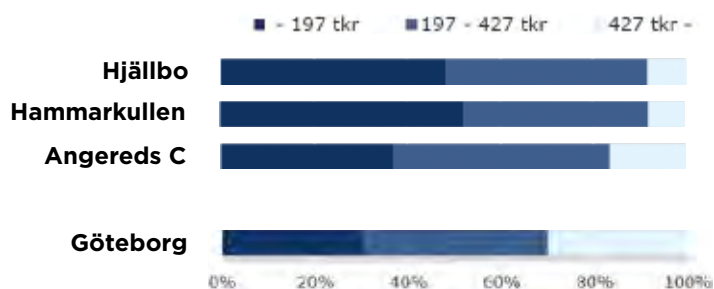


Åldersstrukturen i hela stadsområde Nordost jämfört med Göteborg, från 2020.

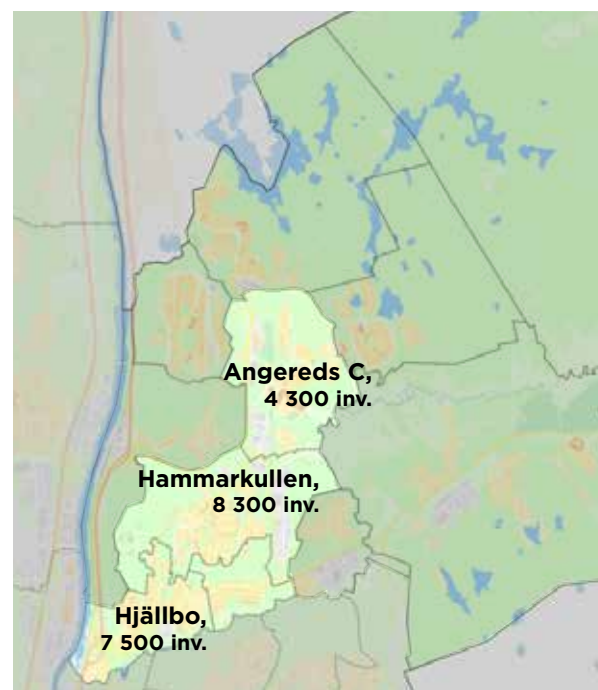
Polisen har identifierat ett antal områden i Sverige som särskilt utsatta. Dessa områden kännetecknas av: Allmän obenägenhet att delta i rättsprocessen, svårigheter för polisen att fullfölja sitt uppdrag, parallella samhällsstrukturer, våldsbejakande religiös extremism, närhet till andra utsatta områden. Dessa områden sammanfaller i hög grad med de områden som är utsatta socioekonomiskt bland annat Hammarkullen och Hjällbo.

	Kvinnor	Män	Samtliga	%	% Gbg
Hjällbo	444	474	918	19.3	8.3
Hammarkullen	505	562	1 067	21.2	8.3
Angereds C	141	156	297	11.4	8.3
Stadsområde NO	4 808	5 330	10 138	15.0	8.3
Född utomlands	3 918	4 205	8 123	19.8	15.0
Född i Sverige	890	1 125	2 015	7.5	4.8

Andel (%) 18 – 64 år som var öppet arbetslösa eller i program med aktivitetsstöd i oktober 2020.



Diagrammet visar fördelningen av låg-, medel- och höginkomsttagare i respektive område, där nivåerna satts utifrån Göteborgsförhållandena. Uppgifterna avser inkomståret 2019 för inkomsttagare 20–64 år.



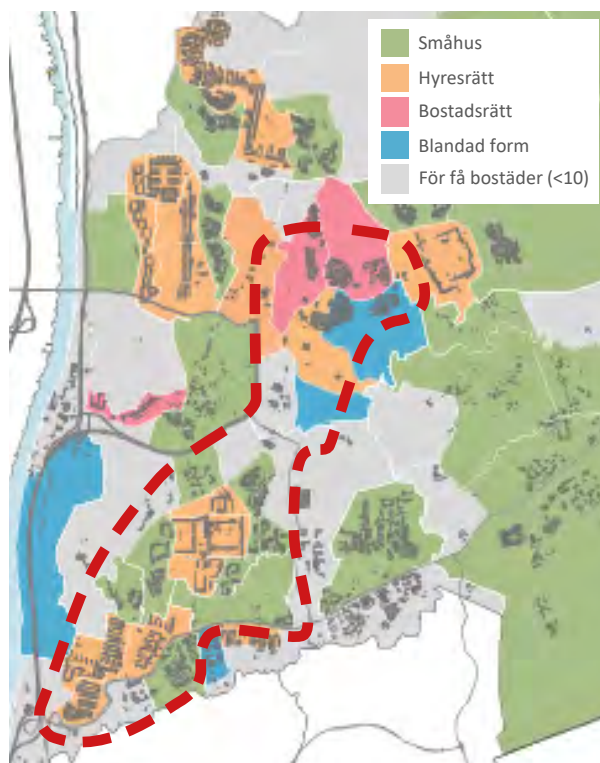
Statistiken i detta avsnitt utgår från de så kallade primär-områden som omfattar programområdet.

4.2 Bostäder

I utredningsområdet finns det drygt 7 000 bostäder. Andelen hyresrätter i programområdet är högt. Angereds centrum sticker ut med endast 41 % hyresrätter, i övrigt ligger andelen på 81 % för Hammarkullen och 91 % för Hjällbo.

Andelen småhus är i stora delar i paritet med Göteborgssnittet (19 %). Angereds centrum och Hammarkullen ligger på 19-20 %. Hjällbo har cirka 9 % småhus.

Fördelningen av storleken på bostäder i området är relativt jämn och likvärdig med Göteborg. Det är dock en jämförelsevis hög andel bostäder kring 60-80 m² (38 %) och en liten andel små bostäder under 40 m² (7 %).



Bostadsbeståndet i och kring utredningsområdet. Om en upplåtelseform utgör mer än 2/3 så färgas basområdet i motsvarande färg, annars räknas området som "blandat" då ingen klar majoritet finns.

4.3 Handel och verksamheter

Angered byggdes med 1960-talets ideal av små lokala centrum som skulle få vardagslivet att fungera för de närboende, exempelvis Angereds centrum, Hammarkulletorget och Hjällbo centrum. De lokala torgen ingår tydligt i 1960-talets planeringsideal med bostadsområden som samlades vid ett centrum. Den småskaliga handeln och intima platserna skapar en igenkänning och personlig kontakt.

Samtidigt är utredningsområdet generellt sett glest bebyggt och saknar den koncentration och täthet som i regel får handeln att leva. De lokala torgen ligger dolda från större trafikleder och är inte synliga från spårvagnarna om man bara passerar. Det gör att man inte bildar sig en uppfattning om utbudet eller identiteten om man inte själv gör sina ärenden där. Torgen och dess utbud blir relativt anonymt för utomstående. Typisk är att det endast finns bostäder och att det är långt till service eller handel.

Angered C är ett utpekat kraftsamlingsområde med närsjukhus samt ett fungerande köpcentrum. Hjällbo har ett utvecklat torg med viss potential för ett större handels- och serviceutbud.

Utredningsområdet innehåller flera verksamhetsområden bland annat vid Spadegatan, Angeredsvinkeln, längs Angereds Storåsväg och söder om Hjällbo (betongfabriken). Områdena består av en mångfald av verksamheter. De lägen som en gång var perifera börjar nu växa samman med bostadsbebyggelse och få fler utåtriktade verksamheter. Sällanköpsbutiker samsas med fabriker, lagerlokaler, kulturarenor, föreningslokaler, festlokaler, tempel, skolor och kontor. Angeredsvinkeln har utvecklats till ett skolkuster vilket ställer nya krav på områdets tillgänglighet och utbud. Betongfabriken i Hjällbo ligger intill både idrott och skola, vilket kommer utökas med den nya Lärjeskolan.

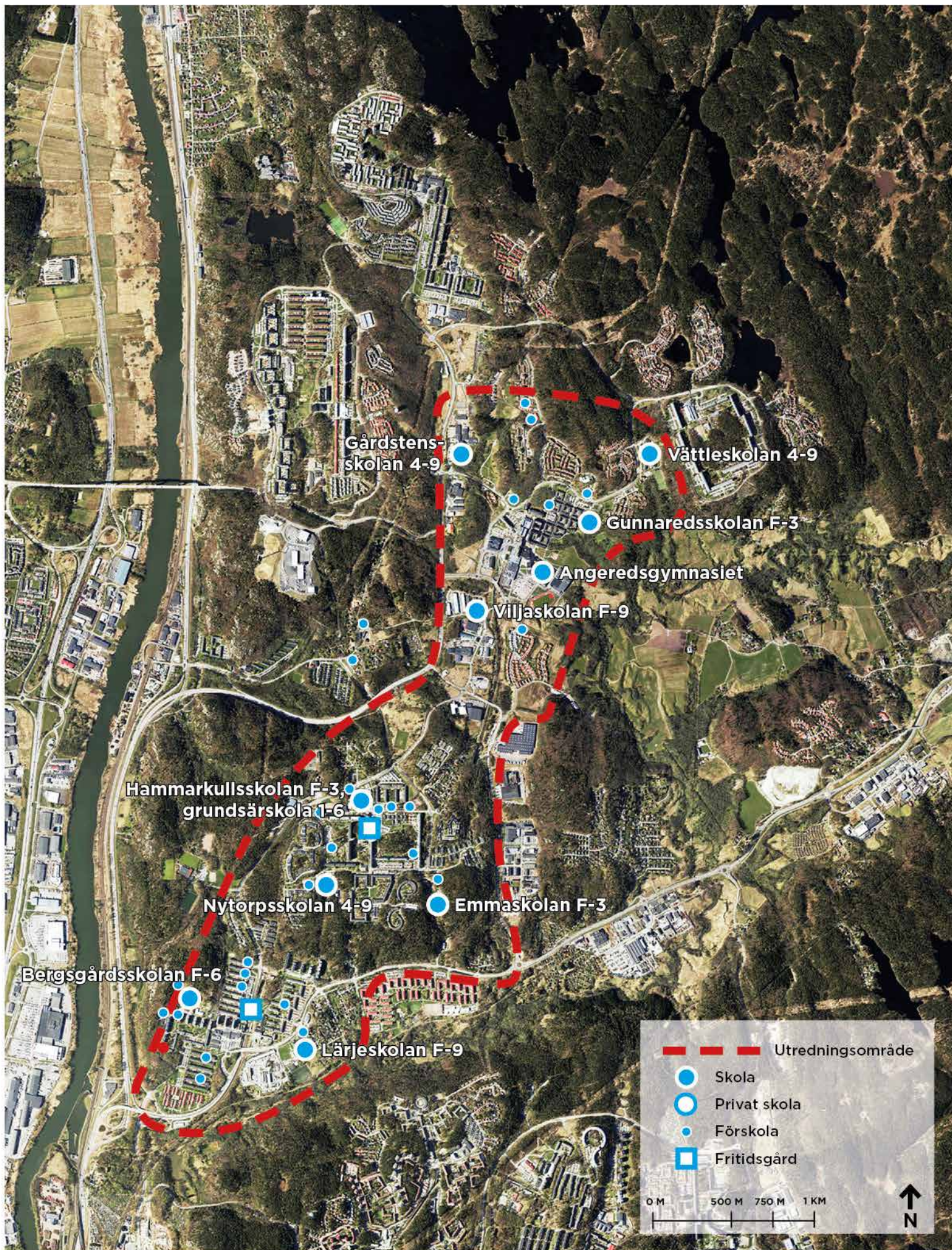
4.4 Kommunal service

Skolor och förskolor

Inom utredningsområdet finns runt 25 kommunala och fristående förskolor. Det finns nio kommunala grundskolor och en fristående. Kulturskolan Angered är till för barn och ungdomar mellan 6 och 19 år och erbjuder undervisning efter skoltid i flera av skolorna i stadsdelen i ämnen inom musik, bild, dans, cirkus, film eller drama. När det gäller vuxenutbildning finns flera folkhögskolor och språkutbildning.

När bostadsområdena i Angered byggdes var skolan, vid sidan av kyrkan, de viktigaste byggnaderna i samhället och ritades som prestigeprojekt. Idag är en del skolor slitna och behöver upprustning eller helt enkelt bytas ut. En utmaning ligger i att ersätta skollokaler som inte längre fungerar och samtidigt planera för nya skolor som kommer att behövas.

SKOLOR OCH FÖRSKOLOR



Det är en utmaning på vissa håll med förskolor som ligger i bostadshus och därmed inte har lokaler eller gård som helt kan anpassas efter barnens behov. Många av dessa består av små enheter i slitna lokaler och behöver ersättas.

Annan offentlig service

Runt Angereds närsjukhus vid Angereds centrum ligger ett kluster av vårdinstanser inklusive ungdomsmottagning. I Hjällbo finns vårdcentral och barnvårdscentral. Hammarkullen däremot saknar vårdcentral.

Det finns lokala kulturarenor i respektive bostadsområde – fritidsgårdar, KulturAtom, Blå Stället, Hammarkullekarnevalen och El Sistema är bara några av de levande plattformarna som finns för kultur.

Blå stället i Angered C har varit en stark kulturarena sedan 1970-talet och är en mötesplats för musik, samtal om samhället, teater, konst, barnaktiviteter, litteratur och eget skapande. I huset finns också Angereds Bibliotek, Angereds Teater, Angereds Bio, Medborgarkontor och Restaurang Kultur på burk.

Religiösa samfund och möteslokaler finns över hela området. Varje delområde byggdes med en egen stadsdelskyrka vilket var idealet under rekordåren. Utöver svenska kyrkans församlingar finns bland annat en Syrisk Ortodoxa Kyrka i Hjällbo, Kommuniteten Oikos i Hammarkullen, Angereds moské och ett sikhtempel längs Hjällbovägen. De religiösa samfunden är en spegling av de många kulturer som finns representerade i Angered och antas vara samlingspunkter för troende från hela staden. Gunnareds kyrkogård tillkom 2003 och ligger strax norr om Angereds centrum. Den är relativt stor till ytan (8 hektar) och har plats för 1 400 kistgravar och 800 urngravar. Den innehåller även en minneslund. Framtida planer finns för utvidgning av antal gravar.

Idrott, park och rekreation

Enligt stadens grönstrategi ska Göteborg ha attraktiva och varierade gröna offentliga rum som främjar möten mellan människor. Tack vare närheten till ett varierat landskap med skogar, sjöar och berg, idrottsanläggningar och evenemangsplatser har bebyggelseområdena i programområdet en god uppfyllelse enligt grönstrategins närhetsprinciper. I och med läget i utkanten av staden utgörs grönområdena till stor del av skogs- och naturområden och i mindre utsträckning av anlagda parker. Detta betyder att vissa kvaliteter som man förknippar med park saknas i många delar.

Under 1960-talet då många av Angereds bostadsområden byggdes började man använda ordet grönområde, snarare än park. Grönskan bryter in mellan husen och bostadsgårdarna från denna tid, liksom grönområdena, kännetecknas av att vara storskaliga och öppna. I programområdet är bostadsbebyggelsen omgiven av natur och gröna gårdar men hur dessa nyttjas varierar.

Att det finns så utbredda grönområden är positivt för hälsan, upplevelsen och tillgången till natur. Tillgängligheten och tydligheten i landskapet är emellertid något som saknas och aktiviteterna riskerar att spridas ut. För att komplettera den fria naturen kan fler programmerade parkmiljöer med redskap, föreningsaktiviteter och lekutrustning som är koncentrerade till lokala torg eller samlingsplatser eftersträvas.

Aktiviteter som lockar folk från hela staden och profilerar en plats är ett sätt att nyttja naturen. Ett sådant exempel är Vättlefjäll och Lärjeåns trädgårdar som redan idag är populära besöksmål med naturstigar, promenadslinor och ridvägar. Vid Vättleporten ska en utomhusgym- och motionsanläggning byggas.

Angereds arena med ett stort utbud av aktiviteter går att nå med kollektivtrafik och har ett stort upptagningsområde. Det är en viktig mötesplats för sociala och hälsofrämjande aktiviteter. Här finns också Angeredsvallen där Angereds IS håller till och tränar friidrott.

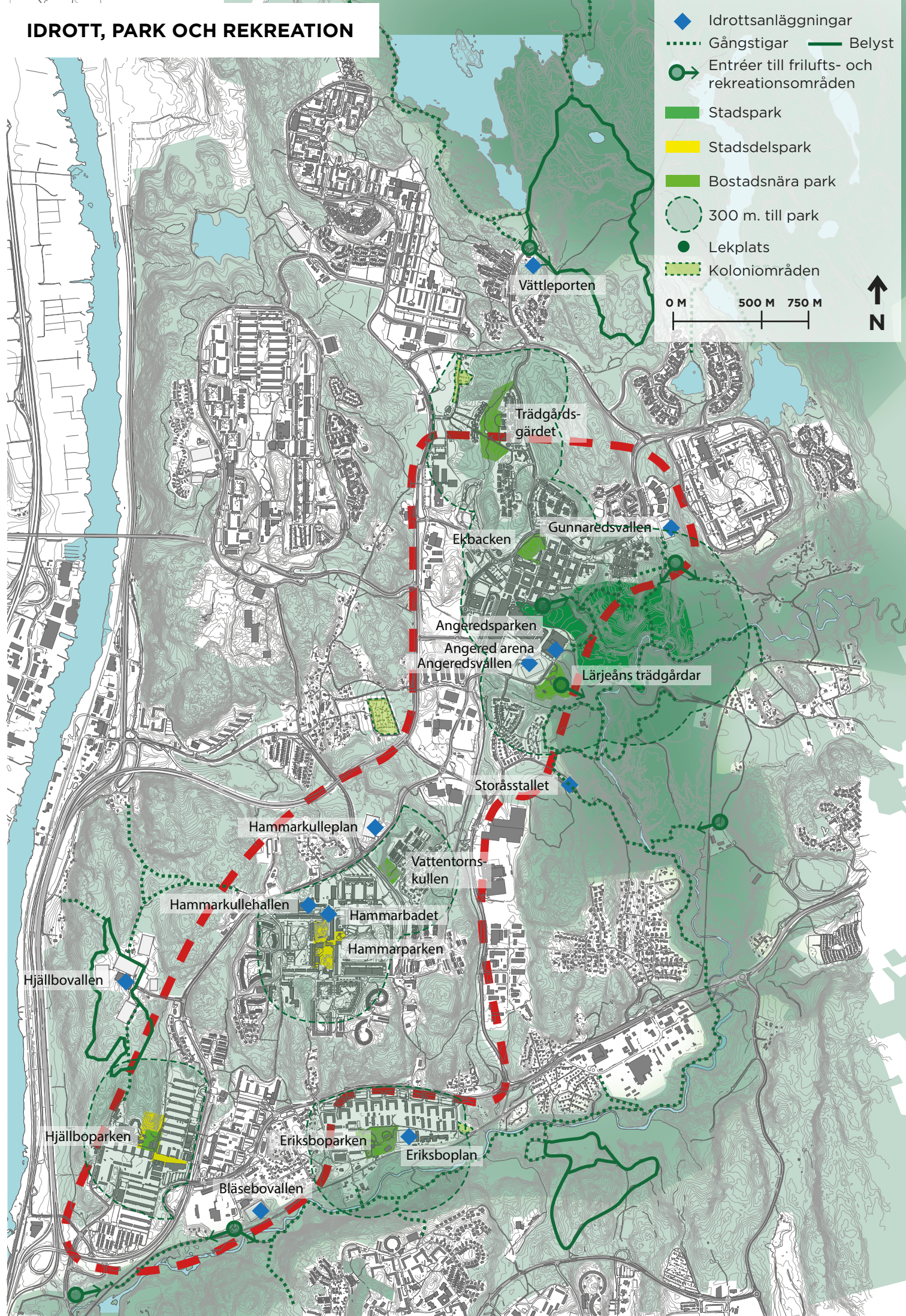
Det finns en stadspark, Angeredsparken, och två stadsdelsparker – Hjällboparken och Hammarparken.

Angeredsparken ligger i direkt anslutning till Angereds centrum och torgytor. I parken finns en utflyktslekplats med cirkustema samt aktivtetsytor för bland annat boule, skejt samt streetbasket. Öppna gräsytor för picknick och evenemang. Utsikt mot ravinlandskapet i Lärjeåns dalgång. Tre konstverk finns i anslutning till parken. Här är ena änden av Lärjeåns naturstig som sträcker sig ända ner till Lärjeholm (7,5km).

Hjällboparken är en del av Hjällbotorg och ett grönområde norr om. Här finns ett par öppna gräsytor, en konstgräsplan och en asfaltsplan för basket. Det pågår en planering för att bygga om torget för att bland annat skapa mer aktiviteter.

Hammarparken ligger intill hammarkulletorget och är en park med både aktiviteter och sparad natur. Här finns en bemannad parklek, utegym, scen med sittplatser, grillar, bänkbord, konstgräsplan,

IDROTT, PARK OCH REKREATION



basketplan och pingisbord. Genom parken går Karnevalstråket som rustades upp 2017 och är en del av Hammarkullekarnevalen som arrangeras varje vår i Hammarkullen.

Utöver de parker som har en officiell status som stadspark eller stadsdelspark finns upplevelserika grönområden, naturstråk och stora upplevelserika innergårdar som kompletterar utbudet i programområdet.

Trots relativt goda rumsliga förutsättningar med till exempel närhet till natur har Angered enligt Jämlikhetsrapporten 2017 lägst andel barn som är fysiskt aktiva på sin fritid i Göteborg, bara 6 av 10. Av de som tränar utanför skolan gör majoriteten av barnen det tillsammans med sina föräldrar eller någon annan vuxen. Det innebär att generationsöverskridande aktivitetsplatser är viktigt för att barn och vuxna ska kunna träna tillsammans.

I Angered finns många traditionella idrottshallar som i sin utformning gör det svårt att samutnyttja med andra funktioner eller verksamheter. En ny flexibel typ av idrottshall behövs för multianvändning.

Simkunnigheten i Göteborg är på sina håll låg och att satsa på sim- och badanläggningar är viktigt utifrån ett barnperspektiv.

Föreningslivet är utbrett och det krävs utrymme för ideella verksamheter. Det finns ett stort behov av fler lokaler för fritids- och kulturaktiviteter. Det finns 45 idrottsföreningar i stadsdelen Angered och bortemot 200 föreningar totalt och flera aktiviteter bedrivs i verksamhetsområden med småskalig industri. Bland annat ligger en restaurang och festlokal i Storås verksamhetsområde och ett sikhtempel längs Hjällbovägen. Stora lokaler för möten och sammankomster behövs och det är en utmaning med prisvärda lokaler som föreningslivet har råd med, när behoven är stora och varierade.

4.5 Kulturmiljö och naturvärden

Göteborg omges av ett sprickdalslandskap som är relativt småskaligt. De småskaliga sprickorna, huvudsakligen i nord-sydlig riktning, bryts av fyra större sprickor/dalgångar i öst-västlig riktning. Berggrunden är gnejs och höjdskillnaderna uppgår till cirka 100 meter. Övergripande väg- och järnvägsnät samt bebyggelsen följer huvudsakligen dessa större dalgångar, E45, dubbelspåret och väg 190.

Landskapet i och kring Angered utgörs till stor del av skog, framförallt barrskog som är genombruten

av en sammanhängande dalgång, Lärjeåns dalgång. Skogsområdet Vättlefjäll är en del av ett långsträckt skogsområde som fortsätter norrut. De utgörs av höglåtar där marken är svårodlad och därför lämnats till skogsbruk.

Kring Lärjeåns dalgång finns ett växlande landskap som begränsas av höglåtar i både norr och söder. Lärjeån har bildat ett ravinlandskap med en tydlig karaktär. Leran har skapat goda förutsättningar för odling. Kring dalgången finns ett öppet landskap som möter Göteborgs utkanter, idag bebyggt med småhusbebyggelse och miljonprogramms bebyggelse mot omgivande höjder samt industriområden på planare fd åkermark.

Bebyggelse och kulturvärden

Stadsdelen Angered var en egen kommun på 1960-talet med såväl industrier som jordbruksbygd. I Lärjeåns dalgång fanns jordbruksbyar i Gunnilse och kring Angereds kyrka. Industrierna låg vid Göta Älv i stationssamhället Agnesberg, där det fanns en färja över Göta Älv till Kärra. I Agnesberg finns kvarvarande industribebyggelse. Rösered var kommuncentrum i Angereds kommun med bl.a. skola och kommunalhus. Bevarade äldre miljöer finns liksom tidstypisk bostadsbebyggelse.

Kring 1970-talet fanns ett stort behov av bostäder och på kort tid bebyggdes Angered och blev ett av Göteborgs stora miljonprogramsområden. De flesta husen hade även förvaltare i form av stora kommunala bostadsbolag. Utbyggnaden startade i Hjällbo och Eriksbo och fortsatte med Hammarkullen, Gårdsten, Lövgärdet och Rannebergen. Först 1978 invigdes Angered Centrum. Mycket har hänt i området sedan dess. Småhusområden byggdes på 80-talet i de flesta stadsdelarna och stora hus har rivits i Hammarkullen och ersatts av småhus. Helt nya småhusområden har byggts under 2000-talet på Storås Ängar.

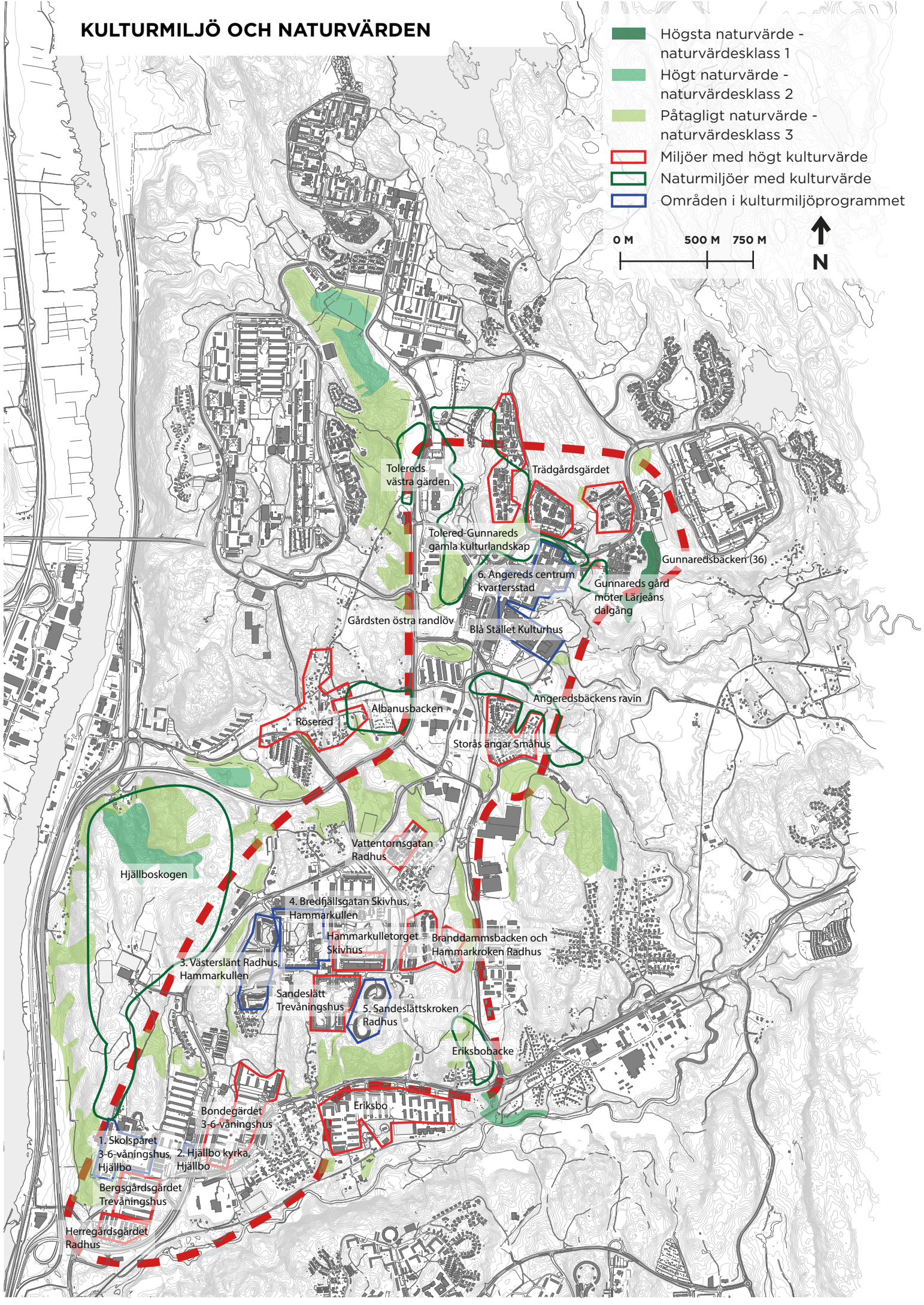
Ett sammanfattade begrepp för kulturmiljön är det funktionellt genomarbetade, med gott om utrymme och olika sätt att forma hus och mark. Synen på trafiken som avgörande för snabba förbindelser men också som en osäkerhet för barnen, som dock är fullständigt säkra inne i bostadsområdena. Karaktärsdragen kan sammanfattas enligt följande:

Figurativa stadsplaner. Angereds stadsplaner är anpassade till den varierade terrängen. Ibland har dock stora plansprängningar gjorts. Produktionsanpassningens upprepningsmönster har varierats genom att en del av stadsplanerna har formats i tydliga figurativa mönster – inte minst i Hammarkullen.

KULTURMILJÖ OCH NATURVÄRDEN

- Högsta naturvärde - naturvärdesklass 1
- Högt naturvärde - naturvärdesklass 2
- Påtagligt naturvärde - naturvärdesklass 3
- Miljöer med högt kulturvärde
- Naturmiljöer med kulturvärde
- Områden i kulturmiljöprogrammet

0 M 500 M 750 M



Tolered-Gunnareds gamla kulturlandskap

Trädgårdsgården

Gunnaredsbäcken (36)

Gunnareds gård möter Lärjeåns dalgång

Blå Stället Kulturhus

Angeredsbäckens ravin

Storås ångar Småhus

Albanusbacken

Rösered

Vattentornsgatan Radhus

4. Bredfjällsgatan Skivhus, Hammarkullen

Hammarkulletorget Skivhus

Bränddammsbacken och Hammarkroken Radhus

3. Västerslänt Radhus, Hammarkullen

Sandesslätt Treväningshus

5. Sandesslätskroken Radhus

Eriksbobacke

Bondegårdet 3-6-väningshus

1. Skolspåret 3-6-väningshus, 2. Hjällbo kyrka, Hjällbo

Bergsgårdsgården Treväningshus

Herregårdsgården Radhus

AnkomstpERSpektiv - entré. Man möter områdena vid sin resa dit, med bil eller spårvagn och buss som tydliga, avgränsade samhällen med mer eller mindre välkomnande torgbildning eller port. Hjällbo och Hammarkullen har en spårvagnshållplats ”mitt i byn” och påminner om Stockholms tunnelbaneförorter.

Gårdsmiljö – inre funktioner. Områdena har klassiska drag av miljonprogrammet med olika hustyper, men där öppna, bilfria gårdar med gott om plats för lek och sol är genomgående kvaliteter. Ofta ligger förskolor på gårdarna, ibland också skollokaler med speciellt formade utemiljöer som präglar stora delar av gårdarna.

Arkitektur – byggnadernas form. Tidens dominerande hustyper används i olika grad i olika delområden, de vanligaste är trevåningshus kring gårdar och långa, åttavånings skivhus. Småhus- och grupphusområdena uppvisar stor variation och hög anpassning till omgivningarna.

Närmiljöns och trafiksystemens typologi. Trafiksystemen var uppbyggda med framkomlighet och trafiksäkerhet som riktlinjer. Bostadskvarteren är ofta barnvänliga och bilarna hålls på avstånd. På utsidan av områdena ligger parkeringar som är knutna med ett system av matargator till större leder. Ett system av separata gång- och cykelvägar binder också samman området.

Kulturmiljöprogrammet innehåller en beskrivning av ett antal utvalda miljöer och byggnader i Angered. De tio områdena som finns upptagna i programmet redovisas på kartan på föregående sida.

Naturvärden

I utredningsområdet finns det en förhållandevis stor andel naturområden. Det beror bland annat på den glesa exploateringen och att marken är så kuperad att det varit svårt att bygga på vissa sluttningar. Här finns ett distinkt möte mellan miljonprogrammets bostadsbyggelse och naturmiljöer. Jämfört med andra liknande platser i Göteborg till exempel Västra Frölunda är det ett relativt lugnt och tyst område fritt från större industrier och infrastruktur-anläggningar.

Lärjeån med sin ravin slingrar sig genom dalgången och ger den en tydlig karaktär. Här trivs flera ovanliga fåglar, som strömstare och mindre hackspett och Lärjeån är rik på fisk med bland annat rödlistade fiskarter. Dalgången har också ett rikt växtliv. I området finns äldre bestånd av ädellövskog som till exempel lindskogen öster om Angered Centrum. Även örtfloran är rik med flera typiska lövskogsarter. Lärjeåns dalgång är ett populärt område för vandring och i området finns flera populära naturstigar och vandringsleder. Även Bohusleden som sträcker sig från Strömstad i norr till Lindome i söder korsar området vid Gunnilse. Vättlefjäll i norr är ett stort sammanhängande område med skog och sjöar som sedan 1988 är naturreservat.

En naturinventering har tagits fram 2017 som underlag för programmet. Inventeringen visar att det finns ett stort antal olika vegetationstyper, intressanta arter både växter, djur och fåglar samt vattenmiljöer samt en kartläggning av områden känsliga för byggnation. De högsta naturvärdena finns i

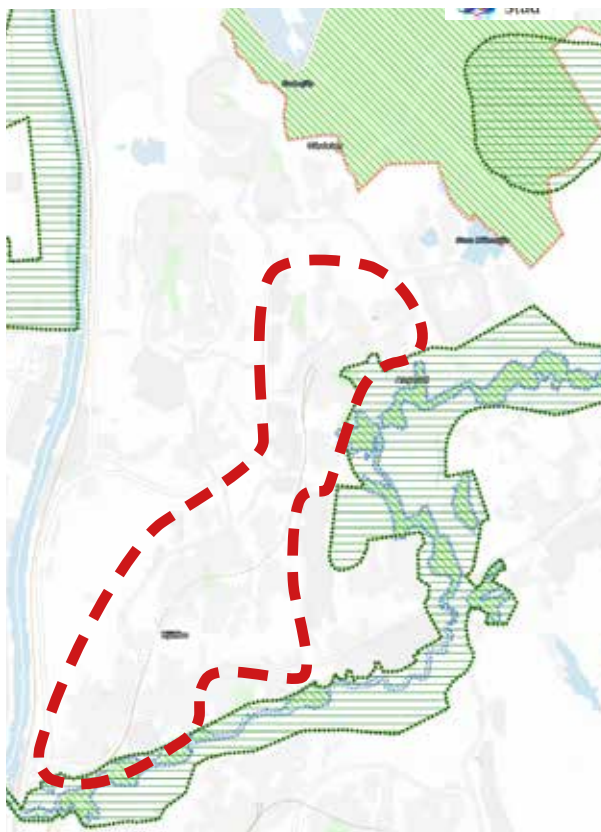


Flygbild från väster över Angered centrum och Lärjeåns dalgång

område 36 (en ädellövsskog och bäckravin längs Gunnaredsbäcken). Även inventeringar för sötvattensdjur, kräldjur, fladdermöss beskrivs. Naturmiljön i Vättlefjäll och Lärjeåns dalgång fungerar sannolikt som kärnområden för många av dessa arter.

Det finns två områden inom utredningsområdet som båda är av riksintresse naturmiljö och Natura 2000-områden; Vättlefjäll och Lärjeåns dalgång. Göteborgs Stads översiktsplan föreslår att bilda nya naturreservat bland annat för Lärjeåns dalgång.

Många naturvärdesobjekt är antingen direkt eller indirekt beroende av vatten. Det kan röra sig om vattenmiljöer med värdefull sötvattensfauna, som bäckar, vattendrag och dammar, eller skogsområden som bäckraviner och sumpskogar, vilka är beroende av den höga luftfuktighet och störning som vattnet innebär. Dessa miljöer bedöms som särskilt känsliga för påverkan genom exempelvis vandringshinder, förändrad vattenkvalitet och hydrologi samt avverkningar vid vattendrag, vilket kan ha stor negativ betydelse för biologisk mångfald. Känsligheten bedöms som störst i närheten av Lärjeåns dalgång, vilken har mycket höga naturvärden både i vattenmiljön och på land.



Riksintressen för naturvård

Inventeringsområdet är kuperat och förutom de många bäckravinerna finns det även gott om branter och randskogar. Dessa är ofta gamla och har stor betydelse för biologisk mångfald, dels genom att de ofta har fått stå orörda under en längre period och för att de i överlag har en högre grad av öppenhet, vilket gynnar många arter. Orördheten kan påverkas av närliggande byggnation genom både markanspråk och mänskliga aktiviteter som exempelvis röjning och borttagning av död ved. Gemensamt för många enskilda naturvärdesobjekt och inventeringsområdet som helhet är att det rör sig om förhållandevis stora sammanhängande ytor med höga värden för biologisk mångfald.

De delar av inventeringsområdet som bedömts ha lägre än påtagligt naturvärde utgörs förutom av bebyggelse främst av igenväxningsmarker och unga ensartade trädbestånd. Dessa bedöms generellt som mindre känsliga för byggnation då de saknar tillräckligt lång kontinuitet för att ha hunnit utveckla naturvärden i någon större omfattning.

4.6 Trafik

Angered skiljer sig från övriga Göteborg genom en lägre andel fotgängare och att betydligt färre cyklar. Samtidigt är det avsevärt fler som åker bil eller kollektivt och en stor del av invånarna åker ut från stadsdelen under dagtid för att nå en arbetsplats utanför stadsdelen.

I Angered sker korta resor (under 5 km) mer till fots än med bil, men resor längre än 5 km domineras av bil och kollektivtrafik. Att lätt kunna ta sig mellan hem, skola, fritidsaktiviteter, service och arbetsplatser är en grundläggande förutsättning för ett fungerande vardagsliv. Förbättrade möjligheter att hantera vardagsärenden hemma eller i närmiljön minskar behovet av att resa, och att resa långt, samtidigt som det genererar en tryggare och mer livfull närmiljö.

Gång och cykel

Att andelen resor som sker till fots är lägre i utredningsområdet än för Göteborg som helhet kan delvis förklaras av att området är glest bebyggt vilket innebär långa avstånd, men även av att gångvägar ofta är separerade från övrig trafik vilket innebär att gångstråk kan upplevas som otrygga. I trafikkontorets sammanställning Trafik- och resandeutveckling 2017 redovisas nöjdheten över hur gångvänlig närmiljön är. Där sticker Angered ut med lägst nöjdhet vilket visar att fortsatt arbete behöver riktas mot att

öka den upplevda tryggheten och att skapa en miljö som är mer trivsamt att gå i.

Det är ofta närmare att gå än att cykla vilket kan förklaras utifrån att vissa av gångvägarna inte följer bil- eller cykelinfrastrukturen. Men i stort är gång- och cykelnätet ändå till största delen kombinerat där fotgängare och cyklister delar ytor.

Andelen resor som sker med cykel är väsentligt lägre än för Göteborg som helhet. Endast ca 1 % av resorna sker med cykel jämfört med 8 % för hela Göteborg. Det övergripande cykelnätet har under årens gång successivt byggts ut och kopplar mer eller mindre till de olika delområdena inom Angered.

Faktorer som är en utmaning för ökat cyklande i programområdet är, liksom för gångtrafik, långa avstånd, kuperad terräng samt att vissa av cykelstråken kan upplevas otrygga då de är separerade från övrig trafik. Vidare kan cykelvägnätet upplevas som svårorienterat och ogent. Cykelinfrastrukturen följer till stor del bilinfrastrukturen vilket gör att cykelstråken inte skapar genare stråk. En trafikutredning som är utförd i samband med detta programarbete pekar på ytterligare behov av lokala cykelkopplingar som idag saknas och som bättre kan knyta ihop de olika stadsdelarna i Angered.

Kollektivtrafik

Spårvägstrafiken tillsammans med expressbusstrafik utmed väg 190/Gråbovägen är stommen i kollektivtrafiken i programområdet. Hjällbo och Angered C är viktiga bytespunkter. Från Angered C nås centrala Göteborg med tre spårvagnslinjer söderut mot Hjällbo och Gamlestaden. Via Angeredsbron går flera linjer mot Hisingen och via Agnesberg går en



Angered's färdmedelsfördelning 2035

	Koll.traf. (%)	Cykel (%)	Gång (%)	Bil (%)	Övrigt (%)
Centrala Göteborg	31	8	37	24	1
Hisingen	23	8	19	48	2
Nordost	34	1	15	47	3
Sydost	24	18	13	41	4
Sydväst	21	9	16	50	5
Göteborg totalt (2014)	27	8	23	40	3

Färdmedelsfördelningen för olika delar av Göteborg

busslinje mot Ale- och Kungälv kommun. Busslinjen finns även mot Partille kommun. Hjällbo trafikeras både av spårväg och expressbusslinjer utmed Gråbovägen.

Under morgonens maxtimme utnyttjas 70% av kollektivtrafikens kapacitet i riktning ut från området. Men vid enskilda avgångar överskrids kapaciteten vilket ger en indikation om att kollektivtrafiken i vissa relationer och under vissa tider på dygnet är belastade till högre grad än vad komforten tillåter.

I Målbild Koll2035 finns en handlingsplan för att utveckla kollektivtrafiken för Göteborg, Mölndal och Partille. För Angered handlar det bland annat om att öka hastigheten på spårvägen, högre turtäthet och längre spårvagnar. Vidare redovisas en metrobusslinje från Angered centrum via Angeredsbron mot E6. I målbildens utblick mot 2050 redovisas möjlig utveckling av metrobussar mot Hisingen, Ale/Kungälv och Partille samt möjlig linbana från Bergsjön via Hjällbo till Bäckebo och Körkarlens gata, Backa.

Biltrafik

Trafik- och gatunätet i Angered formades på 1960-talet, när stadsområdet byggdes ut med breda gator avsedda för betydligt större trafikmängder än vad som trafikerar dem idag. Det övergripande vägnätet inom stadsdelen Angered har i många avseenden med dagens planeringsfilosofi en överstandard. Gatunätet har överlag god kapacitet och möjliggör höga hastigheter. Vid ett fåtal korsningar uppkommer det ibland köer under maxtimmen. Det högst belastade korsningarna bedöms vara Angeredsleden/ Korpvägen samt Angeredsleden/ Norrleden. Även Korpvägen/ Hjällbovägen har hög belastning.

Angeredsleden, Norrleden samt Hjällbovägen närmast Lärjemotet har cirka 20 000 f/d. Övriga gator har omkring 10 000 f/d eller lägre. I detta sammanhang kan nämnas att Linnégatan närmast Järntorget har cirka 11 000 f/d.

Väg 190 (del av Hjällbovägen samt Gråbovägen), Angeredsleden samt Norrleden/Angeredsbron är statliga vägar där Trafikverket är väghållare. Övriga gator är kommunala.

Majoriteten av gatorna inom området har skyltad hastighet 50 km/h. Undantagen gäller Rannebergsvägen, Råvebergsvägen, Norrleden/Gårdstens-tunneln, Angeredsleden, Angereds Storåsväg och vissa delar av Hjällbovägen och väg 190 vilka har skyltad hastighet 70 km/h.

Godstrafik

Större volymer tung trafik förekommer främst på Gråbovägen, Angereds Storåsväg – Korpvägen, Angeredsleden samt Norrleden. Dessa vägar är även upplåtna för transporter av farligt gods. Undantaget är Gråbovägen väster om Angereds Storåsväg. Flödesmätningar utmed dessa gator visar att mellan 8 - 13 procent av totala antalet fordon är tung trafik.

4.7 Hälsa och säkerhet

Luft

Miljöförvaltningens luftkvalitetskarta för kvävedioxid visar att miljökvalitetsnormens medelvärden för år, dygn och timme inte överskrids i någon del av programområdet.

Buller

Översiktliga beräkningar från 2018 visar att det är bullerutsatt utefter spårvägen där det inte är tunnel och utefter de större vägarna i programområdet. Här ligger beräknade värden på över 65 dB (dygnsmedelvärde). Staden har tagit ett inriktningsbeslut om att förtäta staden längs med kollektivtrafikstråken. Det innebär på många platser en konflikt mellan förtätning och höga bullervärden. Lämpligheten att bygga i bullerutsatta lägen behöver värderas från plats till plats och vägas mot vad en bebyggelse skapar för värden i övrigt och vilka andra kvaliteter bostäder i det bullerutsatta läget får. Områdets ljudmiljö som helhet behöver också vägas in i bedömningen.

4.8 Mark

Geoteknik

Enligt SGU jordartskarta består marken i programområdet av berg i dagen (rosa färg i kartan), lera och sand (gul/orange färg). Områden med torv förekommer framförallt i dess norra delar och i angränsning till bergsslänter förekommer mindre moränområden.

Jorddjupen varierar i allmänhet mellan 0 och 40 meter men större djup förekommer bland annat i Angereds centrum. Leran som ofta innehåller

varierande grad av silt kan vara besvärlig ur schaktsynpunkt då den i hög grad är flytbenägen.

Grundvatten förekommer i ytliga jordlager som i undre grundvattenmagasin under leran.

Lärjeåns dalgång utgörs av skredkänslig mark till följd av de mjuka lerorna i kombination med ån. Historiskt har flertalet skred inträffat som omformat marken längs med ån, bland annat skredet i



Kvävedioxid, dygnsmedelvärde. Rött överskrider miljökvalitetsnormen.

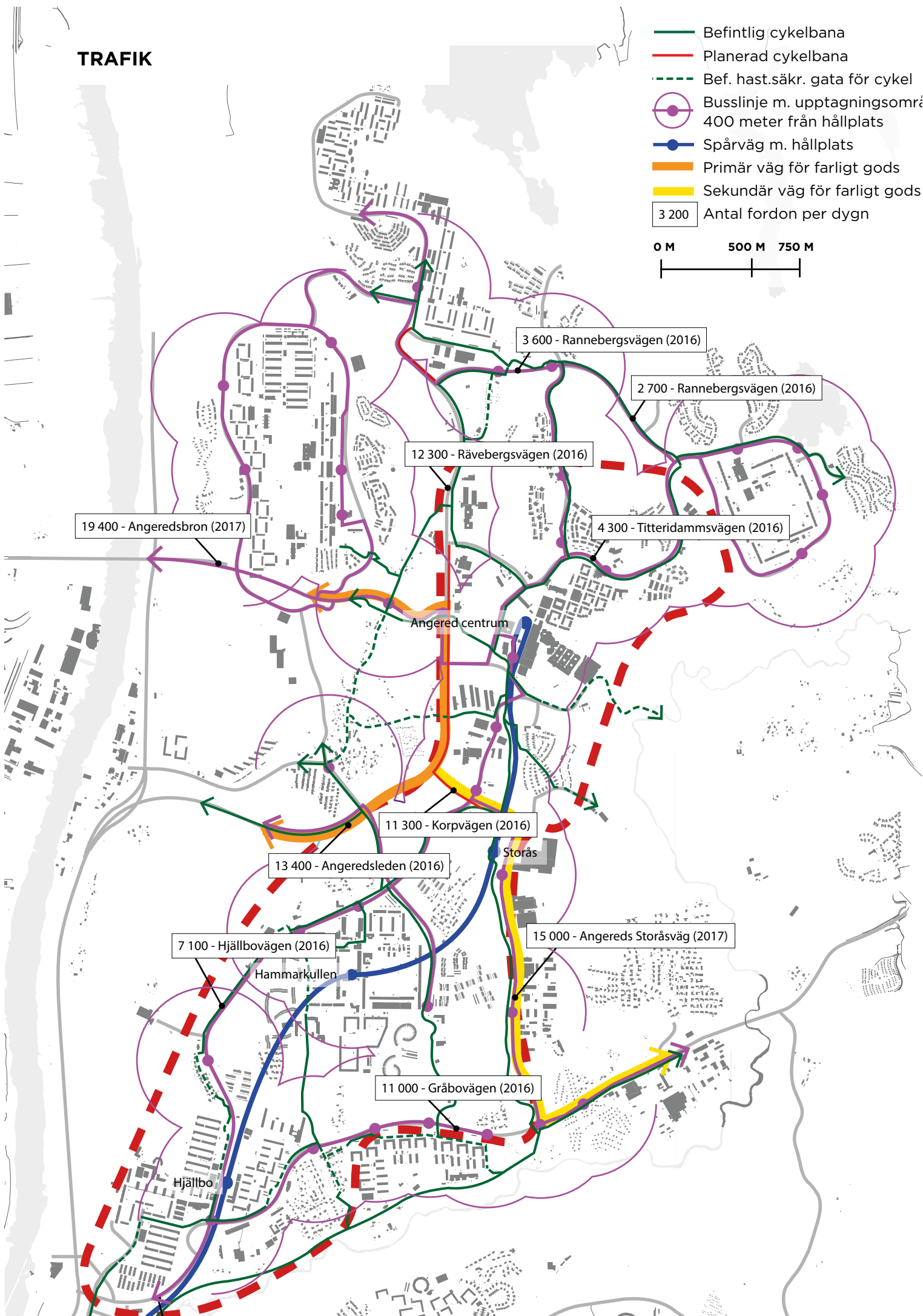


Trafikbuller, dygnsmedelvärde. Rött överskrider 65 dBA.

TRAFIK

- Befintlig cykelbana
- Planerad cykelbana
- - - Bef. hast.säkr. gata för cykel
- Busslinje m. upptagningsområde 400 meter från hållplats
- Spårväg m. hållplats
- Primär väg för farligt gods
- Sekundär väg för farligt gods
- 3 200 Antal fordon per dygn

0 M 500 M 750 M



Gunnilse 1730 som är ett av de största som inträffat i Sverige. Ravinlandskapet i Lärjeåns dalgång är klassat som en geotop, vilket innebär ett område utvalt av SGU (2006) som representerar värdefulla geovetenskapliga objekt inom Göteborgs kommun.

Generellt är stabiliteten tillfredställande i programområdet men det finns enskilda platser där där tekniska åtgärder kan behövas för att marken ska vara säker bygga på eller belasta med nya vägar eller liknande. Det är i anslutning till Lärjeåns dalgång, södra Hjällbo och östra/sydöstra Angered centrum.

I samband med vidare detaljplanarbeten behöver mark- och geotekniska förutsättningar utredas för respektive delområde mer i detalj avseende stabilitet med mera.

Radon

Marken inom programområdet är till stora delar klassad som normalriskområde avseende radon enligt SGU:s översiktliga radonriskkarta. I de områden där jordlagren utgörs av lera är marken klassad som lågriskområde.

4.9 Teknik

Teknisk försörjning

El, värme, vatten och avlopp finns utbyggt i området. Vid en utbyggnad av området krävs förstärkning av distributionsnätet för el både inom och till stadsdelen. Eventuell utbyggnad av fjärrvärmenätet får utredas och avgöras vid kommande detaljplanläggning. En utbyggnad av området kan medföra att anläggningar för vatten och avlopp behöver uppdimensioneras.

Vidare utredning kring kapacitet i de olika delområdena får bedömas/utredas vid vidare planläggning. I kommande planarbeten ska hänsyn tas till behov av utrymme för elledningsstråk och nätstationer.

Dagvatten och skyfall

Under programarbetet har flera områden lyfts ut som problemområden eller områden som ska reserveras som skyfallsytor eller ytor för reningslösningar. Dessa ytor har stor potential för att bidra positivt till den sociala hållbarheten i stadsutvecklingen. Med rätt utformningar skapar dagvatten och skyfallslösningar mervärden för de boende i området och kan ses som en resurs. Det kan exempelvis utformas för rekreation, lek, pedagogik och ökade grönytor i området.

Konsekvenserna av skyfall har bedömts för utredningsområdet utifrån skadekostnad, framkomlighet samt samhällsviktiga funktioner. Förutsättningarna med relativt mycket mark som inte är exploaterad gör att konsekvenserna av skyfall generellt inte blir så allvarliga i stora delar av området och att åtgärdspotentialen är stor.

Det finns separerade dagvattenledningar i hela utredningsområdet vilket innebär att dagvatten och spillvatten avleds i skilda ledningssystem. Det finns



Förklaring för SGU jordarter

[Light brown]	Organiska jordarter (kärr, mosse)
[Blue]	Vatten
[Pink]	Berg i dagen eller nära markytan (berg och tunt jordtäck)
[Yellow]	Morän (alla moräntyper)
[Light blue]	Lera (ler-silt)
[Orange]	Svallsediment (finsand-klapper)
[Light pink]	Svåmsediment, (ler-sand)
[Green]	Isålvssediment (isålvssand, isålvsmaterial i allmänhet)
[Dark green]	Fyllning på isålvssediment (isålvssand, isålvsmaterial i allmänhet)
[Light green]	Fyllning på lera (ler-silt)
[Light brown]	Fyllning på organiska jordarter (kärr, mosse)
[Light green]	Fyllning på okänt underlag
[Light green]	Omväxlande morän och sorterade sediment (Göteborgsmoränen)
[Yellow]	Fyllning på svallsediment (finsand-klapper)
[Pink]	Fyllning på berg i dagen eller nära markytan (berg och tunt jordtäck)
[Dark green]	Vitringsjord
[Light pink]	Fyllning på svåmsediment, (ler-sand)

SGU:s jordartskarta

även en tunnel inom utredningsområdet som har god kapacitet för avledning av dagvatten till Göta Älv. Kapaciteten på ledningssystemet är i stora delar av området tillräcklig för dagens bebyggelse och krav men det finns områden som redan idag har kapacitetsbrist vilket måste specificeras i framtida exploateringar. Vid nybyggnation ställs högre krav och om större grönområden omvandlas till hårdgjorda ytor finns risk att kapaciteten i befintliga system överstigs. Detta behöver studeras i varje planområde.

Utredningsområdet ligger inom avrinningsområdena för Göta Älv (norr om råvattenintaget) och Lärjeån vilket innebär att det är Miljöförvaltningens riktlinjer för dagvatten som gäller. Det medför att dagvatten från alla typer av ytor kommer behöva genomgå någon form av rening. Både Göta Älv och Lärjeån är klassade enligt Miljökvalitetsnormer och det är viktigt att dagvattnets belastning från området inte ökar för att miljökvalitetsnormerna inte ska påverkas.

5 KÄLLFÖRTECKNING

Underlagsrapporter och utredningar inom programarbetet

Göteborgs stad, Kretslopp och vatten, Dagvatten- och skyfallsutredning, 2018

Göteborgs stad, Melica, Kulturmiljöutredning inför program för stadsutveckling i Angered, 2018

Göteborgs stad, Tyrens, Hjälliboskolan - kulturmiljöutredning, 2019

Göteborgs stad, Naturcentrum, Naturvärdesinventering Angered, 2017

Göteborgs stad, ÅF, Trafikutredning med fokus på att skapa hållbara och jämlika miljöer utifrån oskyddade trafikanter – Program för stadsutveckling i Angered, 2018

Göteborgs stad, Ramboll, Inventering spårväg Angered-Rannebergen, 2019

Göteborgs stad, ÅF Nulägesbeskrivning Angered - trafik och mobilitet. En del i programarbetet för stadsutveckling i Angered, 2016

Göteborgs stad, ÅF, Trafikanalys - Program för stadsutveckling Angered, 2018

Övriga av staden framtagna underlagsmaterial

Framtiden Byggutveckling AB, SWMS arkitektur m fl. Strukturplan för Hjällbo, januari 2020

Framtiden Byggutveckling AB: Värdeskapande stadsutveckling - Hjällbo-Hammarkullen-Angered centrum-Rannebergen, 2018

Göteborgs stads Stadsbyggnadskontor, Strukturplan för Hammarkullen, planeringsunderlag av Strategiska avdelningen, 2019

Stadsdelsförvaltningen Angered, Angered's lokala stadsutvecklingsprogram 2019-2030, 2018

Tryckta källor

Göteborgs stad, Grönstrategi för en tät och grön stad, 2014

Göteborgs stad, Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg. Ett program för bevarande del 1 och 2, 1999

Göteborgs stad, Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, del 3, Göteborgs stad, 2014

Göteborgs stad, Miljökvalitetsmål för Göteborg, reviderade, 2018

Göteborgs stad, Strategi för utbyggnadsplanering Göteborg 2035, 2014

Göteborgs stad, Trafikstrategi för en nära storstad, 2014

Göteborgs stad, Översiktsplan för Göteborg, fördjupad inom sektorn farligt gods, Kommunfullmäktige 1999

Göteborgs stad, Översiktsplan för Göteborg. Antagen av kommunfullmäktige 2009-02-26.

Göteborgs stad, Översiktsplan för Göteborg – samrådshandling, december 2018

Göteborgs stads Stadsbyggnadskontor, Program för verksamheter och bostäder vid Råvebergsvägen, 2008

Länsstyrelsen i Västra Götalands län m fl. Riskhantering i detaljplaneprocessen, September 2006

Nationella operativa avdelningen (NOA), Kriminell påverkan i lokalsamhället – En lägesbild för utvecklingen i utsatta områden, 2019

Västra Götalandsregionen, Göteborg stad, Mölndals stad och Partille kommun; Målbild Koll2035 Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille. 2018.

Göteborgs Stad och Polisen, Särskilt utsatta områden i Göteborg, 2017.