



Göteborgs
Stad



ÖVERGRIPANDE INRIKTNING FÖR SAMORDNAD STADSUTVECKLING

DECEMBER 2024

INNEHÅLL

1.	INLEDNING.....	4
1.1	SYFTE	4
1.2	LÄSANVISNING.....	5
2.	UTGÅNGSPUNKTER.....	6
2.1	OMFATTNING.....	6
2.2	BEDÖMNINGSGRUND FÖR INRIKTNINGEN	7
3.	INRIKTNING FÖR STADSUTVECKLING	8
3.1	GENERELLA PRIORITERINGAR.....	8
3.2	PRIORITERADE INITIATIV	12
3.3	INNERSTADEN.....	14
3.4	CENTRALA HISINGEN	26
3.5	ÖSTRA MELLANSTADEN	30
3.6	ANGERED.....	34
3.7	SYDVÄSTRA MELLANSTADEN.....	37
3.8	YTTERSTADEN.....	42
4.	KONSEKVENSER	47

1. INLEDNING

Göteborgs Stad behöver ett underlag för prioriteringar och vägval om vilken takt och i vilken ordning utbyggnaden av Göteborg kan ske. Prioriteringarna behöver omfatta överväganden kring måluppfyllelse och effekter samt kring genomförbarhet och ekonomi avseende kommunens samlade åtagande, både för att utveckla och upprätthålla stadens funktion. *Övergripande inriktning för samordnad stadsutveckling* (ÖISS) utgör en del i detta arbete.

1.1 SYFTE

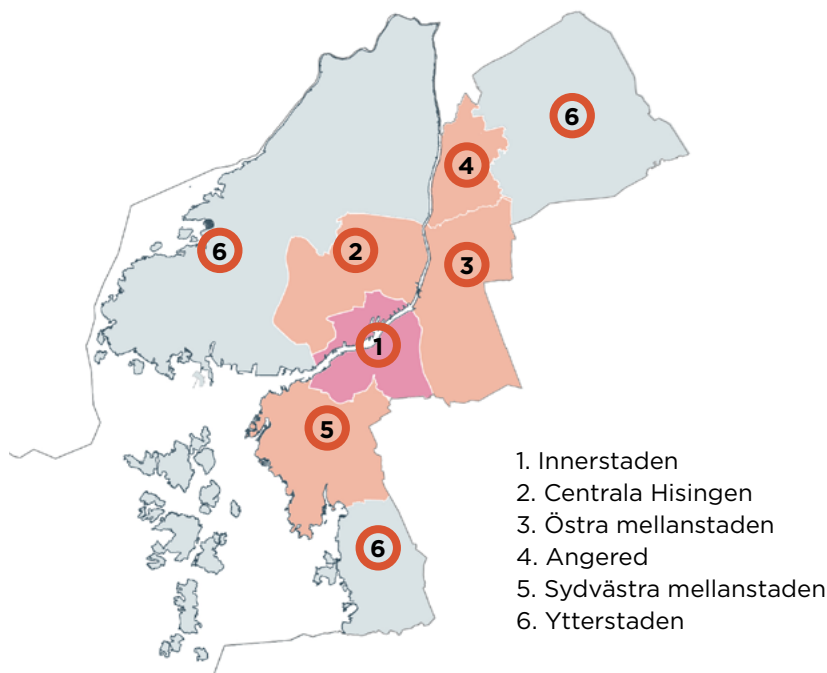
ÖISS utgör ett kompletterande och samlat styrnings- och ledningsverktyg i relation till översiktsplanen, planeringsstrategin och andra styrande dokument och i relation till budgetprocessen och genomförandeplaner. Genom ÖISS tar kommunen ställning till vilka aktiviteter som är aktuella för olika initiativ samt i vissa fall även till när dessa är lämpliga att genomföra. Med stöd av beslutad inriktning kan kommunfullmäktige sedan fatta beslut om prioritering av ekonomiska resurser och beslut om specifika initiativ. Fördjupade analyser och underlag avseende genomförbarhet och ekonomi behöver utvecklas kontinuerligt inom ramen för den taktiska planeringen.

ÖISS syftar till att vägleda och utgöra ett stöd för de stadsutvecklande nämndernas verksamhets- och investeringsplanering. Inriktningen gäller tills vidare, men om förutsättningarna ändras kan detta påverka inriktningens aktualitet och motivera en omprövning av och nytt beslut om inriktningen. En utgångspunkt är att kommunfullmäktige beslutar om ÖISS en gång per mandatperiod. Den ersätter inte den årliga verksamhets- och investeringsplaneringen som görs av respektive ansvarig nämnd.



1.2 LÄSANVISNING

Detta dokument är indelat i tre delar. I kapitel 2 presenteras och förklaras begrepp och definitioner. Kapitel 3 redovisar inriktningen dels genom generella prioriteringar för hela staden, dels genom prioriterade initiativ per geografi. De geografiska inriktningarna utgår från översiktsplanens geografiska indelning i innerstaden, mellanstaden och ytterstaden. Mellanstaden är indelad i centrala Hisingen, Angered, östra mellanstaden och sydvästra mellanstaden. I kapitel 4 beskrivs övergripande konsekvenser av förslagen inriktning.



Övervägandena i ÖISS bygger på kunskap om stadens förutsättningar och utmaningar. I arbetet har två kunskapsunderlag ställts samman: *Förutsättningar för utbyggnad* samt *Ekonomiska förutsättningar för stadsutvecklingen*. I de båda kunskapsunderlagen finns mer utförliga beskrivningar av stadens förutsättningar och utmaningar, tematiskt och geografiskt skildrade.

Det första kunskapsunderlaget behandlar viktiga drivkrafter för stadsutvecklingen samt beskriver förutsättningar för stadens utveckling i förhållande till kommunens målsättningar. Vidare identifieras behov och brister som behöver tas om hand i den övergripande inriktningen för stadsutvecklingen. Kunskapsunderlaget kan fungera som en fördjupad beskrivning för ökad förståelse av de inriktningar som framgår av ÖISS.

Det andra kunskapsunderlaget belyser nuläget för kommunens ekonomiska förutsättningar och sammanhang inom stadsutvecklingen. Fokus för kunskapsunderlaget är investeringar, exploateringsverksamhet, kapitalkostnader samt drift och underhåll.

Läs mer i kunskapsunderlagen

Förutsättningar för utbyggnad

Ekonomiska förutsättningar för stadsutvecklingen

2. UTGÅNGSPUNKTER

2.1 OMFATTNING

ÖISS redovisar en inriktning för såväl pågående som planerade stadsutvecklingsinitiativ och åtgärder. Fokus är att synliggöra dels åtgärder som kommer att innebära ett stort ekonomiskt åtagande för kommunen, dels åtgärder som ställer särskilda krav på samordning mellan de stadsutvecklande nämnderna. Det innebär att det finns många projekt och investeringar som inte omnämns i ÖISS. För dessa kan de generella prioriteringarna bidra med vägledning. Andra hanteras helt inom ramen för respektive nämnds grunduppdrag. Konkreta åtgärder för kontinuerlig drift och planerat underhåll av kommunens olika anläggningar behandlas inte.

De stadsutvecklingsinsatser som behandlas särskilt i ÖISS har delats in i tre olika typer: stadsutvecklingsinitiativ, systemviktiga initiativ och stadsmiljöinitiativ.

Stadsutvecklingsinitiativ

Ett stadsutvecklingsinitiativ utgörs av ett större geografiskt område där det finns förutsättningar för utveckling av blandad stadsbebyggelse eller utveckling av verksamhetsmark. Ett stadsutvecklingsinitiativ består av flera stora och små projekt och inkluderar stadsmiljöinitiativ och -åtgärder, exploateringsprojekt, teknisk försörjning och utvecklingsbehov av kommunal service. Dessa behov kan vara kopplade till såväl kommande exploatering som till befintliga brister eller en kombination av detta. Här ingår såväl pågående som kommande stadsutveckling och i de flesta fall berörs kommunens mark. Det innebär sammantaget att de kräver en hög grad av samordning när det gäller exempelvis resurssättning och investeringsberedskap.

Systemviktiga initiativ

Till systemviktiga initiativ räknas sådana som i första hand syftar till att säkra kapacitet och utveckla funktion för dagens såväl som för framtida behov. Åtgärderna rör utveckling av stadens trafiksystem, grönstruktur inklusive blågröna stråk, klimatanpassning och stadens tekniska försörjningssystem. Åtgärden kan vara av lokal karaktär men har betydelse för hela staden ur ett systemperspektiv.

Motivet till att särskilt belysa systemviktiga åtgärder är att de ofta innebär stora investeringar. Ett riktvärde för detta är om åtgärden uppgår till minst 300 miljoner kronor. Ett annat motiv kan vara att de är tidskritiska och att det finns ett stort behov av samordning eller bedöms vara av principiell karaktär. En systemviktig åtgärd kan ingå i ett stadsutvecklingsinitiativ om den framför allt berör den geografiska.

Stadsmiljöinitiativ

Stadsmiljöinitiativ syftar i första hand till att stärka och utveckla det gemensamma stadsrummet. Dessa åtgärder har ofta en stor lokal nytta, men kan också skapa nytta för staden som helhet till exempel genom att utveckla och stärka stråk. Andra exempel på åtgärder som kan ingå är utveckling av parker, torg samt

Många initiativ är komplexa att realisera och arbetet pågår under lång tid. Faktorer som påverkar förutsättningarna att genomföra förändras inte heller sällan under arbetets gång.

Tidigt i arbetet med stadsutvecklingsinitiativ råder naturligt en rad okända faktorer. Det kan handla om tekniska eller ekonomiska förhållanden, om legala möjligheter, om intresse från olika intressenter och kunder eller andra förhållanden. Ett metodiskt utvecklingsarbete med löpande uppdateringar om förutsättningar för att minska graden av osäkerhet är avgörande för att kunna fatta avvägda beslut om stadens roll i utvecklingen av staden i allmänhet och om respektive utvecklingsinitiativ i synnerhet.

åtgärder för att stärka förutsättningarna för hållbar mobilitet till exempel gång och cykel. Ett stadsmiljöinitiativ kan ingå i ett stadsutvecklingsinitiativ om den framför allt berör den geografiska. Ett riktvärde för om åtgärden omnämns i ÖISS är att den uppgår till minst 300 miljoner kronor.

2.2 BEDÖMNINGSGRUND FÖR INRIKTNINGEN

Samhällsnytta

Den bärande principen för inriktningen är att stadsutvecklingsinitiativ och åtgärder med hög samhällsnytta ska prioriteras. Utgångspunkten för bedömning av samhällsnytta är hur väl ett stadsutvecklingsinitiativ eller en åtgärd bidrar till måluppfyllelse av kommunfullmäktiges mål och strategier. De styrdokument som har legat till grund för bedömningen är:

- Översiktsplan för Göteborg
- Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030
- Göteborgs Stads program för en jämlik stad 2018–2026
- Program för bostadsförsörjning i Göteborg 2021–2026
- Göteborgs Stads Näringslivsstrategiska program 2023–2035

Översiktsplanens utvecklingsinriktning mot en mer nära, sammanhållen och robust stad är central för bedömningen av initiativ.

Mognadsgrad

Vilka förutsättningar ett initiativ har för att realiseras är framför allt kopplat till vilket skede det befinner sig i och vilka beroenden som finns. Sammantaget kan detta beskrivas som initiativets mognadsgrad.

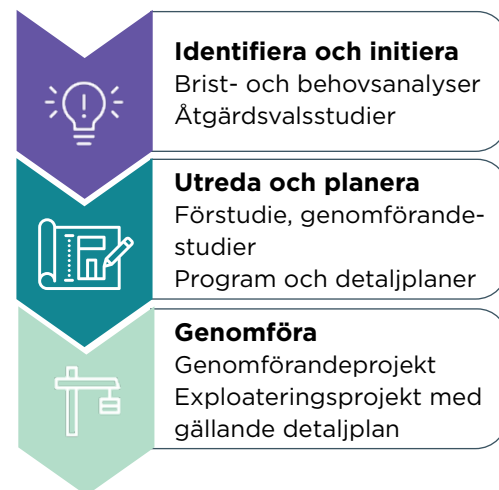
Vilket *skede* ett initiativ befinner sig i synliggör vilket nödvändigt underlag och vilka erforderliga beslut som finns. I arbetet med initiativ tas olika underlag och analyser fram i olika skeden och inför olika beslut.

Beroenden kan vara fysiska eller tekniska beroenden mellan åtgärder inom ett geografiskt område eller utbyggnadsmässiga beroenden mellan områden. Andra former av beroenden kan vara avtalsmässiga med avseende på exempelvis Sverigeförhandlingen, Västsvenska paketet eller andra avtal med externa parter. Sådana beroenden kan ha tidskritiska beståndsdelar. Initiativ kan också vara beroende av finansiering genom nationell och regional infrastrukturplan.

Ytterligare en faktor för bedömningen av mognadsgrad är rådighetsfrågor relaterade till om och när initiativet kan möjliggöras. Till exempel kan stadens olika upplåtelseavtal ha betydelse för tidpunkten och utbyggnadsmöjligheten och därmed mognadsgraden. Tillståndprocesser är ytterligare andra exempel på rådighetsfaktorer som i vissa fall har betydelse för bedömning av mognadsgraden.

Läs mer

I kunskapsunderlaget *Förutsättningar för utbyggnad* framgår mer detaljerat vilka mål och strategier från dessa styrande program som är relevanta för respektive tematiskt område.



Initiativen har delats in grovt i tre olika skeden. Figuren ger exempel på vad respektive skede omfattar.



3. INRIKTNING FÖR STADSUTVECKLING

De initiativ som lyfts fram i ÖISS är de som bäst bedöms ta hand om de utmaningar Göteborg står inför. Det handlar om att bereda plats för fler göteborgare och samtidigt klara av att möta utmaningar såsom ett förändrat klimat och en jämlik tillgång till stadens resurser.

Inriktningen för stadsutvecklingen består dels av generella prioriteringar, dels av prioriterade initiativ. Initiativ som tydligt relaterar till de generella prioriteringarna, är prioriterade i relation till andra jämförbara åtgärder. Likaså är åtgärder som bedöms vara en förutsättning för eller tydligt stödja ett utpekat initiativ prioriterade i relation till andra jämförbara investeringar och åtgärder.

Beslutet om övergripande inriktning för samordnad stadsutveckling ersätter inte erforderliga beslut för exempelvis planprogram, detaljplan eller investeringsprojekt. Det innebär att inriktningen för ett initiativ sedan följer ordinarie beslutsprocess och är föremål för fortsatt prövning vad gäller tid, kostnad och innehåll.

3.1 GENERELLA PRIORITERINGAR

De generella prioriteringarna gäller för Göteborg som helhet och syftar till att lyfta fram de uppgifter som tidsmässigt är viktigast för kommunen att fokusera på. För nämnder som bedriver systemkritisk och speciallagsreglerad verksamhet kan dessutom finnas särskilt beslutade prioriteringsordningar.



Prioritera åtgärder som skyndar på klimatomställningen

En hållbar stad behöver initiativ som stärker förutsättningar för omställning från fossilberoende. Översiktsplanens långsiktiga mål om att Göteborg ska bli en mer nära, sammanhållen och robust stad utgör grunden för hur stadsutvecklingen kan bidra till klimatomställningen. En klimatsmart stad är tät och blandad med närhet till service och goda möjligheter för cirkulära lösningar. Åtgärder som bidrar till att underlätta och möjliggöra en hållbar livsstil med ett resurseffektivt transportsystem, resurseffektiva byggnader och plats för hållbar energiförsörjning ska därför alltid prioriteras högt.

I uppföljningen 2023 av Göteborgs Stads Miljö- och klimatprogram framkom att det krävs en högre takt i omställningen för att nå Göteborgs klimatmål till 2030. Parallellt med det långsiktiga arbetet behövs därför en kraftsamling kring åtgärder som ger resultat i närtid. Ett fokus är till exempel att prioritera arbetet med hållbart resande genom att minska biltrafiken och samtidigt öka ytor och prioritet för gång, cykel och grönstruktur.



Kraftsamla för en mer sammanhållen stad

Alla aktörer inom stadsutvecklingen behöver i närtid kraftsamla för att nå målsättningen om en mer sammanhållen stad. Detta innebär att initiativ i socioekonomisk utsatta områden ska prioriteras högt. För att den stadsutveckling som översiktsplanen möjliggör ska bidra till en mer socialt hållbar och jämlik stad behöver prioriteringar göras.

Framförallt behöver potentialen för bostäder och nya jobb förverkligas på fler ställen för att uppnå en bättre geografisk balans. Utveckling av offentliga rum i utsatta områden är en viktig del för att nå målsättningarna om en mer sammanhållen stad. De lokala torgen i har stor betydelse för områdesutvecklingen. Bland annat krävs insatser för utveckling av stadskvaliteter och för att förbättra strukturer och flöden. Även idrotts- och rekreationsmiljöer är en viktig resurs för att skapa förutsättningar för rörelse i vardagen i olika former oavsett om det rör sig om organiserad idrott, friluftsliv eller individuell fritid.



Planera för bostäder utifrån stadens behov

Även om de demografiska förutsättningarna är under förändring är bedömningen att bostadsbyggandet i Göteborg behöver ligga på en fortsatt hög nivå. En förutsättning för ett fortsatt högt bostadsbyggande är att de stora volymer som finns i såväl exploateringsprojekt med lagakraftvunna detaljplaner som projekt med pågående detaljplan genomförs. Det innebär att ett stort fokus i närtid behöver ligga på att färdigställa detaljplaner och genomföra exploateringen.

Arbete med att ta fram ett nytt program för bostadsförsörjning pågår och kommer att ge svar på hur behovet framöver ser ut. Baserat på tidigare analyser bör inriktningen tills vidare vara att årligen starta detaljplaner med innehåll motsvarande cirka 3 500 – 4 000 bostäder fram till 2030. Det finns fördelar med att hålla en jämn takt i planeringen av bostäder för att kunna balansera resurser över tid för såväl planeringen som för genomförandet.

En viktig förutsättning för vilka bostadsvolymer som kan planeras för är hur väl behovet av kommunal service kan tillgodoses. Dessa förutsättningar är dimensionerande för hur mycket och vilken typ av bostäder som kan byggas.



Prioritera systemviktiga åtgärder

Baserat på nya omvärldsförutsättningar kommer stadsplaneringen att behöva ha ett ökat ansvar för och därmed fokus på frågor som rör robusthet. Det innebär till exempel ett ökat fokus på totalförsvaret, i synnerhet behoven för den civila delen. Säkerhets- och beredskapsperspektivet ska därför alltid beaktas i planeringen och vägas mot ett föreslaget initiativ. Behovet att fokusera på robusthet innebär också att systemviktiga initiativ ska prioriteras. Detta gäller framförallt klimatanpassning, kollektivtrafik och system för teknisk försörjning.

Det finns behov av stora anpassningar för att möta utmaningar som följer av ett förändrat klimat och det finns redan en klimatanpassningsskuld i den befintliga bebyggelsen. Grönska och träd behöver tillföras för att sänka stadstemperaturen och för att öka beredskapen för att hantera långvariga perioder av värmeböljor. Arbetet för att skydda Göteborg mot stigande havsvattennivåer behöver intensifieras. Det handlar bland annat om olika former av älvkantsskydd samt yttre skyddsportar. Målsättningen är att älvkantsskyddet ska vara utbyggt 2040 och de yttre skyddsportarna förväntas behöva vara på plats till cirka 2070. Hanteringen av skyfall kommer att medföra stora investeringar för att säkra värden och viktiga funktioner. Det är viktigt att stadens styrning kring skyfallsfrågan utvecklas eftersom tillgängliga ytor i staden är begränsade vilket ställer höga krav på samordning.

Kollektivtrafiksystemet behöver attrahera och ta hand om fler resenärer, såväl för lokala resor som för att möta resandebehovet från kranskommunerna. Särskilt viktig för Göteborg är kapacitet i spårvägssystemet. Flera delar av det som föreslås Målbild Koll2035 är i planeringsskede och stora delar saknar finansiering. En prioriterad åtgärd är att fortsätta planering för och genomförande av möjliggörandet för 45 meters spårvagnar. Till sammans med Västtrafiks inköp av längre fordon innebär det en kraftfull kapacitetsökning som är nödvändig för planerad stadsutveckling. En förutsättning för denna åtgärd är även att säkerställa ytor för lämpliga spårvagnsdepåer. Även det pågående spårprojektet Brunnsbo-Linné, inklusive Lindholmsförbindelsen, är viktigt för hela staden då systemlösningen bygger på en utvecklad innerstadsring för spårvägen. En koppling mellan tillkommande och befintliga spårbanor kommer att optimera resanderbjudandet för kollektivtrafikresenärer.

Inom ramen för hantering av avlopp och avfall samt dricksvatten- och energiförsörjningen står Göteborg inför behov av flera systemviktiga initiativ. De största investeringarna för dricksvattensystemet är åtgärder som säkerställer trygg leverans till dagens och framtidens invånare. Avloppssystemen är gamla och det finns behov av storskaliga åtgärder för att bibehålla funktion och möjliggöra stadsutveckling. Det finns även behov av nya anläggningar kopplat till avfallshantering. Detta är ofta svårlokaliserade verksamheter som exempelvis deponier, masshanteringsplatser och kretsloppsparkar.



Utveckla blågröna stråk och parker

Samhället är beroende av biologisk mångfald, fungerande ekosystem och leverans av ekosystemtjänster. För detta behövs ett fortsatt arbete med att utveckla stadens grönstruktur och blågröna stråk. För att utveckla de blågröna stråken enligt översiktsplanen krävs en långsiktig planering och ekonomiska medel för investering och drift. För en samlad bedömning av

insatser på kort och lång sikt krävs analyser och underlag som belyser helheten och stråkens värden i form av bland annat tillgänglighet, sociala och ekologiska värden samt högvattenskydd.

Älvstråket, både den norra och södra sidan, är viktiga att prioritera bland annat relaterat till behovet av högvattenskydd och omfattningen av de stadsomvandlingsområden som finns längs älven. Hur översiktsplanens övriga blågröna stråk kan utvecklas behöver också utredas, bland annat i relation till åtgärder för att klara miljökvalitetsnormerna. Förutom norra och södra älvstråket bör fokus för sådan utredning vara Kvillebäcken, Möln-dalsån och Säveån.

En annan viktig del för utvecklingen av grönstrukturen är tillskapandet och utveckling av de parker som översiktsplanen redovisar. En utvecklingsordning behöver tas fram för att tydligare kunna relatera parkinvesteringar till andra initiativ inom stadsutvecklingen.



Planera för nya jobb på rätt plats

Exempel på vad det innebär att prioritera nya jobb på rätt plats är att ny kontorsbebyggelse planeras i lägen som stödjer hållbart resande och som stödjer stadens långsiktiga utbyggnadsstrategi med att utveckla nya noder och tyngdpunkter. Att skapa lämpliga platser för småindustri är också fortsatt prioriterat.

Det geografiska läget och förutsättningar för genomförande ska utgöra en viktig faktor för prioritering av pågående planering samt beslut om nya projekt och initiativ för mark och lokaler till näringslivet. Då den största volymen kontor i prognoser finns i innerstaden söder om älven, där det idag finns en hög koncentration av arbetsplatser, behöver en balansering av volymer eftersträvas. Mellanstaden och dess tyngdpunkter behöver stärkas genom fortsatt arbete och prioriteringar av investeringar i stadsmiljö och kollektivtrafik. Ny mark för småindustri behöver också fortsatt prioriteras.



Värdera fördelningen mellan ny- och reinvesteringar

Ett mycket stort kapital är investerat i anläggningar av olika slag, så som byggnader och fysisk infrastruktur. Kommunens underhållsskuld är omfattande inom många områden. Det är därför viktigt att tillräckliga resurser säkerställs för det förebyggande underhållet. Detta för att upprätthålla kapacitet och funktion av befintliga anläggningar samt för att undvika kapitalförstöring och att stora kostnader därmed skjuts på framtiden och att kostnaderna ökar ytterligare.

Sammantaget speglar nämndernas investeringsnomineringar en investeringstakt som skulle medföra finansiella risker för kommunen. Relationen mellan stadens samlade ambitioner i stadsutvecklingen och den finansiella förmågan motiverar att kommunen kontinuerligt beaktar och förhåller sig till de ekonomiska förutsättningarna.

Inriktningen innebär att beslutsunderlag med avseende på genomförbarhet och kommunens ekonomiska åtagande behöver säkerställas innan nästa skede påbörjas. Det är viktigt att detta säkerställs i så tidigt skede som möjligt. Det är avgörande för kommunens utveckling att nyinvesteringar i stadsutveckling sker i balans med en långsiktig finansiering av reinvesteringar, förvaltning och drift av staden.

3.2 PRIORITERADE INITIATIV

För varje geografiskt delområde finns en övergripande inriktning som synliggör prioriterade fokusområden och även vissa åtgärder som är systemviktiga för hela delområdet, ibland även för hela staden. Inom varje geografi finns sedan inriktningar för prioriterade initiativ.

En förutsättning för samtliga initiativ är att de bedöms bidra till måluppfyllelse alternativt löser ut beroenden för andra initiativ. Initiativen har också det gemensamt att de stödjer översiktsplanens utbyggnadsstrategi och kan bidra till en nära, sammanhållen och robust stad.

De prioriterade initiativen är indelade i tre olika inriktningskategorier: att fortsätta, att avvakta och att påbörja. För varje initiativ förtydligas dessa inriktningar genom att lyfta fram aktiviteter för respektive initiativ och åtgärder. Nedan beskrivs vad inriktningskategorierna innebär.

Att fortsätta

Kategorin omfattar initiativ som bör prioriteras för fortsatt planering och/eller genomförande.

För dessa initiativ har planering antingen pågått ett tag eller nyligen påbörjats. Flera initiativ i denna kategori befinner sig dessutom delvis redan i genomförandeskede. Kunskapen vad gäller nytta och ekonomi kan skilja sig mycket åt mellan initiativen men mognadsgraden bedöms generellt vara relativt hög.

Större initiativ kräver etappvis utbyggnad och genomförandet kommer pågå under en relativt lång tid. En grov angivelse är att investeringar förenade med dessa initiativ påbörjas om cirka 0-15 år.

Att påbörja

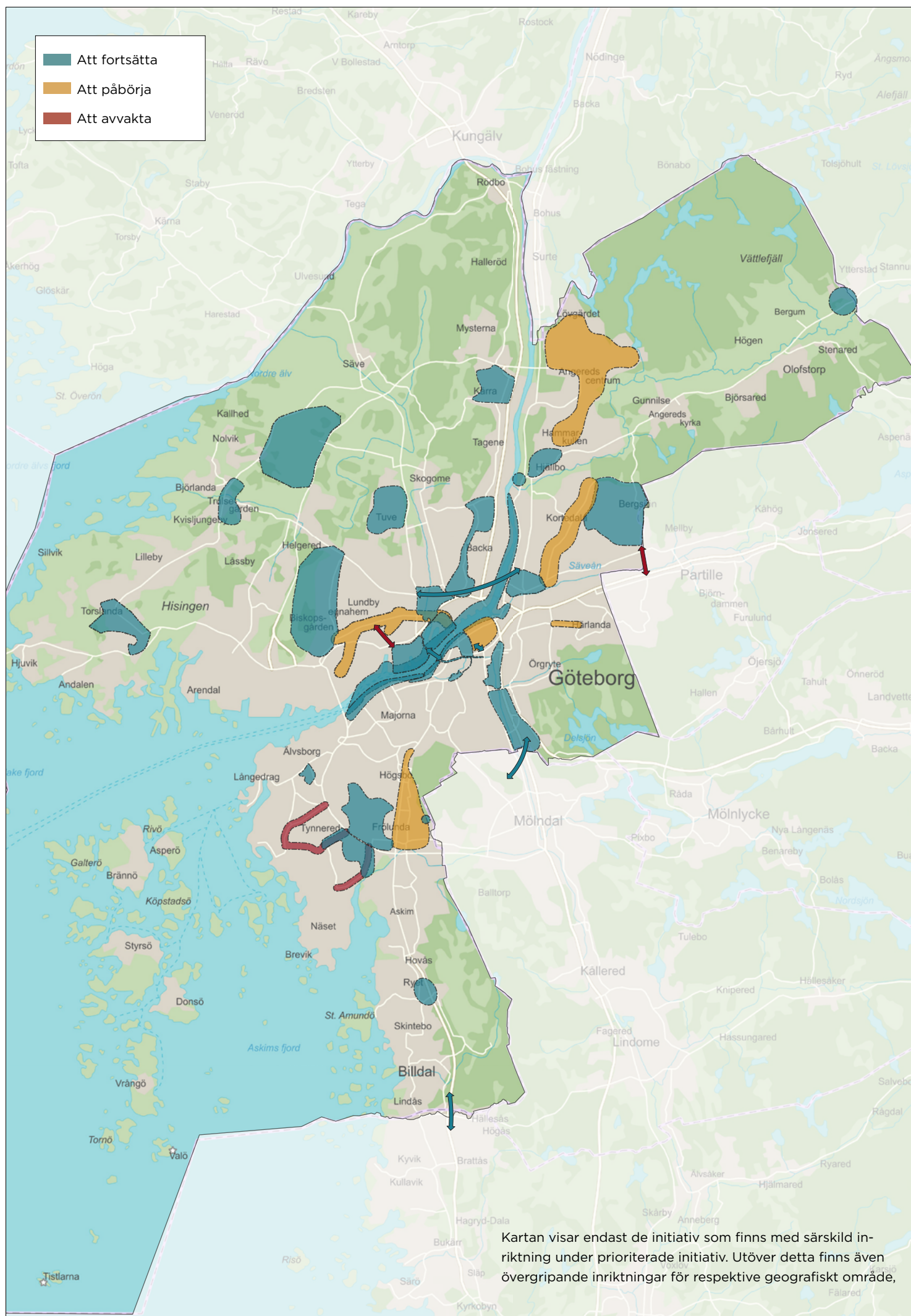
Denna kategori omfattar initiativ som föreslås vara prioriterade att påbörja när tillgängliga planeringsresurser finns.

Gemensamt för initiativ inom kategorin är att de kräver förberedande arbete innan konkret planering bör ta vid. Övergripande planering och utredning behövs för att kunna bedöma vilka åtaganden, beroenden och nyttor som skulle kunna följa av initiativet. Inriktningen att påbörja övergripande planering och analys av en geografi innebär inte per definition ett beslut om att påbörja efterföljande planeringssteg eller ett genomförande. För att ett initiativ ska övergå i nästa skede behövs flera beslut enligt ordinarie processer.

Att påbörja dessa initiativ innebär inga ekonomiska åtaganden i form av investeringsmedel, utan finansieras inom driftbudgeten. En exakt tidsbestämmelse för när investeringsmedel börjas nyttjas är svårt att sätta, men en grov angivelse är att investeringar förenade med dessa initiativ kan påbörjas om cirka 10-25 år.

Att avvakta

Denna kategori omfattar initiativ där ytterligare planering och/eller genomförande bör avvaktas. I nuläget bedöms förutsättningarna att fortsätta eller påbörja planeringsarbetet inte finnas. Det kan bero på att nyttan bedöms vara för låg i relation till andra initiativ, att det ekonomiska åtagandet bedöms vara för stort eller är otillräckligt utrett eller att det saknas tillgängliga planeringsresurser. Huvudsakligen beror denna bedömning på initiativens mognadsgrad men kan också bero på att nyttan bedöms vara begränsad i närtid i relation till andra initiativ.



Kartan visar endast de initiativ som finns med särskild inriktning under prioriterade initiativ. Utöver detta finns även övergripande inriktningar för respektive geografiskt område,



3.3 INNERSTADEN

Övergripande inriktningar och beroenden

Det finns planeringsmässiga förutsättningar att komplettera innerstaden med 28 000 bostäder och cirka 80 000 nya jobb. Detta inkluderar laga kraftvunna detaljplaner, pågående detaljplaner, positiva planbesked samt ytterligare potential som identifierats i program. Majoriteten av denna stadsutveckling ligger på medellång sikt, det vill säga den förväntas genomföras 2030–2040, men utbyggnaden kommer även att fortsätta efter 2040. Gullbergsvass och Södra älvstranden, Järnvågen till Klippan, ingår inte i denna utblick.

Att hålla en jämn takt med utbyggnaden av kommunal service är särskilt utmanande i innerstaden, här är dessutom konkurrensen stor om ytor. Plats för kommunal service behöver därför reserveras tidigt för att inte byggas bort. Befolkningsutvecklingen vad gäller barn i förskoleålder är för närvarande negativ och det finns därför inget behov på kort sikt av att utöka med fler förskoleplatser i innerstaden. Däremot finns det underskott av platser i vissa mellanområden som Olivedal-Haga-Annedal-Änggården, Norra Centrum och Kvillebäcken vilket kommer att innebära en förskjutning av platser inom området. På medellång sikt ökar behovet av fler förskoleplatser till exempel på norra älvstranden. För grundskola finns flera pågående projekt med möjlighet att realiseras på kort och medellång sikt. På längre sikt uppstår ytterligare behov av skolor kopplat till stadsutveckling inom till exempel Frihamnsområdet, Evenemangsområdet och Centralenområdet.

Det planeras för nya idrottshallar dels i västra delen av innerstaden, dels inom Backaplansområdet. Funktioner som idag finns i Lundbystrandshallen behöver säkras och ersättning för den nedbrunna Slottskogshallen liksom för idrotts-hallarna vid Valhallabadet behövs. Beslut finns om att ersätta Valhallabadet med ett nytt centralbad. I närtid finns även behov av en simhall i Majorna-Linnéområdet. Andra lokalbehov i innerstaden inkluderar ett kulturhus som planeras inom Backaplansområdet.

Utvecklingsordning för parker och blågröna stråk

I planering och genomförande av alla stadsutvecklingsinitiativ med ny bebyggelse behöver grönstruktur ingå. I innerstaden finns behov av utveckling och tillskapande av nya stadsdelsparker och bostadsnära parker. Detta drivs i stor utsträckning av övrig stadsutveckling. Innerstaden berörs av flera initiativ kopplat till stadsparker som är till för hela staden, det handlar dels om utveckling av Kungsparken, dels om fortsatt utveckling av Jubileumsparken i Frihamnen. Förutsättningarna för att utveckla området Sjöbergen-Röda sten till stadspark behöver också utredas. Bostadsnära parker som behöver utvecklas eller tillskapas för exploatering behöver ingå i projekten, delvis även stadsdelsparker och stadsparker om de kommer att nyttjas som bostadsnära park. För att identifiera en utbyggnadsordning av de parker som översiktsplanen redovisar behöver en taktisk parkplanering för staden som helhet genomföras.

Älvstråket utgör en viktig del av den blågröna strukturen i innerstaden. Både det norra och det södra älvstråkets karaktär och potential behöver utvecklas till

en helhet som möter upp olika markanspråk och målsättningar på bästa sätt. En utredning behöver belysa dels sociala värden som tillgängligheten till vattnet, dels ekologiska värden som hur ekosystemtjänster kan tillskapas. Andra aspekter som behöver hanteras är högvattenskyddet och hur kajerna inom området ska nyttjas.

Stadsmiljöinitiativ i innerstaden

I innerstaden pågår flera stora infrastrukturprojekt, några är på väg att färdigställas medan andra fortfarande är i planeringsskede. Kopplat till dessa projekt uppstår relativt omfattande behov av stadsmiljöåtgärder. Exempel på detta är utvecklingen runt västlänkens stationer. Det handlar till exempel om att återställa ett område till en förbättrad stadsmiljö eller om nya kopplingar som behövs för att nyttan med den nya infrastrukturen ska stärkas. Ett kommande projekt av detta slag är stadsmiljöinitiativ kopplat till utbyggnaden av spårväg Brunnsbo-Linné. Program för Linnéplatsen ger förslag på en helhetslösning för ett attraktivt och tillgängligt park- och stadsrum vilket inkluderar huvudentrén för Slottsskogen.

Ett annat större projekt som pågår i innerstaden är upprustningen av Avenyn. En genomförandestudie har godkänts under 2024. Datum för byggstart av den första etappen av upprustningen är inte bestämt.

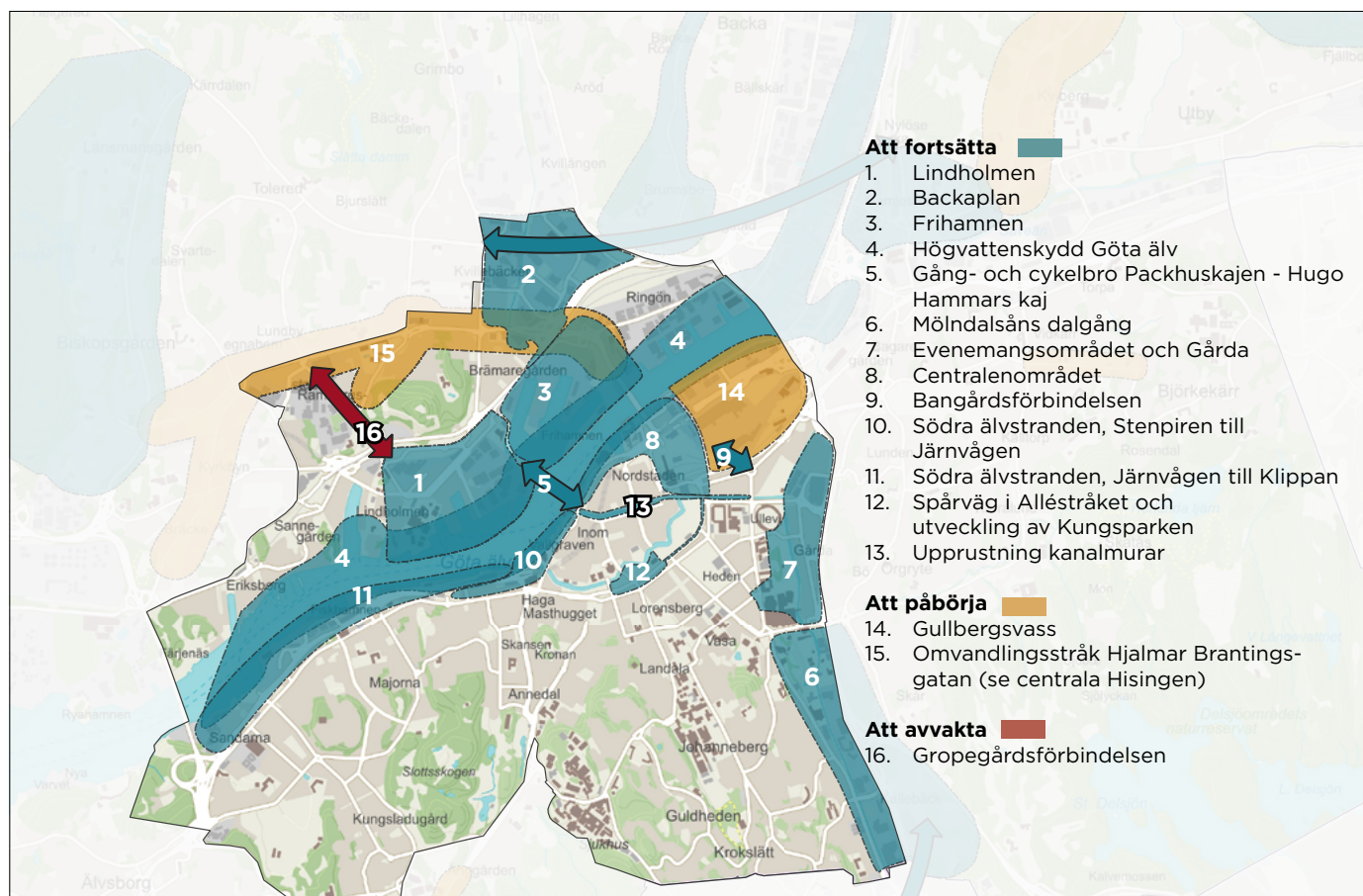
Komplicerad klimatanpassning i innerstaden

Stora översvämningssrisker vid skyfall finns i flera delar av innerstaden. Strukturella skyfallsåtgärder bedöms nödvändiga vid all stadsutveckling. Vid exploatering kan stora kostnader för skyfallsåtgärder förväntas. Skyfallsfrågan är särskilt komplicerad i följande områden i innerstaden:

- Centralenområdet och Gullbergsvass
- Området runt Sahlgrenska
- Utmed Mölndalsån
- Lindholmen
- Dag Hammarskjöldsleden via Linnégatan mot Järntorget
- Kungsladugård

Att identifiera nya ytor för ytlig vattenhantering i innerstaden är utmanande. En väl avvägd planering för befintlig och framtida grönstruktur kommer att behövas. Kommunen behöver ta höjd för stora kostnader då det är troligt att åtgärder kommer att behöva placeras under mark. I stora delar av innerstaden är avloppsnätet kombinerat, vilket innebär att skyfall medför bräddning av avloppsvatten till närliggande recipienter.

Högvattenskydd längs kajer och älvkanter kommer att göra skyfallshandlingen än mer komplicerad, och kräver planering och samordning mellan grönytor och stråk, högvattenskydd och ny bebyggelse. När ett större grepp tas om ett område behöver vattenfrågorna behandlas strukturellt och inte i enskilda detaljplaner. För många områden i innerstaden bedöms det inte vara möjligt att lösa översvämningssriskerna utan att planeringen utgår från avrinningsområden.



Att fortsätta

Stadsutveckling Lindholmen

- » Gör klart övergripande planering och fortsatt därefter detaljplanering och genomförande av stadsutvecklingen.

Initiativet omfattar stadsutveckling inom Älvstadens delområde Lindholmen och berörs av ett pågående programarbete. Parallellt med programarbetet pågår projekt i såväl detaljplane- som genomförandeskede. Lindholmen är utpekad som omvandlingsområde i översiktsplanen och inkluderar även två noder för stadsutveckling samt en viktig bytespunkt. Stadsutvecklingen innebär en fortsatt utveckling av blandad stadsbebyggelse, med ett relativt högt inslag av arbetsplatser. Dessutom behövs förskola, skola, en ny stadsdelspark (Propellerparken) och utveckling av övrig allmän platsmark. Det framtida älvstråket behöver vara en del av hela Lindholmens sammanhängande grönstruktur, och i viss mån kompensera för bristen på offentlig parkmark. Stadsutvecklingen är beroende av genomförande av stora ledningsomläggningar, en ny ringledning för dricksvatten, skyfallssäkring och högvattenskydd. Större infrastrukturprojekt som behöver samordnas med stadsutvecklingen i Lindholmen är Lindholmsförbindelsen, gång- och cykelbro över älven samt metrobuss.

Omvandlingen av Lindholmen är ett viktigt steg för att uppnå målsättningen om en utvidgad innerstad samt för att möjliggöra högvattenskydd.

Stadsutveckling Backaplan

- » Fortsätt planera för ett etappvis genomförande.
- » Fortsätt genomförandet av Kvilleleden och bytespunkt Brunnsbo.

Initiativet omfattar stadsutveckling inom Älvstadens delområde Backaplan som är ett utpekat omvandlingsområde i översiktsplanen. Inom Backaplan pågår projekt i olika skeden, från tidig förstudie till utbyggnad. Omvandlingen förväntas pågå 2025-2035.

Omvandlingen av Backaplan innehåller en blandning av bostäder, service, kontor, kultur och cityhandel. Ny grundskola och sporthall ingår liksom utvidgning av Kvillebäcksparken (stadsdelspark) och utveckling av det blågröna stråket Kvillebäcken. Ett större delprojekt inom Backaplan som står inför byggstart omfattar ombyggnation av gator i norra delen av området, den nya Kvilleleden samt kopplingar till bytespunkt Brunnsbo. Utbyggnaden beräknas pågå till 2029/2030.

Det finns ett beroende mellan flera detaljplaner inom Backaplan och utbyggnaden av ny spårväg för delsträckan Brunnsbo-Hjalmar Brantingsplatsen som ingår i Sverigeförhandlingen. Detsamma gäller omvandlingen av Hjalmar Brantingsgatan till ett stadsmässigt stråk. Det finns beroenden mellan denna omvandling och planeringen av området runt Hjalmar Brantingsplatsen som innebär att dessa tidsmässigt bör utvecklas i nära anslutning till varandra.

Omvandlingen av Backaplan är ett viktigt steg för att uppnå målsättningen om en utvidgad innerstad. Områdets utveckling kommer att bidra med ett stort tillskott av såväl bostäder som arbetsplatser och handel.

Stadsutveckling Frihamnen

- » Genomför uppdatering av planprogram för Frihamnen för att därefter påbörja utvecklingen av de inre delarna.
- » Avvakta utveckling av övriga delar av Frihamnen.
- » Fortsätt planera för ett stegvis genomförande av Jubileumsparken.

Initiativet omfattar stadsutveckling inom Älvstadens delområde Frihamnen som är ett utpekat omvandlingsområde i översiktsplanen. Arbete med att uppdatera planprogram för Frihamnen har återupptagits. Inriktningen är att utvecklingen av Frihamnen i en första etapp bör avgränsas till att enbart omfatta de inre delarna och att exploatering för övriga delar ska avvakta.

En första etapp av Jubileumsparken är genomförd. Parken är viktig inte bara för utvecklingen av Frihamnen och det norra älvstråket utan även som en mötesplats för alla göteborgare. För att dra nytta av de investeringar som redan har gjorts bör vidare parkutbyggnad och platsutveckling fortsatt driva på omvandlingen av Frihamnen. För att säkra utvecklingen av Jubileumsparken behövs ett planeringsbeslut för utfyllnad av Lundbyhamnen.

Omvandling av Hjalmar Brantingsgatan till ett stadsmässigt stråk, sträckan Hisingsbron-Kvillebäcken, ingår i program för Frihamnen. Denna sträcka behöver byggas om för att klara trafik och kollektivtrafikanspråken på platsen samt för att bidra till att innerstaden växer över älven. Omvandling av denna del av stråket behöver därför samordnas tidsmässigt med utvecklingen av Frihamnens inre delar. Det finns även behov av att i den pågående planeringen bevaka förutsättningarna för omvandling av resten av stråket västerut till Värvåderstorget.

Det finns även ett beroende mellan utvecklingen i Frihamnen och utbyggnaden av Sverigeförhandlingens utbyggnad av spår mellan Lindholmen och Backaplan/Hisingsbron.

Hela Frihamnen bedöms kunna innehålla cirka 10 000 nya bostäder, varav de inre delarna bedöms kunna innehålla cirka 4 000 bostäder. Det utgör därmed en viktig del av Göteborgs kommande bostadsförsörjning. Stadsutvecklingen i Frihamnen är också en avgörande pusselbit för att låta innerstaden utvidgas och växa över älven.

Högvattenskydd innerstaden – Göta älv

- » Fortsätt planering och utbyggnad enligt utbyggnadsplan för högvattenskydd.

Inom högvattenskyddsprogrammet pågår arbete med att realisera de strategier som översiktsplanen pekar ut för att skydda innerstaden mot översvämningssrisker. I en utbyggnadsplan för högvattenskydd finns en utpekad prioritering och indelning av högvattenskyddet i celler. För genomförande på kort sikt är högvattenskydd Lilla Bommen och Packhuskajen prioriterat. På medellång sikt bör genomförandet fortsätta med högvattenskydd Kvillebäckens utlopp, Gullbergsvass, Masthuggskajen, Skeppsbron samt skyddsport vid Hamnkanalens utlopp och vid Vallgravens utlopp. Även högvattenskydd västra Lindholmen och högvattenskydd Gamlestaden, Slakthusområdet, Marieholm bör genomföras på medellång sikt. Den sista etappen av högvattenskyddet bedöms kunna genomföras på lång sikt (15-25 år) och omfattar Frihamnen, Götaverken, Majnabbe och Klippan, Ringön samt Sörhallskajen-Maskinkajen.

Högvattenskydd för innerstaden är ett systemviktigt initiativ som är en förutsättning för att skydda såväl befintlig som tillkommande bebyggelse i innerstaden.

Gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj

- » Fortsätta planera för ett genomförande av gång- och cykelbron.

Reservat för en ny gång- och cykelbro Bro mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj finns utpekad i översiktsplanen. Inriktningsbeslut är taget och mer konkret planering har påbörjats. Bron är en bärande del i att stadskärnan ska kunna växa över älven och bidra till en mer sammankopplad, nära och robust stad. En gång- och cykelbro kommer att göra det smidigare och snabbare att gå och cykla mellan viktiga målpunkter i staden. Bron förväntas bli ett av de mest använda cykelstråken i Göteborg. För att upprätthålla god framkomlighet i trafiken i ett växande Göteborg, och nå våra mål om minskad klimat- och miljöpåverkan från trafiken, behöver betydligt fler resor göras till fots och med cykel.

Stadsutveckling Mölndalsåns dalgång

- » Färdigställ den planering och de genomförandeprojekt som pågår.
- » Fortsätt stadsutvecklingen med ett ökat fokus på stadsmiljöåtgärder.

Initiativet omfattar den stadsutveckling som pekas ut i fördjupningen av översiktsplanen för Mölndalsåns dalgång. Här ingår även Kallebäck. Huvuddelen av den bebyggelseutveckling som pekats ut i fördjupningen har redan genomförts och flera detaljplaner pågår. Den utbyggnadspotential som beskrivs i fördjupningen är redan uppnådd.

Inriktningen för Mölndalsåns dalgång är därför att förutom det som redan påbörjats bör inte ytterligare bebyggelseutveckling, utöver mindre kompletteringar, vara prioriterat. Istället bör stadsutvecklingen fokusera på att säkerställa övriga åtgärder i området såsom tillgång till kommunal service, åtgärda brister i grönsstruktur och en fortsatt omvandling av Mölndalsvägen. Utvecklingen av Stuxbergsparken-Buråsparken till stadsdelspark kan bidra till att möta parkbehovet som genereras av omvandlingen i Mölndalsåns dalgång samt av förtätningen i Krokslätt. Andra viktiga åtgärder är gång- och cykelbro Kallebäck över E6 och att stärka Mölndalsån som blågrönt stråk.

Stadsutveckling i evenemangsområdet och i Gårda

- » Fortsatt planeringen för ny arena och stadsutveckling inom evenemangsområdet.
- » Fortsatt övergripande planering för Gårda.

Initiativet omfattar stadsutveckling dels inom evenemangsområdet vid Valhallagatan, dels i Gårda.

Planeringen som pågår inom evenemangsområdet syftar i korthet till att möjliggöra för stadsutveckling och blandstad med nytt centralbad norr om Valhallagatan samt arena med annex och sporthallar söder om Valhallagatan. Den nya arenan ska ersätta Scandinavium, som kommer att rivas. Nya sporthallar som ersättning för befintliga ska också ingå i området. Inom området planeras även för bostäder, service och för ökad förskole- och skolkapacitet. Behov av upprustning och utveckling av allmän plats följer av omvandlingen av området. Detta inkluderar till exempel nya lokalgator, gång- och cykelvägar, Valhallagatans omgestaltning samt upprustning Burgårdsparken samt eventuella ledningsomläggningar. Vissa åtgärder medför investeringar som ligger utanför exploateringsekonomin, exempelvis Burgårdsplatsen.

Planprogrammet för Gårda syftar till att ta ett helhetsgrepp om Gårdas utveckling mot en mer levande och blandad stadsdel med starkare kopplingar till övriga staden. Arbetet med planprogram för Gårda och evenemangsområdet samordnas. Bland annat samordnas frågor som rör trafikföring, kopplingar över Mölndalsån, parkering, kommunal service och tidplan.

Stadsutvecklingen inom evenemangsområdet bedöms vara viktig för att Göteborg även fortsättningsvis ska vara en konkurrenskraftig och attraktiv evenemangsstad, både för göteborgarna och för andra besökare.

Stadsutveckling Centralenområdet

- » Färdigställ den planering och de genomförandeprojekt som pågår.

Stadsutvecklingen i Centralenområdet innehåller en övervägande del verksamhetslokaler, såsom kontor, hotell och handel, men även viss andel bostäder. Flera stora infrastrukturprojekt har genomförts (Hisingsbron, nedsänkning av Götaleden) och några pågår fortfarande (Västlänken). Här planeras även flera åtgärder såsom nya platser, offentliga rum och gång- och cykelbro. Exempel på initiativ inom området som kvarstår att planera för är en kajpark som är viktig för att lösa parktillgången och som även planeras ha högvattenskydd integrerat. Även utvecklingen på Packhuskajen återstår att planera. Skyfallsproblematiken inom Centralenområdet behöver lösas ut strukturellt och samlat för hela området.

Stadsutvecklingen i Centralenområdet har pågått under en längre tid och de flesta åtgärderna inom området befinner sig i ett genomförandeskede. Utbyggnad inom området kommer att pågå under ytterligare flera år. Att göra klart det som redan pågår innebär att dra nytta av redan gjorda investeringar samt att stärka centrala Göteborg som regional kärna.

Bangårdsförbindelsen

- » Fortsatt planering för en förbindelse som inrymmer gång-, cykel-, och busstrafik.
- » Planering ska ske med hänsyn till framtida struktur i Gullbergsvass.

Bangårdsförbindelsen är ett utpekat utredningsområde för kommunikation i översiktsplanen. Förbindelsen är en del av Västsvenska paketet. Fortsatta utredningar har visat att det är angeläget att fortsätta planeringen av en förbindelse över bangården då den är central för kommande stadsutveckling i Centralenområdet och Gullbergsvass samt viktig för att säkerställa bussangöring till Centralenområdet. Genomförda utredningar visar på att förbindelsen bör planeras för att rymma gång-, cykel- och busstrafik. I vidare planering behöver det säkerställas att förbindelsen blir en integrerad del av en framtida stadsväv i Gullbergsvass. Det är därför av vikt att fortsatt arbete inom genomförandestudie och prövning i detaljplaner tar hänsyn till framtida struktur i Gullbergsvass. Målsättningen med Bangårdsförbindelsen är att viadukten blir en naturligt integrerad del av staden, snarare än ett autonomt infrastrukturprojekt.

Stadsutveckling Södra älvstranden, Stenpiren – Järnvågen

- » Genomför Masthuggskajen etapp 1 och påbörja ny detaljplan för Skeppsbron.
- » Avvakta Masthuggskajen etapp 2.

Stadsutvecklingsinitiativet är utpekat som ett omvandlingsområde i översiktsplanen och består av tre delområden – Skeppsbron och Masthuggskajen etapp 1 som båda befinner sig i planerings- respektive genomförandeskede samt Masthuggskajen etapp 2 som ingår i pågående arbete med fördjupning av översiktsplan Järnvågen till Klippan. Stadsutvecklingsinitiativet är beroende av högvattenskydd Masthuggskajen och högvattenskydd Skeppsbron.

Tidigare rekommendation är att avvakta att genomföra stadsutvecklingen i Masthuggskajen etapp 2 till efter 2040 och bedömningen är att denna rekommendation bör kvarstå. Ett motiv till detta är att området inte är tillgängligt förrän efter det att Lindholmsförbindelsen har genomförts. Delområdet behöver också sättas i relation till övrig stadsutveckling längs södra älvstranden som studeras i fördjupning av översiktsplanen.

Stadsutveckling Södra älvstranden, Järnvågen – Klippan

- » Genomför övergripande planering för beskrivning av effekter och konsekvenser av att påbörja stadsutveckling.

Stadsutvecklingsinitiativet motsvarar utredningsområde för framtida blandad stadsbebyggelse i översiktsplanen samt Masthuggskajen etapp 2. Planeringen för att utreda möjligheterna att omvandla området till blandad stadsbebyggelse

se har påbörjats som en följd av beslut om att färjeterminalerna ska flytta runt 2030. Stadsutvecklingsinitiativet omfattar även omvandling av Oscarsleden för att minska barriäreffekterna, en utveckling av älvstråket av högvattenskydd samt lokalisering av Fiskhamnen. Ambitionen är att även redovisa läge för ytterligare en gång- och cykelbro över älven.

Den övergripande planeringen behöver slutföras och inkludera hur området kan utvecklas etappvis samt hur övergripande anläggningar ska finansieras, innan beslut om fortsatt planering kan tas. När en stadsutveckling i området kan ske är tidsmässigt beroende av genomförandet av Lindholmsförbindelsen, omkring 2040.

Spårväg i Alléstråket och utveckling av Kungsparken

- » Fortsatt planering för spårvägsutbyggnad i Alléstråket.
- » Utveckla Kungsparken som stadspark för hela staden.

I översiktsplanen finns ett utpekat reservat för framtida spårväg i Alléstråket. Syftet med spårväg i Alléstråket är att avlasta Brunnsparken, öka robustheten i spårvägsnätet och förbättra kollektivtrafiken i Göteborg. Avlastningen av Brunnsparken bedöms vara en förutsättning för att kommande stadsutveckling i såväl sydvästra som östra mellanstaden ska vara möjlig.

Nästa steg är att påbörja en mer detaljerad planering för en första etapp av spårväg i Allén. Förstudie för etapp 2 tas fram parallellt med detta. Avsiktsförklaring ska tecknas med Västra Götalandsregionen och medfinansiering från staten ska sökas.

Innerstaden, med norra och södra älvstråket.

Foto: Göteborgs Stad



En förutsättning för spårvägsutbyggnad i Alléstråket är att säkerställa omkringliggande kulturmiljövärden samt utvecklingen av Kungsparken som stadspark. Ett viktigt led i att förbättra tillgången till park är att stärka det blågröna stråket längs Vallgraven utmed Pusterviksplatsen och vidare mot älven för att därigenom knyta Kungsparken närmare stadsomvandlingsområdena längs älven. Spårvägens utformning behöver anpassas till omgivande miljö och ambitionen ska vara att minimera barriärer, intrång i parken samt påverkan på träd. Trafikinfrastrukturens barriäreffekter behöver minimeras i så stor utsträckning som möjligt.

Planeringen för spårvägsutbyggnad i Alléstråket har även ett tidsmässigt beroende till kanalrensningen då vissa etapper förutsätter omledning av kollektivtrafiken. Den behöver även samordnas med planeringen för ny cykelbana i Alléstråket.

Upprustning kanalmurar

- » Fortsätt planering för ett etappvis genomförande

Stora delar av Göteborgs kanalmurar är i dåligt skick och behöver renoveras. Att renovera kanalmurarna är ett omfattande arbete som planeras pågå under cirka 20 år. Upprustningen är komplex då den består av flera delsträckor, varav flera har stor trafikpåverkan under byggtiden. Planeringen för ett genomförande av den första etappen har påbörjats i enlighet med kommunfullmäktiges inriktningsbeslut. Det finns behov av samordning med andra stadsmiljöinitiativ och stadsutvecklingsinitiativ. Exempel på detta är planering för högvattenskydd och skyddsport vid Hamnkanalens utlopp.

Murarna är över lag gamla och slitna. En del har röta på träverket i grundkonstruktionen och på de pålar som håller uppe murarna. På några ställen har konstruktionen satt sig i leran.

Att påbörja

Stadsutveckling Gullbergsvass

- » Inled övergripande utredning och analys för beskrivning av effekter och konsekvenser av att påbörja stadsutveckling.

Gullbergsvass är ett av de större framtida omvandlingsområden där planering ännu inte har påbörjats. Ambitionen är att över tid omvandla området till tät blandstad genom att utveckla de västra delarna med centrumbebyggelse och de östra delarna med stort inslag av kultur, idrott och kommunal service.

Kommunfullmäktiges tidigare rekommendation är att avvakta att genomföra stadsutvecklingen i Gullbergsvass till efter 2040. Ett motiv till detta är att det redan pågår flera andra stora stadsutvecklingsprojekt i de centrala delarna av Göteborg och att fokus därför bör ligga på att säkerställa genomförbarheten i dessa.

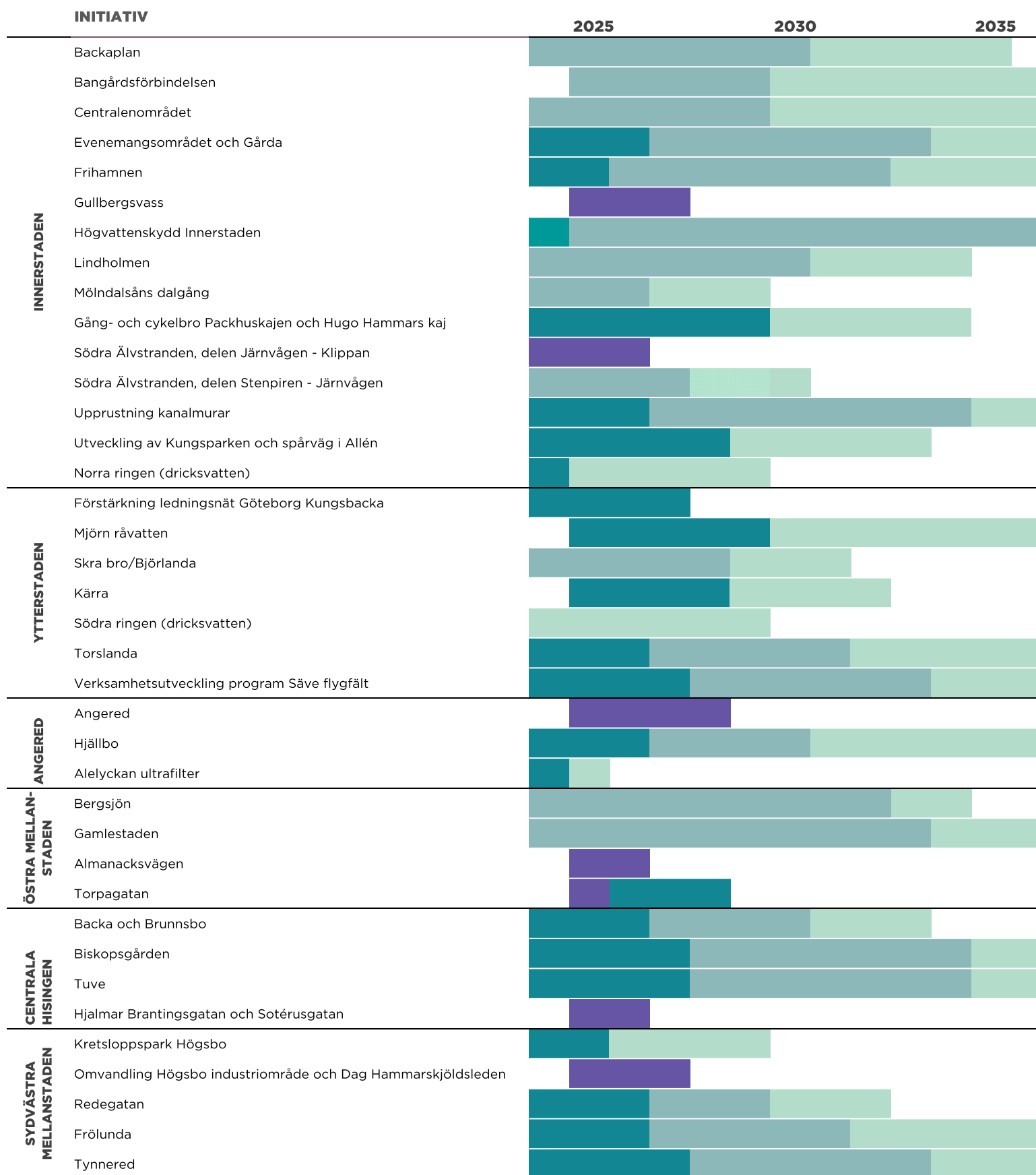
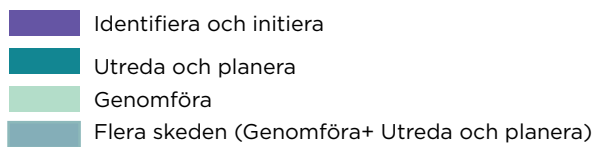
Ett förberedande arbete för att åstadkomma den långsiktiga stadsutvecklingen i Gullbergsvass behöver dock påbörjas i närtid. Det finns exempelvis behov av att ta fram en övergripande struktur för en framtida utveckling av området för att inte de framtida möjligheterna till stadsutveckling i Gullbergsvass ska byggas bort till följd av beslut i närtid. Detta skulle också minska riskerna för framtida kostsamma ledningsflyttar. Det finns en rad andra projekt och initiativ som har beroenden till utvecklingen i Gullbergsvass. Exempel på detta är Bangårdsförbindelsen, högvattenskydd, lokalisering av kommunal service och utbyggnad av teknisk försörjning.

Att avvakta

Gropegårdsförbindelsen

- » Avvakta fortsatt planering

Gropegårdsförbindelsen är ett utpekad utredningsområde för kommunikation samt reservat för framtida spårväg i översiktsplanen. Det avser en ny förbindelse över Lundbyleden och Hamnbanan, mellan Lindholmen och Rambergstaden. En utredning har genomförts för att beskriva nyttan ur trafikalt respektive socialt perspektiv. Slutsatsen av utredningen är att en förbindelse för spår (eller buss) i Gropegårdsgatan inte behövs på 20-30 års sikt ur kapacitetsperspektiv. Bedömningen är därför att fortsatt planering för Gropegårdsförbindelsen kan avvakta. Om behovet ökar på längre sikt eller om förutsättningarna för Lundbyleden eller Hamnbanan ändras, rekommenderas en fördjupad utredning där bland annat olika alternativa dragningar studeras. Utredningsområdet behöver fortsatt beaktas i annan planering för att inte bygga bort möjligheten till en förbindelse här.



Illustrationen syftar till att ge en ungefärlig bild av under vilken tidsperiod de olika initiativen och åtgärder-na kommer att befinna sig i olika skeden. Det ska inte tolkas som en tidplan för projekten. För en stor del av initiativen pågår arbete i flera skeden parallellt. För initiativ som föreslås påbörjas i denna ÖISS, görs ingen bedömning av när ett genomförande kan ske. Detta är en av de saker som behöver utredas. De initiativ som föreslås avvakta, redovisas inte i illustrationen..



3.4 CENTRALA HISINGEN

Övergripande inriktning och beroenden

Utveckling av blandad stadsbebyggelse

Det finns planeringsmässiga förutsättningar att komplettera centrala Hisingen med 11 000 bostäder och cirka 2 000 nya jobb. Detta inkluderar laga kraftvunna detaljplaner, pågående detaljplaner, positiva planbesked samt ytterligare potential som identifierats i program. Majoriteten av denna stadsutveckling ligger på medellång sikt, det vill säga den förväntas genomföras 2030–2040.

På kort sikt bedöms inte finnas behov av förskolelokaler då det finns ett överskott totalt i området. På medellång sikt förväntas behovet öka, främst gäller detta Kärrdalen-Slättadamm. För yngre åldrar saknas i nuläget platser i grundskolan och framförallt i Lundby kommer det även på sikt att vara en utmaning att lösa behovet av skolplatser i grundskolan. Lokalisering av skolor är svårt på centrala Hisingen. Skolor i tillfälliga lokaler behöver avvecklas och ersättas med permanenta lokaler. Andra lokalbehov på centrala Hisingen är att Biskopsgårdens bibliotek behöver nya lokaler och i närtid behöver även Brunnsbo ett bibliotek.

Behov av fler kopplingar för kollektivtrafik och cykel

En omfattande bebyggelseutveckling på centrala Hisingen har påverkat, och påverkar, framkomlighet, flöden och resvanor. Utveckling av kapacitetsstarka kollektivtrafikstråk och utveckling av saknade tvärkopplingar för kollektivtrafik och cykel är fortsatt viktigt. Kapacitetsförstärkning av spårvägssystemet för 45-meters spårvagnar pågår för linje 5 till Biskopsgården. Eftersom Hisingen har ett underskott av spår i jämförelse med fastlandet är utvecklingen av citybuss en viktig del av kollektivtrafiken här. Cykelpendling från och inom centrala Hisingen har fortsatt god potential och behöver utvecklas vidare.

Utvecklingsordning för parker och blågröna stråk

I planering och genomförande av alla stadsutvecklingsinitiativ med ny bebyggelse behöver grönstruktur ingå. På centrala Hisingen finns behov av utveckling och tillskapande av nya stadsdelsparker och bostadsnära parker. Detta drivs i stor utsträckning av bebyggelseutvecklingen i området. De parker som behöver utvecklas eller tillskapas för exploatering behöver ingå i projekten, detta gäller även delvis stadsdelsparker och stadsparker om de kommer att nyttjas som bostadsnära park. För att identifiera en utbyggnadsordning av de parker som översiktsplanen redovisar behöver en taktisk parkplanering för staden som helhet genomföras.

Utvecklingen av det blågröna stråket Kvillebäcken berör stora delar av centrala Hisingen och är en viktig del för att stärka grönstrukturen på ett övergripande plan.

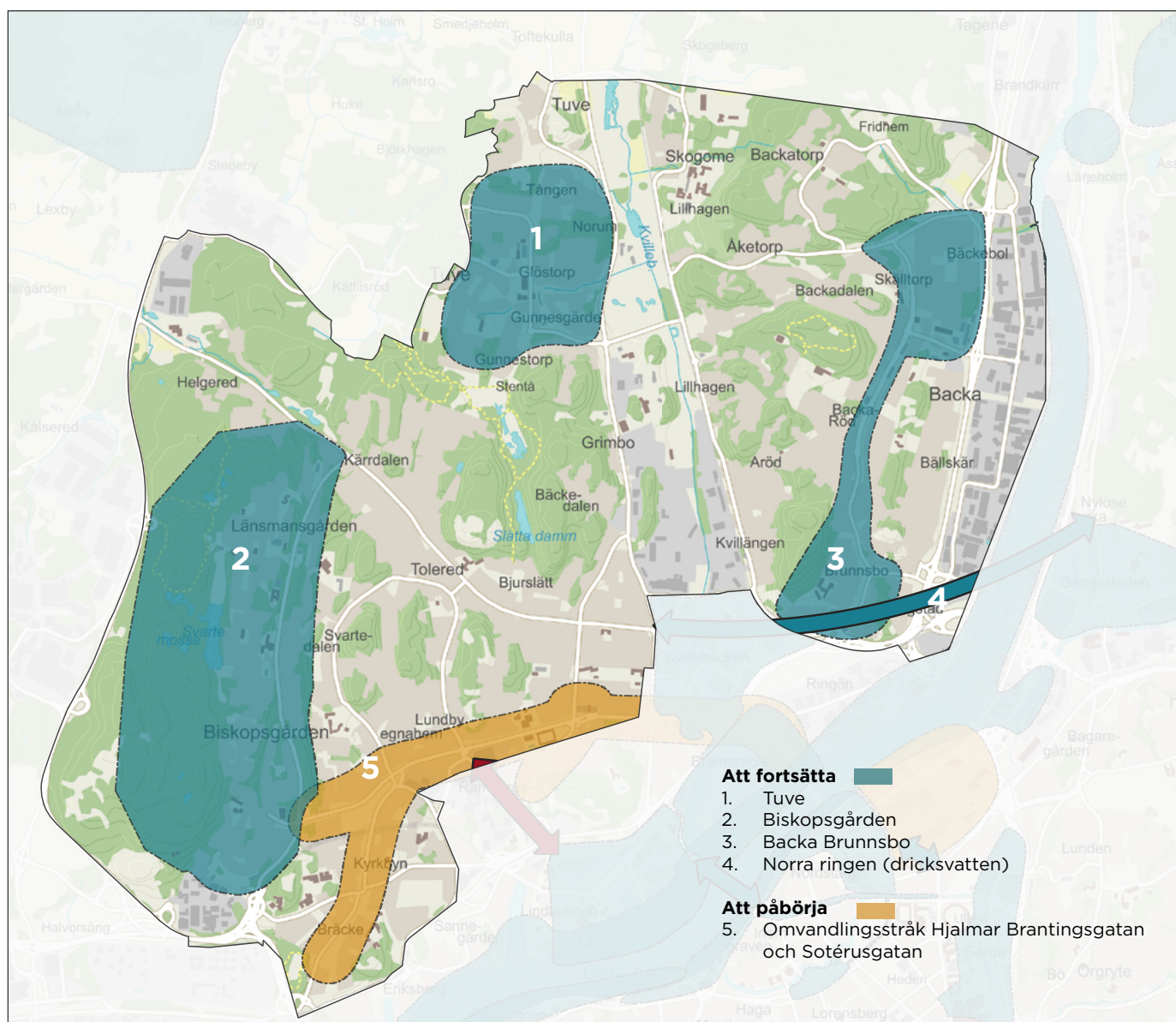
Att fortsätta

Stadsutveckling Tuve

- » Gör klart och genomför den planering som pågår.
- » Identifiera nya stadsutvecklingsinitiativ.

Stadsutveckling i enlighet med ett äldre planprogram har pågått i Tuve under en längre tid. Några detaljplaner pågår och behöver färdigställas. Det finns viss potential för ytterligare kompletteringsbebyggelse i Tuve utan att några större tröskelinvesteringar skulle behöva uppstå. För att bedöma vilken framtida ut-





byggnadspotential som finns i Tuve skulle dock en uppdatering av detta program eller liknande arbete behöva göras.

Stadsutveckling Biskopsgården

- » Fortsätta planera för etappvis genomförande av stadsutveckling i enlighet med program för Biskopsgården.
- » Fortsätta planera för genomförande av Svarte mosse stadspark.
- » Fortsätta planera för genomförande av nytt kollektivtrafikstråk.

Initiativet omfattar den stadsutveckling som föreslås i Program för Biskopsgården (SBN 2024). Stadsutvecklingen omfattar en kombination av bebyggelseutveckling, stadsmiljöåtgärder och systemåtgärder. Det behövs kraftsamling för att säkerställa genomförandet av den stadsutveckling som programmet föreslår. Stadsutvecklingen behöver ske i den takt som marknadsdjup skapas. Enligt pl-

Biskopsgården
Foto: Göteborgs Stad



anprogrammet kan omkring 4 000 nya bostäder byggas i området, cirka 1 000 av dem ska vara i form av småhus. En viktig systemåtgärd är ett nytt stråk för buss och cykel i västra Biskopsgården. Omvandlingen av Svarte mosse till stadspark är en viktig del av stadsutvecklingen i Biskopsgården. Stadsparken ska även fungera som bostadsnära park och stadsdelspark för att möta det ökande behovet när Biskopsgården förtätas. Utöver de kostnader som kan knytas till förtätningen krävs investeringar från kommunen för att stadsparken ska kunna realiseras.

Stadsutveckling i Biskopsgården bidrar till att stärka tyngdpunkterna Värvåderstorget och Friskvåderstorget samtidigt. För att göra den förändring som behövs i utsatta områden krävs investeringar i de offentliga rummen och ett samlat prioriteringsarbete av kommunen. En utveckling av Biskopsgården innebär förhållandevis begränsade behov av tröskelinvesteringar och ger goda förutsättningar för att skapa den nära staden.

Stadsutveckling Backa och Brunnsbo

- » Gör klart och genomför pågående planering i Backa och Brunnsbo.
- » Påbörja dialog med kollektivtrafikmyndigheten om spårväg i Litteraturgatan.

Initiativet omfattar stadsutveckling runt omvandlingsstråket Litteraturgatan, dels runt Selma Lagerlöfs torg, dels i Brunnsbo. Stadsutveckling har pågått under en längre tid här och det är viktigt att hålla ut och slutföra denna kraftsamling. Ytterligare potential för kompletteringsbebyggelse finns och nya detaljplaner bör kunna påbörjas i takt med att de pågående färdigställs. Omvandling av Litteraturgatan bör fortsätta i linje med vad som skett i den norra delen. Brunnsbo som tyngdpunkt har stor betydelse för att knyta samman staden. Kol-

lektivtrafikkapaciteten behöver på sikt förbättras vilket innebär att det bör övervägas om utbyggnad av spårväg ska fortsätta även efter Brunnsbo. Förutom den planering som redan pågår finns eventuellt ytterligare möjlighet att utvecklingen fortsätter även norr om Skälltorpsvägen och mot knutpunkten Körkarlens gata. I området finns stora översvämningrisker vid skyfall. Vid exploatering kan stora kostnader för skyfallsåtgärder förväntas.

I takt med att Brunnsbo utvecklas ökar behovet av att omvandla plana ytor vid Arödsbergets södra del till stadsdelspark. Planeringen behöver även säkerställa förskola och tillhörande friytor samt tillräckliga rekreationsytor för både befintliga och tillkommande bostäder. För omvandlingen av Litteraturgatan som helhet är det av avgörande betydelse att skyfallsfrågor hanteras. Potential för nya arbetsplatser är relativt hög i området kring den framtida stationen tack vare dess regionala funktion. Stadsmiljöåtgärder kopplat till utvecklingen av Brunnsbo station kommer att behövas.

Norra ringen (dricksvatten)

- » Fortsätt utreda och planera för norra ringen.

Norra ringen är ett systemviktigt initiativ som innebär förstärkning av stomnätet för ökad leveranssäkerhet i dricksvattenförsörjningen. Åtgärden kommer att utgöras av ca 8 km dricksvattenledning som skapar en ny ringledning över Hisingen. Detta kommer att ge ökad redundans i dricksvattenförsörjningen och minska riskerna för storskaligt avbrott i dricksvattenleveransen. Utbyggnaden kommer att ske etappvis och de första etapperna planeras att starta våren 2025.

Omvandlingsstråk Hjalmar Brantingsgatan och Sotérusgatan

- » Påbörja övergripande studier för att utreda förutsättningarna för en omvandling av stråket.

Hjalmar Brantingsgatan inklusive Sotérusgatan är utpekade som omvandlingsstråk i översiktsplanen vilket innebär att det finns potential för utveckling av blandad stadsbebyggelse, effektivare användning av infrastruktur samt att öka de lokala stadskvaliteterna. Sträckan mellan Hisingsbron och Kvillebäcken utgör en första etapp och ingår i stadsutvecklingen för Backaplan och Frihamnen.

En analys av förutsättningarna för att omvandla stråket som helhet, dvs från Hisingsbron till Sommarvädersgatan, saknas. Att ny bebyggelse tillkommer i en hållbar och stadsmässig struktur är en förutsättning för att uppnå höga stadskvaliteter. En förutsättning som behöver studeras för hela stråket är kollektivtrafikens framtida anspråk liksom möjligheten att skapa en mer finmaskig struktur på centrala Hisingen. Förutsättningar för omvandling av Hjalmar Brantingsgatan med fokus på potential för hela stråket behöver därför först studeras översiktligt innan omvandling av ytterligare delsträckor kan påbörjas.

3.5 ÖSTRA MELLANSTADEN

Övergripande inriktning och beroenden

Utveckling av blandad stadsbebyggelse

Det finns planeringsmässiga förutsättningar att komplettera östra mellanstaden med 10 000 bostäder och cirka 10 000 nya jobb. Detta inkluderar laga kraftvunna detaljplaner, pågående detaljplaner, positiva planbesked samt ytterligare potential som identifierats i program. En omvandling av Almanacksstråket är inte medräknat i detta.

På kort sikt är bedömningen att det finns en överkapacitet vad gäller förskolor. Undantag från detta är mellanområdena Lunden-Härlanda-Överås samt Olskroken-Redbergslid-Bagaregården där det är underkapacitet. På medellång och lång sikt ökar behovet av förskoleplatser baserat på det förväntade bostadsbyggandet i området, framförallt Gamlestaden, Bergsjön och Kallebäck. För grundskola handlar utmaningarna att genomföra anpassningar och byggnationer, dels utifrån planerat underhåll, dels utifrån att skapa större enheter och en stadindelning som följer skolenhetstutredningens principer. Antal elever förväntas vara relativt konstant, medan antalet platser förväntas öka.

Stärkt kollektivtrafik

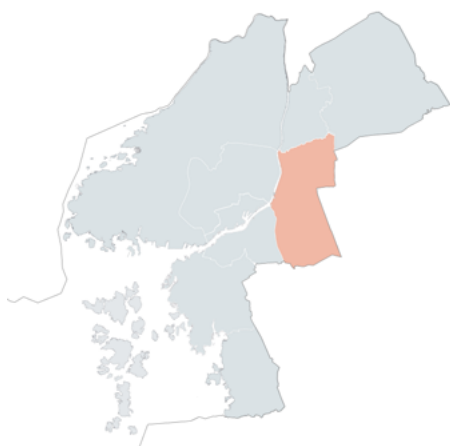
En av de viktigaste knäckfrågorna för stadsutvecklingen i östra mellanstaden är att Artillerigatan genom Gamlestaden har nått kapacitetstaket både för biltrafik och kollektivtrafik. Genomförandet av en första etapp av citybusstråket Bergsjön är ett viktigt led i att stärka kollektivtrafiken i denna geografi, men ytterligare åtgärder är nödvändiga för att möjliggöra den fulla utvecklingspotentialen, till exempel en omvandling av Almanacksstråket. En viktig aktivitet är därför att utreda hur tillräcklig kollektivtrafikkapacitet kan uppnås i östra mellanstaden. Åtgärder som tidigare pekats ut kan behöva omvärderas.

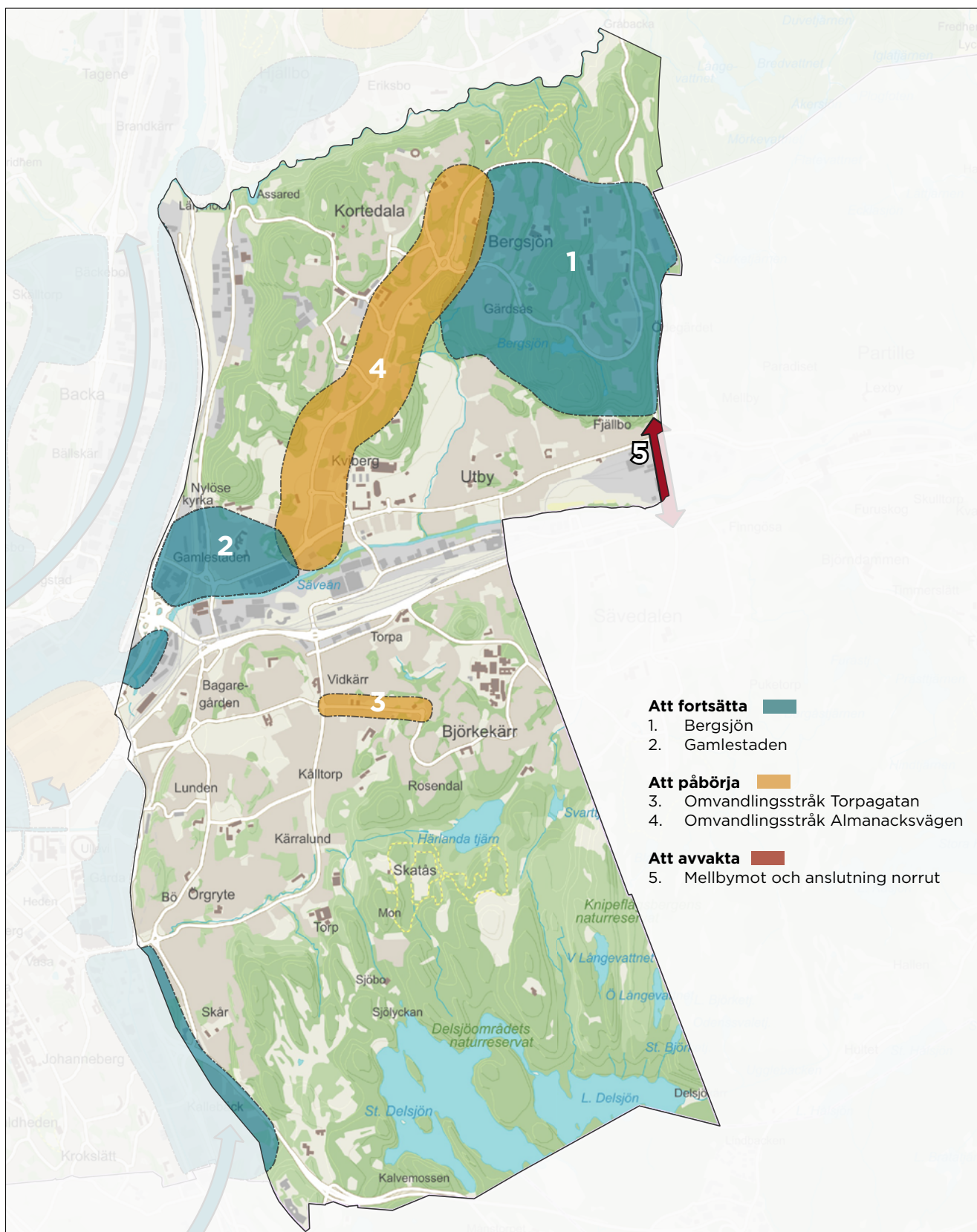
Utvecklingsordning för parker och blågröna stråk

I planering och genomförande av alla stadsutvecklingsinitiativ med ny bebyggelse behöver grönstruktur ingå. I östra mellanstaden finns behov av utveckling och tillskapande av nya stadsdelsparker och bostadsnära parker. Detta drivs i stor utsträckning av bebyggelseutvecklingen i området. De parker som behöver utvecklas eller tillskapas för exploatering behöver ingå i projekten, detta gäller även delvis stadsdelsparker och stadsparker om de kommer att nyttjas som bostadsnära park. För att identifiera en utbyggnadsordning av de parker som översiktsplanen redovisar behöver en taktisk parkplanering för staden som helhet genomföras.

Den omfattande stadsutvecklingen i Gamlestaden innebär att Säveåns blågröna stråk får större social och rekreativ betydelse. På vissa sträckor är ån mycket otillgänglig på grund av stängsel kring verksamheter och infrastruktur vilket skär av möjligheterna att röra sig längs vattendraget. Stråket längs Säveån behöver tillgängliggöras och en naturlig kantzon behöver bevaras. I anslutning till Säveån finns också behov av att anlägga dagvattendammar och anläggningar för att möta miljö kvalitetsnormerna för vatten.

Översvämningsriskerna vid skyfall är också stora i Gamlestadsområdet och strukturella skyfallsanläggningar behövs på flera platser för att möjliggöra ytterligare stadsutveckling.





Att fortsätta

Stadsutveckling Bergsjön

- » Fortsatt planering och genomförande i enlighet med Program för Bergsjön

Initiativet omfattar den stadsutveckling som är identifierad i Program för Bergsjön (2016). Sammantaget visar programmet på möjligheter för cirka 2500 nya bostäder. Delar av programmet är genomfört och utbyggt. Bland annat har ett nytt kulturhus färdigställts. Ytterligare några detaljplaner för bostadsbebyggelse pågår. För att uppnå en värdeskapande stadsutveckling i Bergsjön behövs kontinuerliga analyser av i vilken takt planeringen och utbyggnaden ska ske. Även vilka åtgärder som ska prioriteras behöver kontinuerligt analyseras. Ett successivt genomförande av programmet behöver ske i den takt som marknadsdjup skapas. En översyn av programmet kan behövas eftersom vissa av de åtgärder och initiativ som föreslås där har visat sig vara svåra att genomföra. Det finns ett beroende mellan stadsutvecklingen i Bergsjön och behovet av kapacitetshöjande åtgärder för kollektivtrafik i östra mellanstaden. Denna fråga behöver fortsatt utredas och kan påverka vilken utbyggnadstakt som är möjlig.

Stadsutveckling i Bergsjön syftar bland annat till att stärka tyngdpunkterna Rymdtorget och Gäldsås torg. Det är också i linje med att initiativ i särskilt utsatta områden ska prioriteras för kommande detaljplaner enligt *Handlingsplan för att inga områden ska vara särskilt utsatta 2035*. För att göra den förflyttning som behövs i utsatta områden krävs investeringar i de offentliga rummen och ett samlat prioriteringsarbete av kommunen

Stadsutveckling Gamlestaden

- » Fortsatt planering och genomförande av stadsutvecklingen i Gamlestaden.
- » Avvakta fortsatt planering för Slakthusområdet.

Initiativet omfattar dels det pågående stadsutvecklingsprojektet i Gamlestaden, dels framtida utveckling av Slakthusområdet. Omvandlingen av Gamlestaden sker etappvis och omfattar flera detaljplaner och stadsmiljöåtgärder. En del projekt är klara, för andra pågår detaljplan eller arbete inför detaljplan. Fortsatt planering för Slakthusområdet behöver invänta beslut om detaljplan för Slakthusmotet. Viktiga beroenden i området som behöver hanteras på kort sikt är högvattenskydd för Gamlestaden, Slakthusområdet och Marieholm. Ett samlat grepp behövs i området för att minska översvämningsrisker för befintlig och planerad bebyggelse. Friytorna i Gamlestaden är redan idag mycket begränsade och det behövs komplettering med en stadsdelspark som del av pågående stadsutveckling.

Utvecklingen runt den strategiska tyngdpunkten Gamlestads torg har stor nytta både ur ett lokalt och ett regionalt perspektiv. Det är en utveckling som bidrar till att Göteborg går mot en mer flerkärnig struktur. Att slutföra den kraftsamlingen som skett under en längre tid i området innebär samtidigt att dra nytta av redan gjorda investeringar.

Att påbörja

Omvandlingsstråk Torpagatan

- » Påbörja planering för omvandling av stråket.

Torpagatan är utpekad som ett omvandlingsstråk i översiktsplanen vilket innebär att det finns potential för utveckling av blandad stadsbebyggelse, effektivare användning av infrastruktur samt att öka de lokala stadskvaliteterna. Potentialen bedöms vara relativt begränsad men ett motiv till att påbörja arbetet här är att det kan vara en nyckel för att lösa behov av kommunal service i denna geografi. Det finns ett beroende mellan att utveckla Torpagatan och att förbättra kapaciteten i avloppsnätet och förebygga översvämningar i byggnader.

Omvandlingsstråk Almanacksvägen

- » Påbörja övergripande studier för att utreda förutsättningarna för en omvandling av stråket.

Stråket Almanacksvägen och Kortedalavägen är utpekad som omvandlingsstråk i översiktsplanen vilket innebär att det finns potential för utveckling av blandad stadsbebyggelse, effektivare användning av infrastruktur samt att öka de lokala stadskvaliteterna. För att bättre förstå förutsättningarna för hur en sådan omvandling skulle kunna genomföras och vilka konsekvenser det medför, skulle ett övergripande planeringsarbete med genomförandefokus behöva återupptas. Frågor som behöver studeras utöver struktur och utbyggnadspotential är ekonomi och finansiering samt en möjlig etappindelning av omvandlingen. Omvandlingen av Almanacksstråket bedöms dessutom vara beroende av en kapacitetsökning i kollektivtrafiken i östra mellanstaden. Innan en mer konkret planering för omvandling av stråket kan påbörjas behöver därför även denna fråga utredas.

En omvandling av Almanacksvägen/Kalendervägen innebär att dra nytta av potentialen att minska och omforma vägen och därigenom skapa ytor som kan bebyggas för att knyta ihop Bergsjön och Kortedala.

Att avvakta

Mellbymot och anslutning norrut

- » Avvakta fortsatt planering

Det finns ett reservat i översiktsplanen för ett mot inklusive anslutning norrut mellan Partille/E20 och nordöstra Göteborg. Motivet till att förbindelsen har pekats ut är att en utveckling av Mellbyleden skulle kunna ge Bergsjön fördelar med kortare restider till centrala staden med expressbuss, jämfört med vad dagens spårvagnslinjer kan klara av. Nyttan för Göteborg kan i nuläget inte tydligt påvisas och fortsatt arbete med Mellbylänken bör därför avvakta.

3.6 ANGERED

Övergripande inriktning och beroenden

Utveckling av blandad stadsbebyggelse

Det finns planeringsmässiga förutsättningar att komplettera Angered med cirka 3 000 bostäder. Detta inkluderar laga kraftvunna detaljplaner, pågående detaljplaner, positiva planbesked samt ytterligare potential som identifierats i program. Bedömningen är att det finns större potential för bostäder och blandad stadsbebyggelse i Angered än vad som syns i nuvarande prognoser. Ett ökat bostadsbyggande motiveras även av att det lokalt råder bostadsbrist och trångboddhet.

Det finns i nuläget en viss överkapacitet på förskoleplatser i Angered vilket innebär att det finns balans mellan kapacitet och prognosticerat platsbehov med nuvarande lokalplanering. Utmaningar vad gäller lokalbehovet för grundskola handlar framförallt om att genomföra anpassningar och byggnationer. Behovet av skolplatser på kort sikt behöver vägas mot ett framtida behov av skolplatser som tillkommer utifrån kommande bostadsutveckling i till exempel Hjällbo.

Det finns relativt få övergripande beroenden och behov av tröskelinvesteringar kopplat till stadsutveckling i Angered. Dock är Angeredsbanan ett mycket belastat stråk i spårvägssystemet. Kapaciteten i kollektivtrafiken behöver öka och kompletteras med bussträckningar, till exempel mot Hisingen, Bergsjön samt inom stadsdelen. Ökad kapacitet och robusthet i spårvägssystemet och avlastning av Brunnsparken är systemviktigt även för Angered.

Utvecklingsordning för parker och blågröna stråk

I planering och genomförande av alla stadsutvecklingsinitiativ med ny bebyggelse behöver grönstruktur ingå. I Angered finns behov av utveckling och tillskapande av nya stadsdelsparker och bostadsnära parker. Detta drivs i stor utsträckning av bebyggelseutvecklingen i området. De parker som behöver utvecklas eller tillskapas för exploatering behöver ingå i projekten, detta gäller även delvis stadsdelsparker och stadsparker om de kommer att nyttjas som bostadsnära park. För att identifiera en utbyggnadsordning av de parker som översiktsplanen redovisar behöver en taktisk parkplanering för staden som helhet genomföras.

Att fortsätta

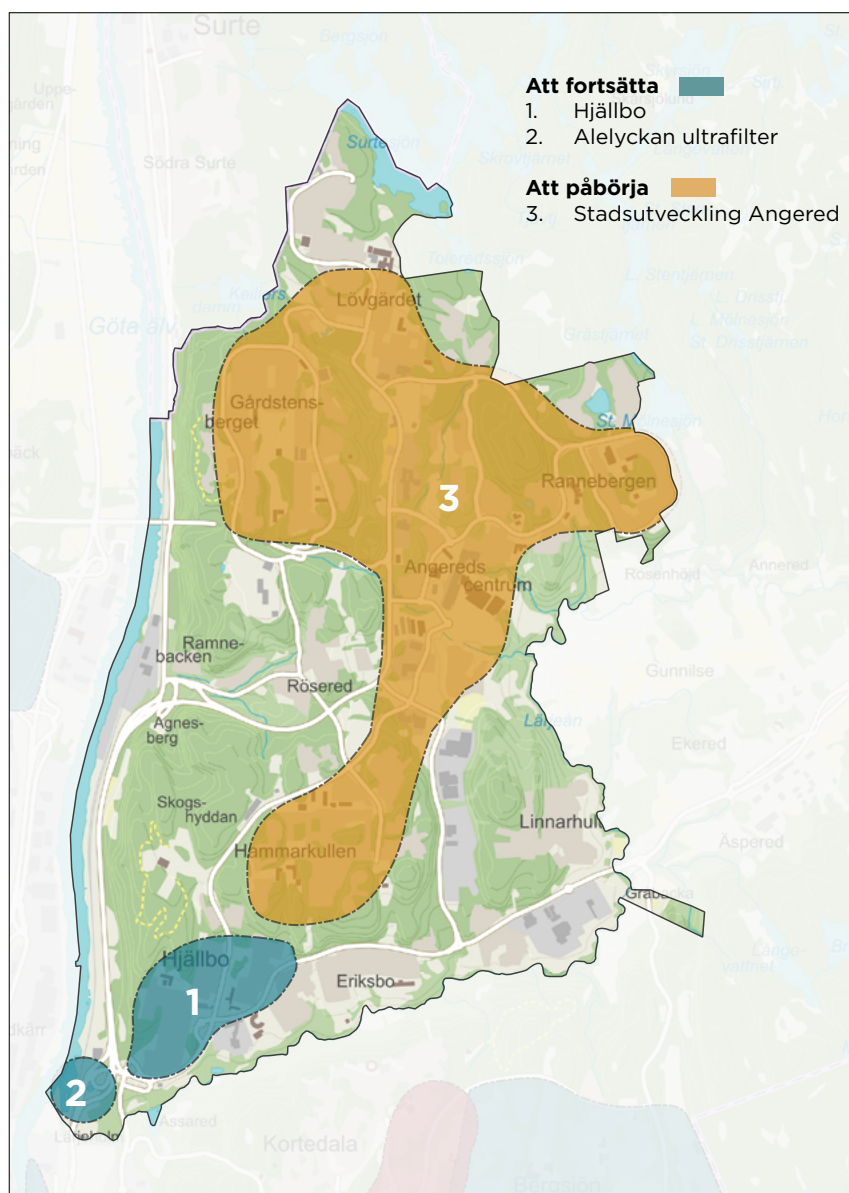
Stadsutveckling Hjällbo

- » Fortsätt detaljplanering och genomförande för en etappvis utbyggnad enligt Program för Hjällbo.

Initiativet omfattar den stadsutveckling som är utpekad i Program för Hjällbo (2022). Det innebär en möjlighet att komplettera med cirka 1 200 bostäder, varav cirka hälften som småhus, och dessutom nya förskole- och skolplatser. Omvandling av en del av Gråbovägen till stadsgata ingår också i stadsutvecklingen liksom utbyggnad av en ny områdeslekplats, kvalitetshöjande åtgärder i stadsdelsparken samt utbyggnad av övergripande cykelstråk och ombyggnad av gångbron i centrum. Stadsutvecklingen behöver ske i den takt som marknadsdjup skapas. För att göra den förflyttning som behövs i utsatta områden krävs investeringar i de offentliga rummen och ett samlat prioriteringsarbete av kommunen.

Hjällbo är utpekad som en lokal tyngdpunkt i översiktsplanen och Gråbovägen är ett omvandlingsstråk. En stadsutveckling här bidrar till att stärka tyngd-





punkten samtidigt som det är i linje med att initiativ i särskilt utsatta områden ska prioriteras för kommande detaljplaner enligt *Handlingsplan för att inga områden ska vara särskilt utsatta 2035*.

Alelyckans ultrafilter och dricksvattenkemikalier

» Fortsätt genomföra

Alelyckans ultrafilter och dricksvattenkemikalier är ett systemviktigt initiativ vid Alelyckans vattenverk som innebär att dricksvattenberedningen kompletteras med processteget ultrafiltrering. Syftet är att öka skyddet mot vattenburen smitta och därigenom öka leveranssäkerheten av dricksvatten till Göteborgs invånare. Projektet pågår och beräknas färdigställas 2026.

Att påbörja

Stadsutveckling Angered

- » Påbörja aktiv områdesplanering för att identifiera nya stadsutvecklingssidéer för en etappvis stadsutveckling

Initiativet inkluderar den potential för stadsutveckling som översiktsplanen pekar ut i anslutning till den strategiska tyngdpunkten Angered centrum och den lokala tyngdpunkten Hammarkulletorget. Det omfattar alltså centrala Angered, Hammarkullen, Lövgärdet, Rannebergen och Gårdsten. Potentialen i dessa områden omfattar såväl att komplettera med bostäder och arbetsplatser som att utveckla och förbättra offentliga miljöer. Den övergripande målsättningen med stadsutvecklingen är att uppnå hållbara och jämlika livsmiljöer. I linje med Handlingsplan för att inga områden ska vara särskilt utsatta 2035 ska initiativ i särskilt utsatta områden prioriteras för kommande detaljplaner. Varje delområde inom initiativet behöver analyseras vidare för att identifiera vilka behov som ska prioriteras och i vilken takt stadsutvecklingen ska ske. För detta krävs en aktiv och kontinuerlig områdesplanering.

Det finns i nuläget begränsat med stadsutvecklingsinitiativ i området. Det är viktigt att fokusera på att dessa genomförs samtidigt som nya initiativ behöver identifieras. Uthållig stadsutveckling är viktigt för området Angered vilket förutsätter en successiv utveckling. Det är viktigt att de initiativ som påbörjas bidrar till en värdeskapande stadsutveckling och att nya initiativ identifieras och påbörjas i den takt som marknadsdjup skapas.

3.7 SYDVÄSTRA MELLANSTADEN

Övergripande inriktning och beroenden

Utveckling av blandad stadsbebyggelse

Det finns planeringsmässiga förutsättningar att komplettera sydvästra mellanstaden med 13 000 bostäder och cirka 7 000 nya jobb. Detta inkluderar laga kraftvunna detaljplaner, pågående detaljplaner, positiva planbesked samt ytterligare potential som identifierats i program. Stadsutveckling kopplat till omvandling av Dag Hammarskjöldsleden och Högsbo industriområde är inte medräknat i detta.

För tillfället råder balans mellan kapacitet och prognosticerat platsbehov för förskoleplatser i de områden som ingår i sydvästra mellanstaden. På medellång och lång sikt förväntas behovet av förskoleplatser dock öka till följd av framförallt av planerat bostadsbyggande. Antalet utbildningsplatser i pågående projekt vad gäller grundskola överstiger behovet, men behövs i ett långsiktigt planeringsperspektiv. Den främsta drivkraften för lokalbehov inom grundskola i ett nutidsperspektiv är istället behovet att anpassa befintliga lokaler efter grundskolenämndens beslut om storlek och stadieindelning. Andra lokalbehov som rör sydvästra mellanstaden är behov av en större idrottshall och att västra Göteborgs villaområden saknar bibliotek.

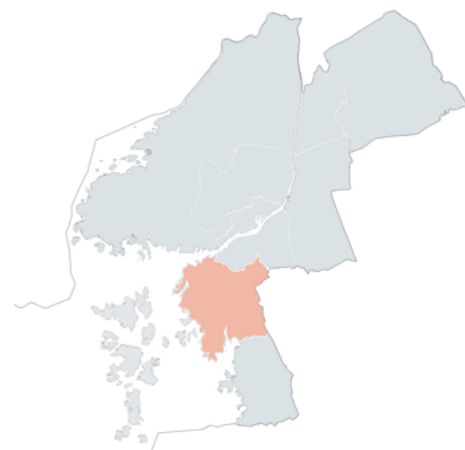
Utveckla kollektivtrafikutbudet

Kapacitetsproblem i kollektivtrafiken är en stor utmaning i sydvästra mellanstaden. Detta gäller både inom området och som en konsekvens av kapacitetsbrist i spårvägssystemet i innerstaden. Utveckling av olika delar av delområdet kan behöva vägas emot varandra om kapaciteten i kollektivtrafiken inte räcker till. Ett kraftfullt utvecklat kollektivtrafikerbjudande krävs för att möta målsättningen att öka andelen kollektivtrafikresenärer i området. Hittills planerade satsningar i spåranläggningar och utvecklad kollektivtrafik på väg är nödvändiga men otillräckliga för fortsatt stadsutveckling. Kapacitet och robusthet i spårvägssystemet samt avlastning av Brunnsparken och Drottningtorget är systemviktigt för stadsutvecklingen i området.

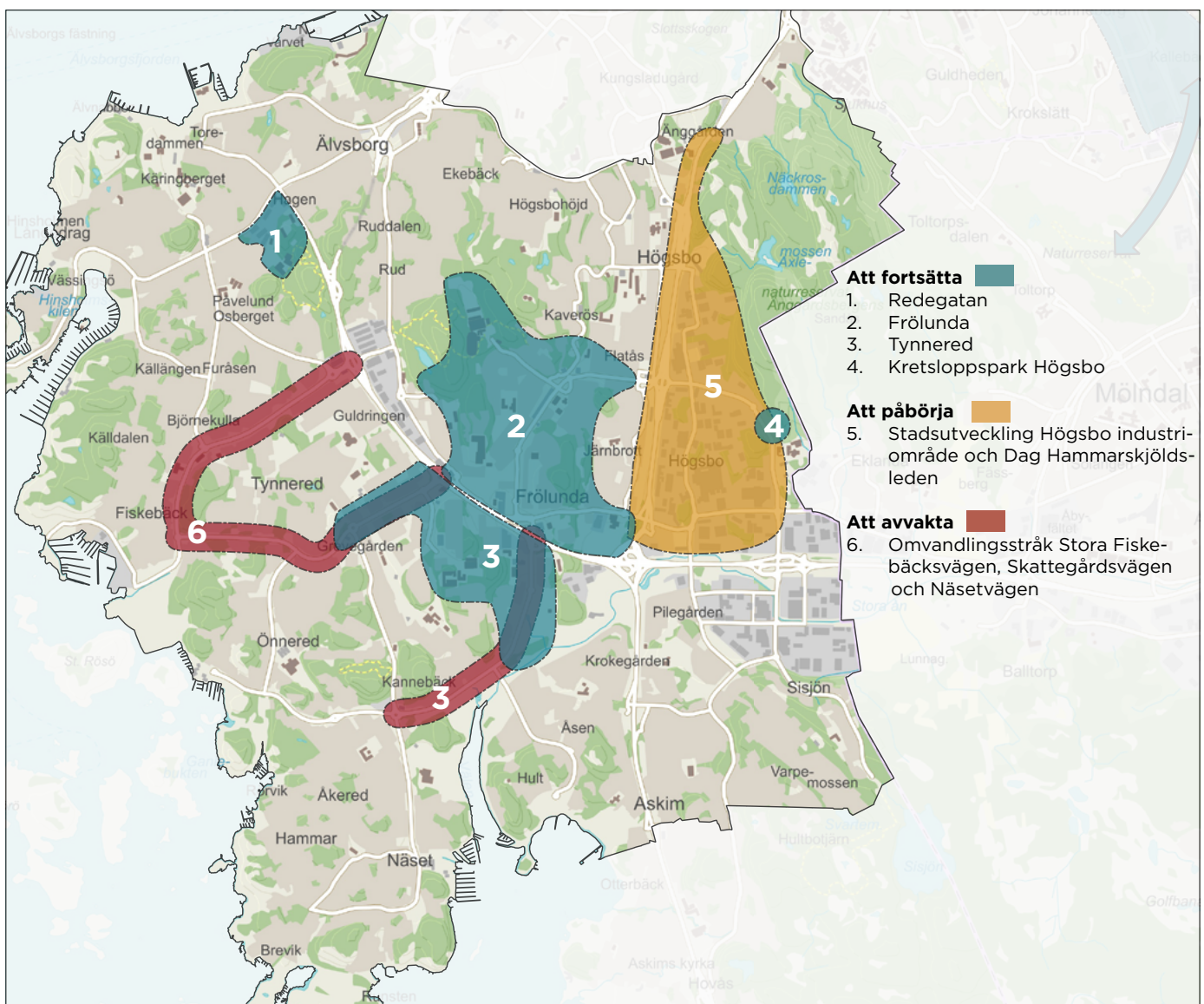
Utvecklingsordning för parker och blågröna stråk

I planering och genomförande av alla stadsutvecklingsinitiativ med ny bebyggelse behöver grönstruktur ingå. I sydvästra mellanstaden finns behov av utveckling och tillskapande av nya stadsdelsparker och bostadsnära parker. Detta drivs i stor utsträckning av bebyggelseutvecklingen i området. De parker som behöver utvecklas eller tillskapas för exploatering behöver ingå i projekten, detta gäller även delvis stadsdelsparker och stadsparker om de kommer att nyttjas som bostadsnära park. För att identifiera en utbyggnadsordning av de parker som översiktsplanen redovisar behöver en taktisk parkplanering för staden som helhet genomföras.

Välen-Askimsbadet ska enligt översiktsplanen utvecklas till en sammanhängande stadspark genom ett nytt rekreativt promenadstråk längs kusten. Ett utvecklat parkområde här ger tillgång till park för både befintliga bostadsområden och för nya boende. Förtätningen i Tynnered och Frölunda medför ett ökat tryck på befintliga parkmiljöer och ett ökat behov av tillgång till kusten. Stora ån som flyter genom området ska utvecklas till ett variationsrikt blågrönt stråk men är idag kraftigt förorenad. Det framtida behovet av yttre skyddsport vid Stora ån behöver beaktas vid utvecklingen av området.



I sydvästra mellanstaden finns behov av att tillgängliggöra kusten för fler, utveckla parkstråk och att använda offentliga ytor för att minska segregation och främja möten. Vissa gröna stråk behöver utvecklas för att göra det lättare att ta sig till havet och andra målpunkter, och badplatser behöver värnas och utvecklas. Dagvattenhanteringen i sydvästra mellanstaden är utmanande och bedöms som mycket kostsam då omgivande recipienter är känsliga och stora åtgärder kommer krävas för att uppnå god status i recipienterna. Stadsutveckling kommer att kräva små och storskaliga dagvattenreningsanläggningar för att möta kraven på vattenkvalitet i bland annat Stora ån.



Att fortsätta

Stadsutveckling Redegatan

- » Fortsätt detaljplanering och genomförande i enlighet med Program för Redegatan.

Initiativet omfattar den stadsutveckling som pekas ut i Program för Redegatan (2022), det vill säga en omvandling av industriområdet till blandad stadsbebyggelse. Initiativet inkluderar även att Pävelunds idrotts- och naturområde utvecklas till en stadsdelspark. Området kommer att utvecklas etappvis över en relativt lång period. Detaljplanering för en första etapp har påbörjats. Omvandlingen av området omfattar även en förstärkning av hållplatsläge med busshållplats och ombyggnation av gator.

Stadsutveckling Frölunda

- » Gör klart program och arbeta vidare med övergripande frågor som utbyggnadsordning och ekonomi.
- » Påbörja detaljplanering och genomförande för en etappvis utbyggnad.

Initiativet omfattar den stadsutveckling som pekas ut i Program för Frölunda. Programmet ger förslag på hur stadsdelen kan utvecklas inom en 15-20-årsperiod genom en utbyggnad av cirka 3 000 nya bostäder, varav en del småhus, tre nya grundskolor och cirka tio ny- och ombyggda förskolor samt lokaler för verksamheter. Flera detaljplaner pågår dessutom redan inom programområdet och flera områden har även börjat byggas ut.

Stadsutvecklingen i Frölunda omfattar en rad åtgärdsförslag avseende trafik, allmän plats och teknisk infrastruktur. Det finns till exempel ett beroende mellan stadsutvecklingen i Frölunda och utbyggnaden av metrobuss där ett hållplatsläge planeras på Västerleden, vid Frölunda torg. Vissa åtgärder såsom metrobuss, kapacitetshöjning av Västerleden och nybyggnad av kollektivtrafikhållplatser förutsätts finansieras av statliga och regionala medel men även delfinansiering med kommunala medel och exploateringsmedel kan bli aktuella. Kopplingar över och under Västerleden samt eventuellt trimningsåtgärder i Frölunda- och Tynneredmoten behöver fortsatt studeras.

Stadsutvecklingen i Frölunda är i linje med översiktsplanens inriktning att stärka Frölunda torg som tyngdpunkt som ett steg mot en mer flerkärnig struktur.

Stadsutveckling Tynnered

- » Gör klart program och arbeta vidare med övergripande frågor som utbyggnadsordning och ekonomi.
- » Påbörja detaljplanering och genomförande för en etappvis utbyggnad.

Initiativet omfattar den stadsutveckling som pekas ut i Program för Tynnered. Programmet ger förslag på hur stadsdelen kan utvecklas inom en 15-20-årsperiod genom en utbyggnad av cirka 2000 nya bostäder, varav en del är småhus, tre nya grundskolor och cirka sex ny- och ombyggda förskolor samt lokaler för verksamheter. Planprogrammet innehåller även en utveckling av Välens idrottsområde.

Stadsutvecklingen i Tynnered omfattar en rad åtgärdsförslag avseende trafik, allmän plats och teknisk infrastruktur. Det finns till exempel ett beroende mellan stadsutvecklingen i Tynnered och utbyggnaden av metrobuss där ett hållplatsläge planeras på Västerleden, vid Frölunda torg. Detsamma gäller utveckling av Vålen-Askimsbadet till stadspark. Vissa åtgärder såsom metrobuss, kapacitetshöjning av Västerleden och nybyggnad av kollektivtrafikhållplatser förutsätts finansieras av statliga och regionala medel men även delfinansiering med kommunala medel och exploateringsmedel kan bli aktuella. Kopplingar över och under Västerleden samt eventuellt trimningsåtgärder i Frölunda- och Tynneredmoten behöver fortsatt studeras.

Stadsutvecklingen i Tynnered är i linje med översiktsplanens inriktning att stärka såväl Frölunda torg som Opaltorget som tyngdpunkter som ett steg mot en mer flerkärnig struktur. I linje med *Handlingsplan för att inga områden ska vara särskilt utsatta 2035* krävs fortsatt stadsutveckling och investeringar i de offentliga rummen och ett samlat prioriteringsarbete av kommunen.

Kretsloppspark Högsbo

- » Planera för ett genomförande på kort sikt.

Befintlig återvinningscentral i Högsbo behöver ersättas på grund av bristande kapacitet. Detaljplan för en delvis ny lokalisering av återvinningscentralen har antagits och planeringen för utbyggnad pågår. Eftersom kretsloppsparken förbyter avfall är det i form av en ny kretsloppspark kapaciteten kommer att förstärkas. Den nya kretsloppsparken kommer att vara stadsintegrerad och kunna samordnas med en övrig stadsutveckling i Högsbo industriområde.

Att påbörja

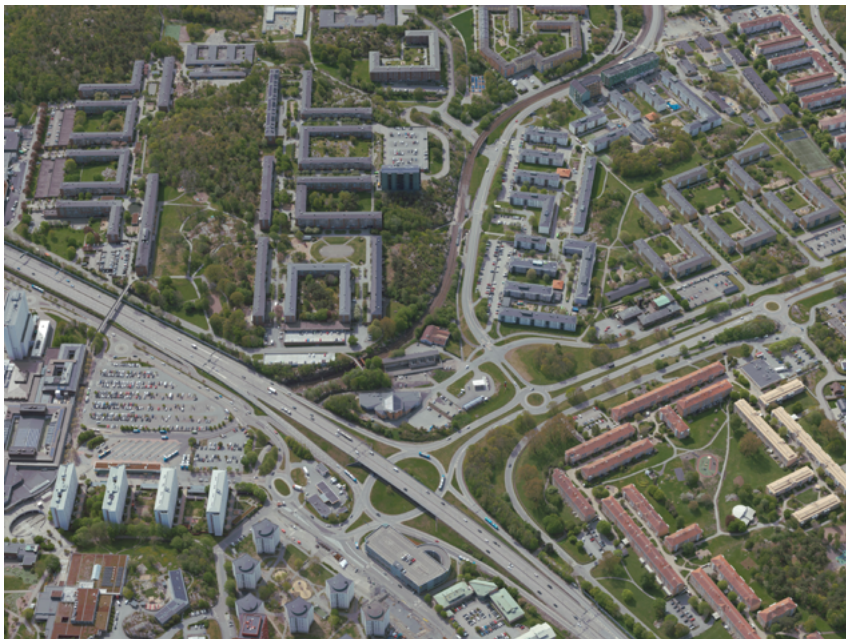
Stadsutveckling Högsbo industriområde och Dag Hammarskjöldsleden

- » Påbörja övergripande utredning och analys för beskrivning av effekt och konsekvens av fortsatt stadsutveckling.

Initiativet omfattar omvandlingen av Högsbo industriområde och Dag Hammarskjöldsleden till blandad stadsbebyggelse. Området har utretts i fördjupning av översiktsplanen inklusive en ekonomisk genomförandestudie samt åtgärdsvalsstudie för Dag Hammarskjölds boulevard. Inom området pågår redan utbyggnad av ett område kring Olof Asklundsgata. En ny stadsdelspark ingår i detta initiativ.

Stadsutvecklingen i området som helhet innebär möjlighet till ett relativt stort tillskott av bostäder. Delar av området kommer även fortsättningsvis att vara verksamhetsområde. Omvandlingen av Dag Hammarskjöldsleden till boulevard är en förutsättning för önskvärd stadsutveckling, utifrån bland annat områdets struktur och dess kollektivtrafiksörjning.

Omvandlingen av området är kopplad till flera övergripande investeringar. Kollektivtrafikåtgärder behövs både inom och utanför området där den enskilt viktigaste åtgärden är spårväg längs boulevarden och metrobuss. Strukturella skyfalls- och dagvattenåtgärder kommer också att behövas för att stadsutveckla området. Omvandlingen måste ske enligt en viss utbyggnadsordning annars finns framförallt en stor risk för uteblivna exploateringsbidrag för övergripande



Tynnered och Frölunda
Foto: Göteborgs Stad

anläggningar. Framtagande av enskilda detaljplaner för blandad stadsbebyggelse i Högsbo industriområde bör inte påbörjas innan det beslutats om en inriktning för utbyggnad och finansiering av boulevarden med spårväg.

Syftet med att påbörja ett övergripande utredningsarbete är att kunna slå fast den övergripande strukturen i området, konkretisera i vilken ordning stadsutvecklingen kan genomföras samt hur det ska bekostas. Det innebär till exempel att mer exakt fastställa lämpligt läge för boulevarden, kvartersstrukturen i angränsande områden och läget för gatukopplingar i området. För bostadsförsörjningen på lång sikt, fram till 2050, är omvandlingsområdet en betydelsefull komponent.

Att avvakta

Omvandlingsstråk Stora Fiskebäcksvägen, Skattegårdsvägen och Näsetvägen

- » Avvakta fortsatt planering för omvandling av stråken, förutom de delar av Näsetvägen och Skattegårdsvägen som ingår i Program Tynnered.

Näsetvägen, Skattegårdsvägen och Stora Fiskebäcksvägen är utpekade som omvandlingsstråk i översiktsplanen. Delar av Näsetvägen och Skattegårdsvägen ingår i program för Tynnered och en större detaljplan pågår inom stråket Näsetvägen. Förutsättningarna för att omvandla stråken i sin helhet har inte studerats. Inte heller hur de tre olika stråken förhåller sig till varandra. Detta har betydelse framförallt ur ett trafikalt perspektiv.

Bedömningen är att sydvästra mellanstaden redan är välförsett med pågående och kommande utbyggnadsprojekt. Fokus bör därför ligga på att genomföra den stadsutveckling som ligger inom de båda programområdena Tynnered och Frölunda innan något nytt stadsutvecklingsprojekt påbörjas. Av de omvandlingsstråk som är utpekade i översiktsplanen bedöms det mer prioriterat att påbörja arbetet med andra än dessa tre stråk.

3.8 YTTERSTADEN

Bebyggelseutveckling

Det finns planeringsmässiga förutsättningar att komplettera ytterstaden med 7 600 bostäder och cirka 20 000 nya jobb. Detta inkluderar laga kraftvunna detaljplaner, pågående detaljplaner, positiva planbesked samt ytterligare potential som identifierats i program. Majoriteten av denna utveckling är lokaliserad till de tre större samhällena -Torslanda, Sandås och Kärra- samt några av de mindre samhällena. Detta är i linje med översiktsplanens inriktning för en hållbar utveckling i ytterstaden. Tillskottet av nya jobb förväntas framförallt ske genom ny verksamhetsmark på västra Hisingen.

Förutsättningarna för lokalförsörjningen i ytterstadens olika delar skiljer sig relativt mycket åt. I delar av södra ytterstaden finns en underkapacitet vad gäller förskoleplatser på kort sikt. Vad gäller behovet av skolplatser i södra ytterstaden behövs en viss överkapacitet för att hantera variationer i befolkningsutvecklingen och kan utifrån den bostadsplanering som sker. Södra skärgården bör vara självförsörjande på förskoleplatser vilket gör det viktigt att bevaka kommande bostadsutbyggnad för att säkerställa att det finns tillräckligt många förskoleplatser på den ö där barnen bor. I östra ytterstaden finns ett behov av att öka antalet skolplatser till följd av kommande bostadsbyggande.

Exempel på övriga lokalbehov i ytterstaden är att Kärra behöver ett utvecklat bibliotek. Det finns även behov av nya och utvecklade idrottsanläggningar. En idrottshall behövs i Kärra och en i Torslanda. Det saknas även idrottshall i Bergum. Kommunens ridanläggningar som i stor utsträckning finns i ytterstaden behöver säkrad plats. I södra ytterstaden finns ett idrottskluster vid Hästebäck/Nygårdsskolan som är viktigt att det värnas och där det finns behov och potential för utveckling.

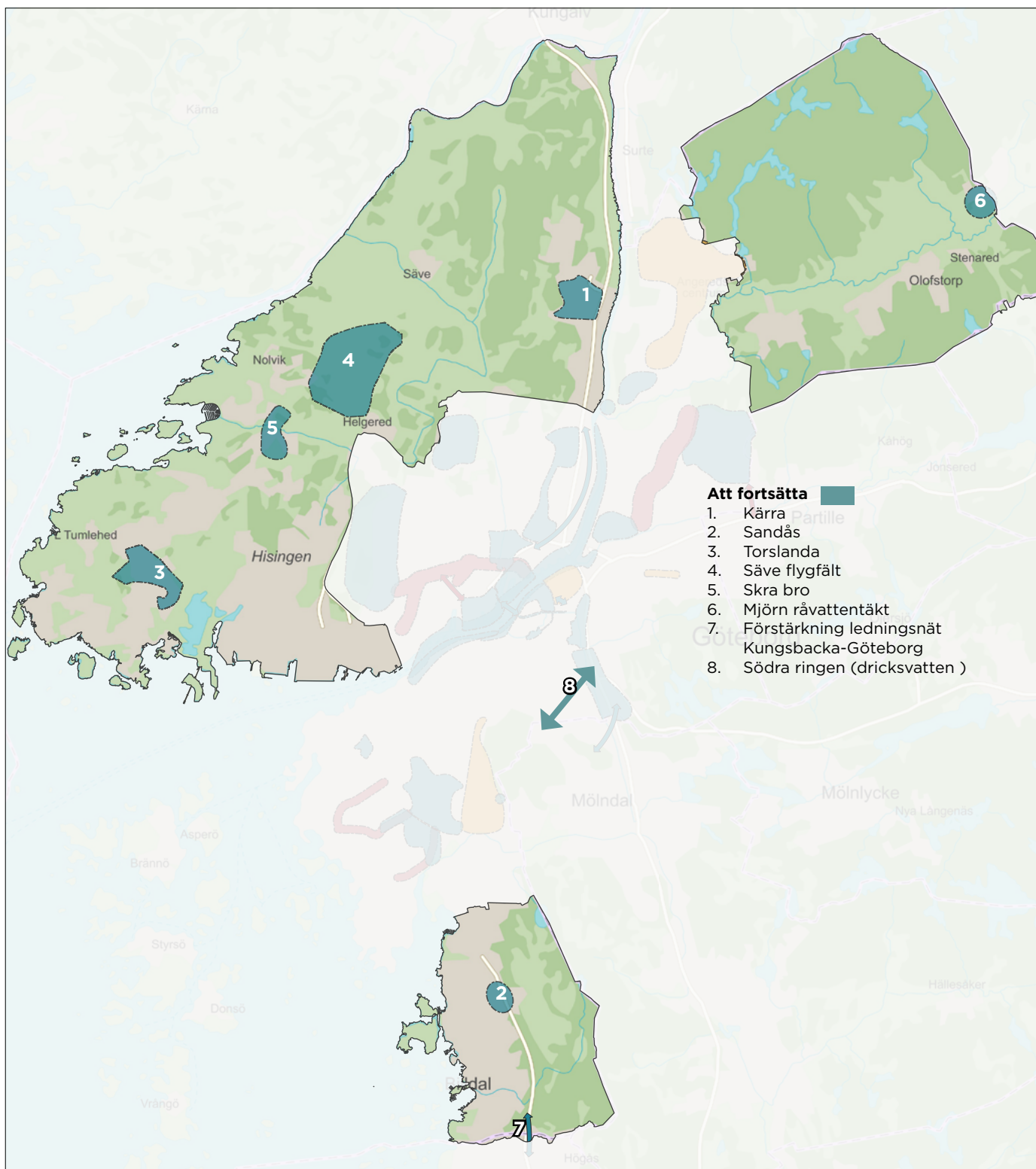
I planering och genomförande av alla stadsutvecklingsinitiativ med ny bebyggelse behöver grönsstruktur ingå. I ytterstaden finns värdefulla natur-, kulturmiljö- och landskapsbildsvärden som behöver värnas vid ny bebyggelse och infrastruktur, liksom tillgängligheten till sammanhängande rekreationsområden och till kusten.

Kapacitetshöjande åtgärder för VA

I flera delar av ytterstaden finns behov av att säkra kapaciteten i avlopssystemet dels utifrån befintlig situation, dels utifrån kommande stadsutveckling. Särskilt tydligt är detta i Billdal-Askim där befintligt va-system är underdimensionerat. Uppgradering, uppdimensionering och förstärkning av avlopssystemet i såväl Askim som i Hjuvik och Nolvik är systemviktiga initiativ.

Syftet med Askims pumpkejsa är främst att minska den omfattande mängden bräddat avloppsvatten som påverkar känslig havsmiljö och badvatten negativt, men också för att möjliggöra va-anslutningar för framtida bebyggelse. De omfattar en sträcka på ca 10 km, från Billdal i syd till Askim i norr. Hjuviks pumpkejsa utgörs av ett flertal pumpstationer med mellanliggande ledningssystem på totalt 15 km. Nolviks pumpkejsa utgörs av en ledningssträcka på ca 8 km och syftar till att ansluta befintlig bebyggelse till den kommunala va-anläggningen i områden där kommunen har skyldighet att ordna vattentjänster med hänsyn till skydd av människors hälsa eller miljö.





Att fortsätta

Stadsutveckling Kärra

- » Fortsatt utveckling i Kärra i enlighet med program

Initiativet omfattar den stadsutveckling som pekas ut i Program för Kärra (2013). Utvecklingen inkluderar centrumomvandling samt ett relativt begränsat tillskott av bostäder. Utvecklingen i Kärra har få beroenden och är till exempel inte kopplat till några större systemviktiga initiativ eller stadsmiljöinitiativ.

I översiktsplanen är Kärra utpekad som tyngdpunkt i ytterstaden. Det innebär att det utgör en viktig servicenod även för ett större omland. En fortsatt utveckling här är viktig dels för att komplettera med sådant som saknas, dels för att stärka tyngdpunkten.

Stadsutveckling Sandås

- » Genomför övergripande planering för etapp 2

Initiativet omfattar stadsutveckling runt Brottkärrsmotet, på båda sidor av väg 158. Utvecklingen vid tyngdpunkten Sandås (tidigare nya Hovås) har pågått under flera år och utbyggnad pågår nu av sista etapperna på västra sidan av väg 158. Ett övergripande arbete (planprogram) har påbörjats för nästa etapp i utbyggnaden runt tyngdpunkten. Syftet är att möjliggöra en utveckling av området norr om Brottkärrsmotet på huvudsakligen östra sidan av väg 158. Denna utveckling har beroenden till övergripande frågor. För att utbyggnadspotentialen öster om väg 158 ska kunna realiseras behöver Brottkärrsmotets ramper byggas om och hänsyn behöver tas till översiktsplanens utredningsområde för kollektivtrafik (järnväg). Kollektivtrafikkapaciteten i området behöver även förbättras. Programarbetet behöver därför belysa vad som är en möjlig utbyggnadstakt av området med avseende på dessa övergripande beroenden samt hur detta ska finansieras. Vissa utbyggnadsfrågor utanför planprogrammet, såsom lokalisering av skola, kommer att även hanteras inom programarbetet.

Stadsutveckling Torslanda

- » Fortsatt etappvis utveckling kring tyngdpunkten Torslanda-Amhult i enlighet med programmen.

Initiativet omfattar den stadsutvecklingen som pekas ut i Program för Centrala Torslanda samt de kvarvarande etapperna av utvecklingen kring Amhult. Denna utveckling kommer att bidra till att stärka Torslanda-Amhult som tyngdpunkt och servicenod i ytterstaden. Utvecklingen kommer att ske etappvis och det kvarstår övergripande beroenden som behöver hanteras och som kommer att påverka vilken utbyggnadstakt som är möjlig. En förutsättning för utveckling av centrala Torslanda är att infrastrukturen kompletteras med en tvärförbindelse vid Älvegårdsvägen som avlastar Kongahällavägen. Mobilitetsåtgärder för hållbart resande behöver utvecklas parallellt för detta. Skyfallshanteringen behöver hanteras på en områdesnivå för att möjliggöra föreslagen exploatering.



Centrala Torslanda
Foto: Göteborgs Stad

Verksamhetsutveckling program Säve flygfält

- » Gör klart övergripande planering för Säve flygfält.
- » Fortsätt därefter med ett etappvist genomförande i enlighet med godkänt program.
- » Fortsätt planeringen för överföringsledningar VA.

Initiativet omfattar omvandlingen av Säve flygfält samt närliggande ytor till verksamhetsområde för framförallt industri och logistikverksamhet. Ett programarbete pågår för området. Viktiga frågor som behöver lösas ut är vilka övergripande investeringar som en omvandling av området kommer att generera samt hur dessa ska finansieras. För att försörja området krävs omfattande investeringar i nya överföringsledningar för dricksvatten och avlopp. Ytterligare tröskelinvesteringar kan bli nödvändiga. Innan initiativet övergår till detaljplaner och enskilda projekt, behöver en övergripande bild kring områdets ekonomi finnas på plats.

Omvandlingen av Säve Flygfält utgör en stor andel av den framtida verksamhetsmark som pekas ut i översiktsplanen. Bedömningen är att det totalt kan skapas uppemot 5 000 nya arbetstillfällen här. Området utgör därför en viktig resurs för att kunna nå målsättningarna i Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program.

Stadsutveckling Skra bro

- » Gör klart det som pågår.

Initiativet omfattar den utbyggnad som ingår i Program för Skra bro (2010). En utbyggnad enligt programmet gör att Björlanda och Skra bro kan utvecklas som en mindre servicenod i ytterstaden. Utbyggnaden har redan påbörjats för den första etappen som bland annat innehåller ett närcentrum, en ny park och ett nytt vård- och omsorgsboende. För de två efterföljande etapperna pågår planering i olika skeden. Stora investeringar har gjorts kopplat till VA. Att fortsätta detta initiativ innebär att arbeta vidare med planering och genomförande av etapp 2 och 3 i en takt som bedöms lämplig. Att göra klart innebär också att dra nytta av redan gjorda investeringar.

Förstärkning ledningsnät Kungsbacka - Göteborg

- » Fortsätt planeringen för förstärkning av ledningsnät mellan Kungsbacka och Göteborg.

Detta systemviktiga initiativ syftar till att säkra dricksvattenförsörjningen i Göteborgs Stad och Kungsbacka om någon av kommunerna tillfälligt riskerar att få brist på dricksvatten. Omfattande ledningsutbyggnad inom båda kommunerna kommer krävas och anses vara en viktig del i de båda kommunernas dricksvattenberedskap. Projektet syftar även till att bidra till förutsättningar för stadsutveckling i södra Göteborg genom en kapacitetsförstärkning. Projektet är under planering och beslut om färdigställande inte taget.

Mjörn råvattentäkt

- » Fortsätt det mellankommunala arbetet med att utveckla Mjörn som råvattentäkt.

Mjörn vattentäkt är ett systemviktigt initiativ som innebär att förstärka råvattenförsörjningen till Göteborgs Stad och därmed hela Göteborgsregionen. Det är ett samarbetsprojekt mellan Lerums kommun och Kretslopp och vatten. För Göteborgs Stad kommer Mjörn att utgöra en kompletterande råvattentäkt till Alelyckans vattenverk. Projektet pågår och beräknas vara färdigt ca 2034.

Södra ringen

- » Fortsätt genomföra södra ringen.

Södra ringen är ett systemviktigt initiativ som innebär förstärkning av stomnätet för ökad leveranssäkerhet i dricksvattenförsörjningen. Åtgärden kommer att utgöras av ca 7 km dricksvattenledning som förstärker befintlig ringledning genom sydvästra mellanstaden. Åtgärden kommer ge ökad redundans i dricksvattenförsörjningen och minska riskerna för storskaligt avbrott i dricksvattenleveransen. Projektet ligger till största del inom Mölndals stad och flera etapper har redan genomförts. Tre etapper kvarstår och beräknas vara färdiga 2030.

4. KONSEKVENSER

I detta kapitel beskrivs konsekvenser av ÖISS på en övergripande nivå utifrån de tre hållbarhetsdimensionerna. Med konsekvenser avses i detta sammanhang om inriktningen bidrar till eller motverkar måluppfyllelse avseende valda mål inom de tre hållbarhetsdimensionerna.

Social dimension

Föreslagen inriktning bedöms bidra positivt till de sociala målen. På en aggregerad nivå innebär det att inriktningen bedöms främja hälsosamma livsmiljöer och öka en jämlik tillgång till stadens resurser. Bedömningen baseras på att inriktningen bidrar till målen både genom tillkommande utbud av bostäder, service, arbetsplatser och kultur och genom infrastruktur som förbättrar tillgängligheten. Inriktningen bedöms vidare ge möjlighet att minska boendesegregation genom ökad tillgång till olika typer av bostäder.

Inriktningen bedöms även skapa förutsättningar för en bättre fungerande närmiljö. Det finns dock försvärande förutsättningar för att stärka närmiljön i innerstaden som handlar om att svårigheter att skapa tillräckliga ytor för grönskastruktur och kommunal service. Det finns även försvärande faktorer som påverkar livsmiljön negativt, såsom luftkvalitet och buller.

Inriktningen stärker kommunens möjligheter att möta ett förändrat klimat genom att prioritera åtgärder som minskar dess negativa effekter för både människor, miljö och ekonomiska värden. Vissa områden bedöms dock vara problematiska med avseende på skyfall, högvatten och värmestress.

Ekologisk dimension

Utvecklingen av staden har påverkat biologisk mångfald negativt över tid. Bedömningen är att inriktningen fortsatt ger stor negativ påverkan avseende biologisk mångfald, eftersom exploatering ianspråk tar mark och innebär att fler nyttjar grönskastrukturen. Initiativ på tidigare verksamhets-/ industrimark/trafikyta kan dock bidra positivt och vissa åtgärder stärker biologisk mångfald, sådana som avser grönskastruktur/blågröna stråk, vilket är en anledning att satsa på dem.

Inriktningen ger förutsättningar för omställning för ett minskat klimatavtryck genom initiativ som bidrar till hållbart resande genom infrastruktur och/eller utveckling vid tyngdpunkter/kapacitetsstarka stråk.

Ekonomisk dimension

Inriktningen bidrar till ett mångsidigt och diversifierat näringsliv genom att till skapa arbetsplatser inom olika kategorier. Vissa initiativ innebär dock en utträngningseffekt av värdefulla verksamheter som är svår att hitta ersättningsmark för.

Kommunen står sammantaget inför stora finansiella utmaningar för att hantera den planerade stadsutvecklingen. Den föreslagna inriktningen kommer att kräva stora nyinvesteringar och driftsresurser för både skatte- och VA-kollektivet. Samtidigt är behovet av reinvesteringar och underhåll stort för att upprätthålla befintlig kapacitet och funktion. Även exploateringsekonomin möter

strukturella utmaningar framöver. Lägre resultatnivåer och ett försämrat kassaflöde skulle innebära att behovet av att låna ökar och stadens samlade låneskuld ökar.

Flera stora stadsutvecklingsinitiativ och åtaganden som befinner sig i tidiga eller mycket tidiga skeden saknar ännu nödvändig information för att göra tillräckliga ekonomiska bedömningar. Förutsättningen för att staden ska kunna uppnå inriktningen och samtidigt klara de finansiella målsättningarna är därför att kommunen kontinuerligt utvecklar metoder och de ekonomiska beslutsunderlagen. Dessa behöver utgöra en viktig förutsättning för beslut om ett initiativ kan vara föremål för nästa skede. Konsekvenser för stadens finansiella målsättningar kommer vid arbetet med dessa att behöva värderas kontinuerligt. Bedömningen är att kommunens förutsättningar för att upprätthålla god ekonomisk hushållning och som definieras av de finansiella målsättningarna begränsar den utvecklingstakt som är möjlig. Det innebär att utvecklingen kan komma att behöva genomföras över en längre tid än vad investeringsnomineringarna indikerar för att kommunen samtidigt ska kunna upprätthålla god ekonomisk hushållning i verksamheten.

Stadsutveckling och investeringar i exempelvis klimatanpassning, grönstruktur, kommunal service eller mobilitet kan samtidigt potentiellt ha mycket stora värden och effekter som inte återspeglas i den ekonomiska informationen och som inte omfattas av utvärderingen av kommunens finansiella nyckeltal.

Metod för konsekvensbedömning

Målen som valts ut och bedöms är strategier inom målområde Skapa hållbara och jämlika livsmiljöer i Göteborgs Stads program för en jämlik stad 2018-2026:

- Jämlik tillgång till stadens resurser
- Minska boendesegregation
- Skapa förutsättningar för en fungerande närmiljö
- Öka tillgången till bostäder

Vidare bedöms delmålen i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021-2030:

- Göteborg har en hög biologisk mångfald
- Göteborgs klimatavtryck är nära noll
- Göteborgarna har en hälsosam livsmiljö

Därutöver ingår inriktningar från Översiktsplan för Göteborg om:

- Begränsa klimatpåverkan och hantera klimatförändringarna
- Planera för ett mångsidigt och diversifierat näringsliv

Tillsammans täcker de valda målen in liknande mål i Göteborgs Stads Näringslivsstrategiska program och Program för bostadsförsörjning i Göteborg 2021-2026.

Samtliga prioriterade initiativ har bedömts utifrån om de bidrar till eller motverkar måluppfyllelse för respektive mål samt därutöver utifrån ekonomiska förutsättningar. Därefter har utfallet på övergripande nivå analyserats. De generella prioriteringarna har inte bedömts på samma sätt men har vägts in i de konsekvenser som beskrivs ovan.

Bedömningen bygger på antagandet att initiativen blir realiserade oavsett när i tiden det sker. Endast konsekvenser av färdigställd utbyggnad har värderats, vilket innebär att negativa effekter som uppstår under byggskedet inte ingår i bedömningen. Vidare förutsätts att hänsyn tas till medskick och beroenden som pekats ut i ÖISS.

