



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2023-06-12

Diarienummer EXF-2023-01123

Handläggare

Annika Co

Telefon: 031-368 10 39

E-post: annika.co@exploatering.goteborg.se

Ansökan om planbesked för friliggande boende med särskild service vid Askim Sörgårdsväg inom fastigheterna Hult 5:80 och Hult 31:1

Förslag till beslut

I Exploateringsnämnden

1. Exploateringsnämnden ansöker om planbesked för friliggande boende med särskild service vid Askim Sörgårdsväg inom fastigheten Hult 5:80 i enlighet med vad som framgår av detta tjänsteutlåtande. Samt vid positivt planbesked utgör ansökan även beställning av detaljplan.

Sammanfattning

Det finns ett stort behov av friliggande boenden med särskild service (BmSS). De aktuella fastigheterna på Askim Sörgårdsväg i Askim har identifierats som en möjlighet att förbättra situationen. Fastigheterna bedöms vara lämpliga med hänsyn till tids- och resurseffektivitet.

Fastigheterna Hult 5:80 och Hult 31:1 är, enligt stadsplan från år 1974, delvis planlagda som allmän plats park och marken är i nuläget delvis utarrenderad för parkering. Fastigheterna ligger nära kollektivtrafik, ca 300 m gångavstånd och har relativt goda förbindelser. Det är lämpligt att pröva platsen för sex BmSS-lägenheter.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Stadsfastigheter behöver säkerställa investeringsmedel för projektering och byggnation av BmSS. Bedömningen är att platsen är relativt lättbebyggd.

Exploateringsnämnden får en intäkt genom kommunintern markupplåtelse för BmSS. Exploateringsnämnden kan eventuellt få kostnader för sanering av förorenad mark och kompensationsåtgärder av naturvärde. Om kostnader tillkommer för marksanering inom BmSS-tomten tas dessa normalt ut genom avgiften för kommunintern markupplåtelse.

Vid behov av ianspråktagande av grannfastighet, som idag ägs av kommunen, tillkommer en kostnad förenat med upprättande av lantmäteriförrättning.

Befintligt arrende för parkering löper årsvis med start 1 januari varje år. Uppsägning ska ske senast tre månader innan och arrendavgiften är 27 332 kr/år.

Att nyttja marken för bebyggelse istället för parkering och park innebär mer effektivt nyttjande av stadens markinnehav. Det stora behovet av BmSS motiverar, trots en negativ exploateringsekonomi, ett uppförande av en ny BmSS.

Utvecklingen medför kostnader för bland annat gatuutbyggnad i form av övergångsställe och farthinder, dagvattenhantering samt ev. sanering av mark, där den största kostnaden bedöms vara dagvattenhantering.

Bedömning ur ekologisk dimension

Med kommunens miljömål avseende *God bebyggd miljörespektive - Begränsad klimatpåverkan* har förslaget bäring. Befintlig infrastruktur nyttjas och busshållplats finns ca 300 meter sydväst om området, bebyggelse i aktuellt läge bedöms kunna bidra till stadens mål om att öka andelen hållbara resor.

Bedömning ur social dimension

BmSS är en viktig del i arbetet som bedrivs för att människors olikheter inte ska utgöra ett hinder för den enskilde individen. Åtgärden bedöms som ett steg för att stärka detta perspektiv. Det finns ett stort behov av friliggande BmSS och den här platsen har identifierats som mycket lämplig för det ändamålet.

Samverkan

Exploateringsförvaltningen har inte funnit några skäl till samverkan med de fackliga organisationerna i detta fall.

Bilagor

1. Översiktskarta samt Detaljkarta
2. Skiss
3. Utdrag från översiktsplan och fördjupad översiktsplan

Ärendet

Exploateringsförvaltningen föreslår att exploateringsnämnden fattar beslut om att ansöka om planbesked för friliggande BmSS på del av fastigheten Hult 5:80 och Hult 31:1.

Ansökan om planbesked innebär att exploateringsnämnden lämnar in ett förslag till prövning av ny bebyggelse eller ändrad markanvändning till stadsbyggnadsnämnden. Det åligger stadsbyggnadsnämnden att besluta om positivt eller negativt planbesked. Positivt planbesked innebär att en ny detaljplan startas för det aktuella området. Vid positivt planbesked anger stadsbyggnadsnämnden även vilket år detaljplanen avses starta.

Beskrivning av ärendet

Behovet av friliggande BmSS är stort i hela staden och berörda förvaltningar utreder kontinuerligt möjligheterna för att till skapa nya enheter.

Fastigheterna Hult 5:80 och Hult 31:1 ägs av Göteborgs kommun och är i nuläget delvis planlagd för allmän plats park. Därtill finns arrende med nyttjanderätt för parkering som är utarrenderad till Föreningen Göteborgs Koloniträdgårdar Ek. för. För att kunna bebygga området behöver nuvarande arrende justeras alternativt sägas upp, båda vägval bedöms möjliga. På fastigheten Hult 5:80s södra del finns en transformator som föreslås vara kvar. Fastigheterna angränsar i söder till fastigheten Hult 5:121 där en förskola på arrenderad mark är belägen. Förskoleverksamheten bedöms ej påverkas av boendet. Både förskolan och transformatorn bedöms kunna skiljas från boendet till följd av att tillräcklig omkringliggande grönområde varken ska eller behöver exploateras i enlighet med förslaget.

Översiktsplanen anger *övriga mellanstaden*.

Exploateringsförvaltningen bedömer att det är lämpligt att se över markanvändningen på staden ägda fastigheten. Platsens storlek och läge, med närhet till såväl busshållplats strax söder om, gör marken lämplig för ett friliggande BmSS-boende. Det är lämpligt att pröva platsen för sex BmSS-lägenheter. De berörda förvaltningarna delar denna bedömning.

Befintlig infrastruktur är utbyggd och kan användas. Ev. vändplats, övergångsställe och farthinder behöver tillskapas. Ledningar existerar.

Genom att använda marken för bebyggelse, behålla delar av parkeringen och bevara grönområde skapas ett mer effektivt markutnyttjande. Ett friliggande BmSS med närhet till grönområde erbjuder boende en känsla av lugn och ro. Övriga personer har fortsatt fri tillgång till bevarat grönområde.

Arbetet med projektutvecklingen har bedrivits med löpande avstämningar i en arbetsgrupp som utgörs av deltagare från funktionsstöd, stadsbyggnad, stadsfastigheter samt stadsledningskontoret. Syftet är att i tidigt skede säkerställa att resultatet stämmer överens med behov och genomförbarhet. Omfattning, utformning och ev. placering av boendet har kontinuerligt stämts av.

Under våren 2023 har avstämning med kretslopp och vatten, miljöförvaltningen och stadsmiljö gjorts. Synpunkter som framkommit; omöjliggör ej för framtida gångväg på östra sidan om Askims Sörgårdsväg. Övergång/gångpassage behövs utanför BmSS för möjlighet att korsa gatan trafiksäkert till befintlig gångbana. Utformningen av bebyggelsen behöver ta hänsyn till naturvärden på platsen. Naturvärden och

ekosystemtjänster ska i första hand skyddas och i de fall detta inte är möjligt ska värdena kompenseras. Det finns viss risk för förorening från parkerade bilar på den grusade parkeringsytan strax norr om planerat planområde.

En dagvatten- och skyfallsutredning samt markmiljö-, geoteknisk-, bullerutredning bör tas fram i detaljplaneskedet.

Förvaltningens bedömning

Exploateringsförvaltningen bedömer att den aktuella platsen är lämplig att pröva för friliggande BmSS och att förutsättningarna indikerar normala kostnader för planering, investering och drift.

Föreslagen bebyggelse ligger i linje med ÖP. Fastighetens storlek och läge i Askim, med närhet till service och kollektivtrafik, gör att de berörda förvaltningarna vill pröva för en enhet med sex lägenheter. Realisering av förslaget skulle bidra till att åtgärda dagens brist på fristående BmSS.

Riskerna bedöms som normala för denna typ av projekt och studeras löpande i kommande planarbete.

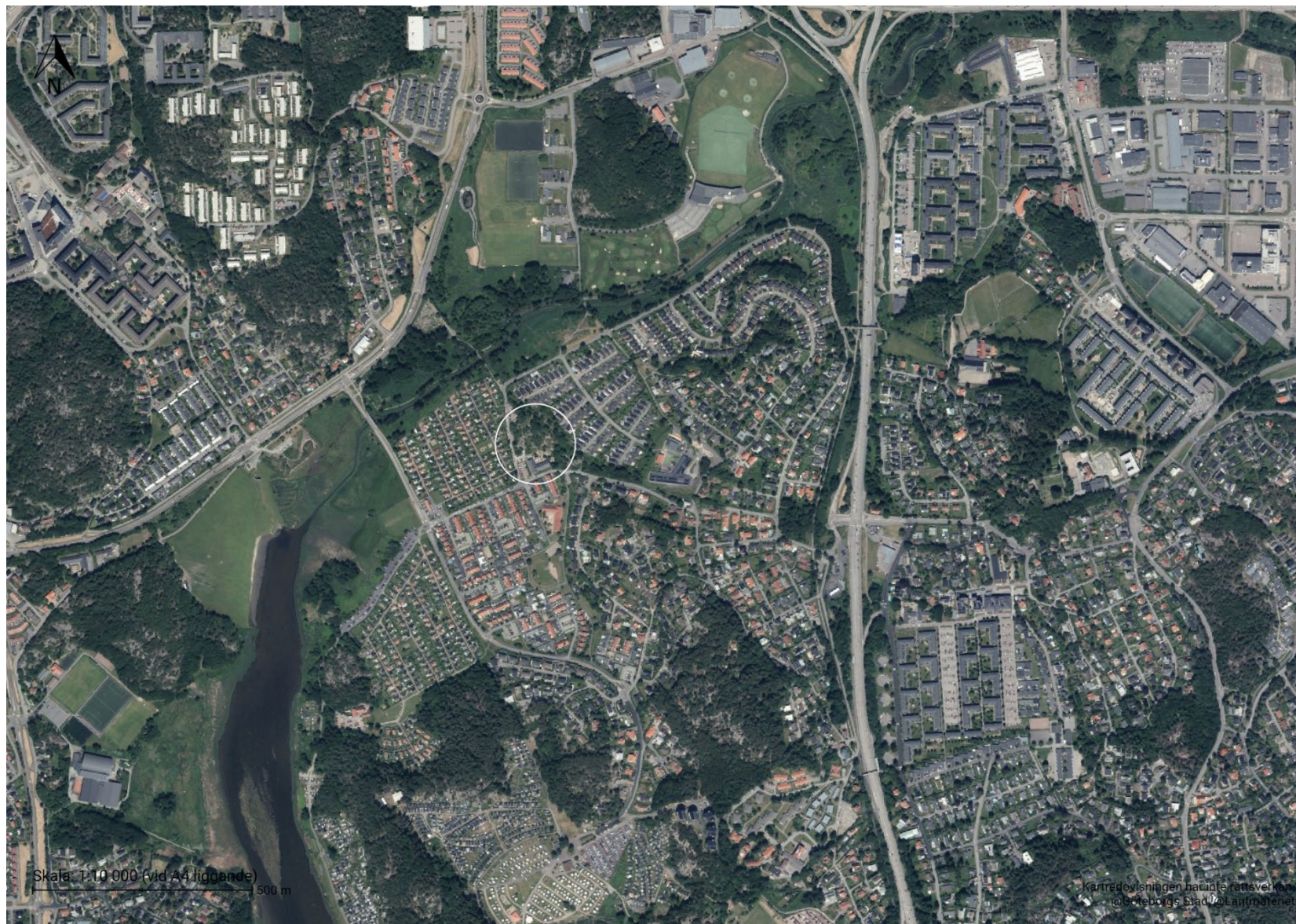
Exploateringsförvaltningen bedömer att en planansökan för friliggande BmSS inom fastigheterna Hult 5:80 och Hult 31:1 är en viktig del för att kunna säkerställa behovet av BmSS.

Kristina Lindfors
Exploateringsdirektör

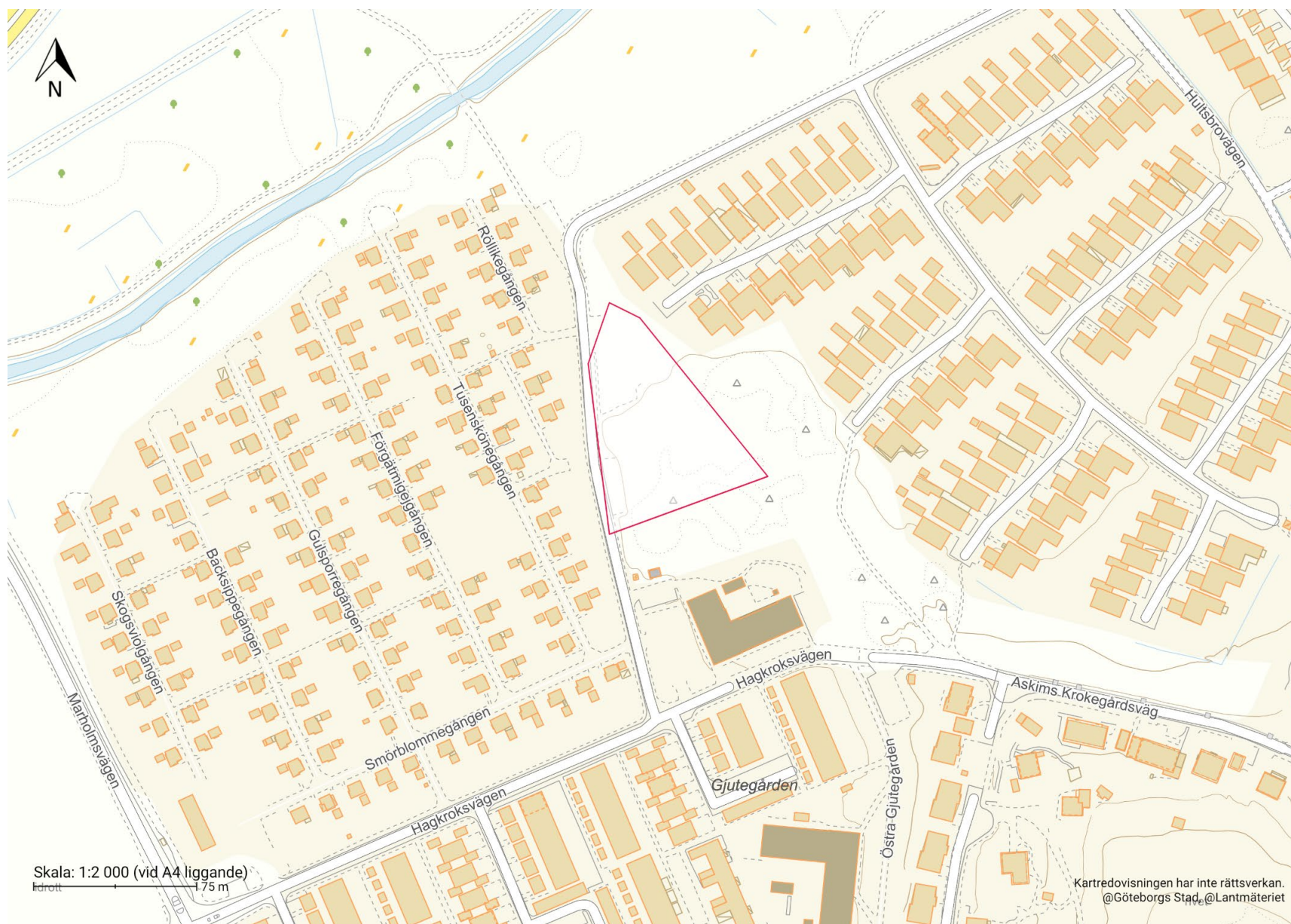
Marie Persson
Avdelningschef



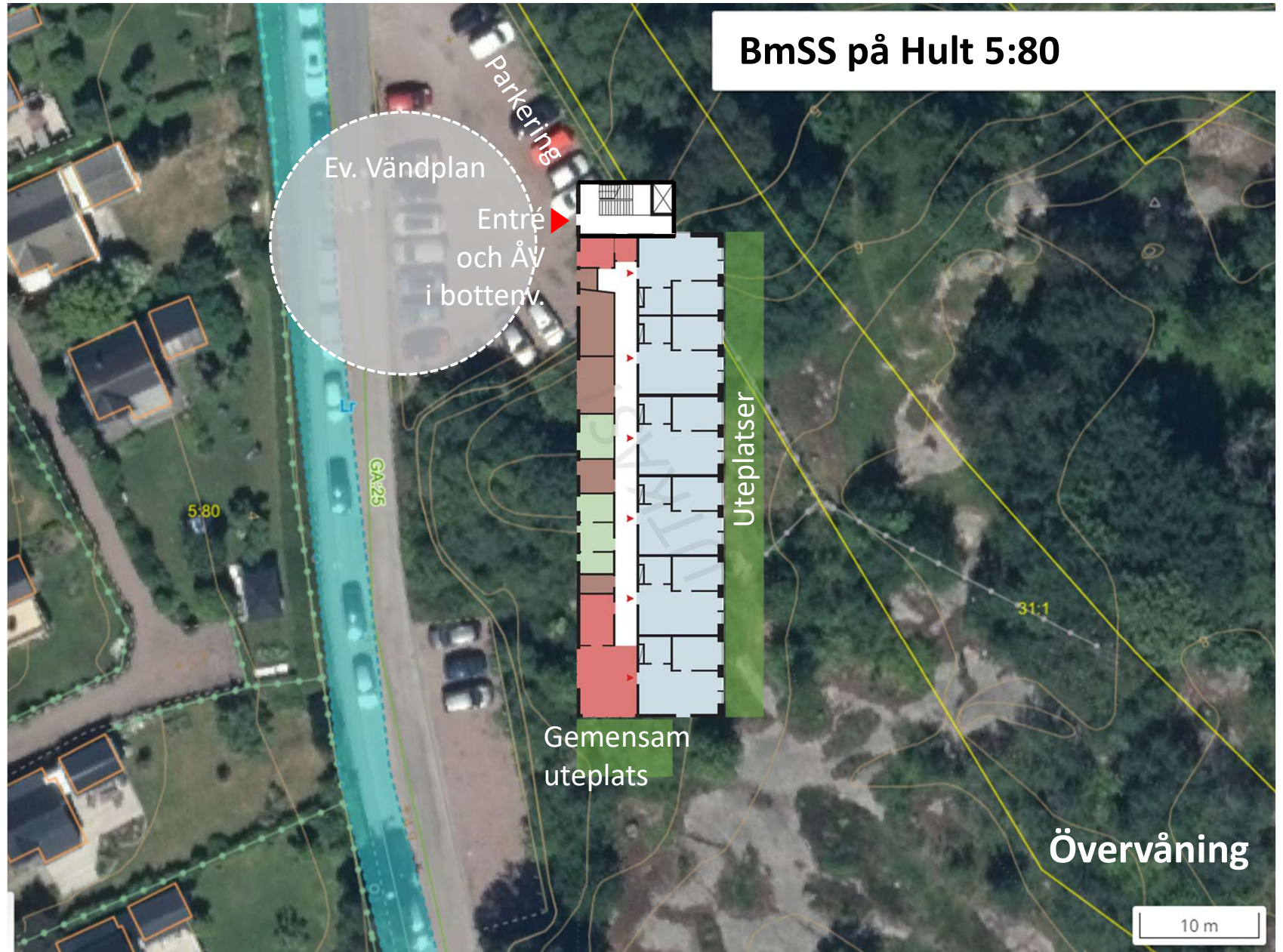
Översiktskarta



Detalj-karta



BmSS på Hult 5:80



FK idéskiss
230216 /Jan A

Innehållsförteckning

Geografiska inriktningar

Mellanstaden

Östra mellanstaden

Angered

Sydvästra mellanstaden

Centrala Hisingen

Geografiska inriktningar

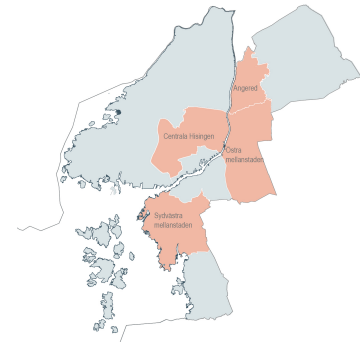
Mellanstaden

I mellanstaden bor mer än hälften av Göteborgs invånare. Mellanstaden utgör det sammanhängande stadsområdet som skärs av från innerstaden av de stora trafiklederna och har vuxit fram under olika bebyggelsefaser från 1910-talet och framåt.

De äldre stadsdelarna i mellanstaden (Rambergssstaden, Bö, Lunden, Bagaregården Gamlestaden) har många drag som liknar de som återfinns i innerstaden, så som oregelbunden kvartersbebyggelse och väl utformade stadsrum som följer terrängen. Innerstaden är nära att nå med cykel. Stolta skolbyggnader ligger mellan landshövdingehus, egnahemsvillor och funkishus.

Nästa bebyggelsefas följer spårvagnslinjerna som strålar ut från Centralstationen och i kuperad terräng. Där finns folkhemmets bostadsområden i ett pärlband av grannskapsenheter, där de små lokala torgen var viktiga. Torgen kunde manifesteras med en lite högre byggnad, exempelvis Axel Dahlströms torg, Bjursläts torg. Ett sammanhängande nätverk av gröna stråk kopplar ihop gator och inre stråk på olika höjder. I dessa stadsdelar är det ofta brist på plana ytor.

Längre ut längs spåren tar den stora skalans stadsbygge vid, ofta med monumentala fristående byggnader som syns på långa avstånd. Mindre lokala torgbildningar ligger i anslutning till spårvagnslinjerna. I flera delar av mellanstaden finns också separerade områden med småhus och friliggande villor av olika slag som nås från de kringliggande lederna. Områdena är ofta sammanbundna med bilfria gång- och cykelvägar.



Klicka för att göra bilden större.

Det finns parker och naturområden i de flesta stadsdelar och bostadsområden i mellanstaden. Ibland kan det vara svårt att ta sig till och komma ut i dessa områden, eftersom närheten är begränsad. De modernistiska delarna av mellanstaden ger ett grönt intryck, men stora delar av grönskan finns på kvartersmark eller i naturområden, medan det är brist på allmänna parker. Där det är brist på bostadsnära parker eller naturområden behöver ytor skapas. Även där det inte är någon uttalad brist på parkmark idag, kan det finnas behov av att tillgängliggöra naturmark så att den blir mer lättanvänd för fler. I mellanstaden finns också god tillgång till kollektivtrafik, service och teknisk infrastruktur. De platser som är utpekade som tyngdpunkter har sitt ursprung i ett lokalt torg. Flertalet av tyngdpunkterna ligger utmed spårvägs- eller stombussnätet eller sammanfaller med viktiga bytespunkter för kollektivtrafik. Särskilt betydelsefulla är de strategiska tyngdpunkterna Angereds centrum, Gamlestads torg och Frölunda torg, som redan idag fungerar som centrum för många invånare. I vissa fall har de strategiska tyngdpunkterna även regional betydelse.

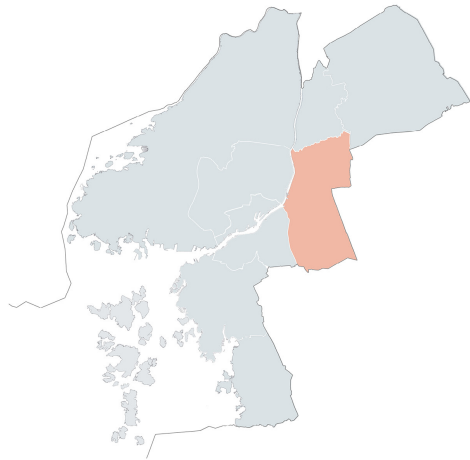
Tyngdpunkterna i mellanstaden är med sin relativt höga befolkningstäthet och service viktiga för att Göteborg ska få en mer flerkärnig struktur. Här finns potential att förtäta med service, bostäder och arbetsplatser. Att förtäta i mellanstaden ger förutsättningar för ett mer lokalt stadsliv med möjligheter att klara vardagen till fots eller med cykel. Det bidrar till en sammanhållen stad, där människor får tillgång till mer av stadens utbud nära bostaden.

Generella rekommendationer för mellanstaden

- Eftersträva en blandning av bostadstyper med olika upplåtelseformer, arbetsplatser, samhällsservice och kommersiell service, rekreation och kultur. Säkerställa offentliga rum och mötesplatser.
- Eftersträva ett högt markutnyttjande och en hög täthet, särskilt vid tyngdpunkterna. Samla handel och samhällsservice vid mellanstadens tyngdpunkter.
- Minska överdimensionerade trafikytor för att ge plats för ny bebyggelse runt definierade gaturum med höga kvaliteter
- Ställa krav på lokaler i bottenvåningar i goda lägen med potential för stadsliv.
- Utveckla gator och stråk för att förbättra möjligheten att gå, cykla och resa med kollektivtrafiken. Koppla samman befintliga bebyggelseområden och överbrygga barriärer.
- Värna och utveckla människors tillgång till värdefulla naturområden, parker och gröna stråk och ersätt naturvärden som försvinner så långt som möjligt.
- Värna kulturhistoriska värden och ta tillvara identitetsskapande karaktärer. Förtätning ska ske genom lyhörda tillägg.

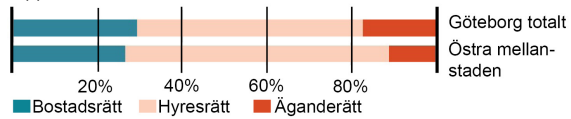
Östra mellanstaden

Östra mellanstaden omfattar hela området från Kallebäck och Delsjön i söder till Kortedala och Bergsjön i norr. Lunden och Olskroken i väster ingår i den utvidgade innerstaden.

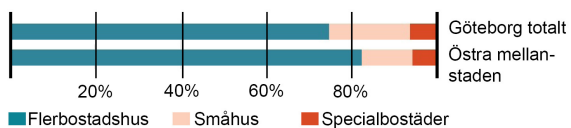


Östra mellanstaden idag
113 000 invånare
57 000 bostäder

Upplåtelseformer



Bostadstyper



Östra mellanstaden omfattar ett stort och varierande område. Det sträcker sig från Kallebäck och Delsjön i söder, via Munkebäck och Gamlestaden, till Kortedala och Bergsjön i norr. De västra delarna av området kring Lunden och Olskroken räknas även till den utvidgade innerstaden. Läs även om detta i avsnitt om geografiska inriktningar för Innerstaden.

INNERSTADEN

Östra mellanstaden sträcker sig från dalgångslandskapet runt Göta älv och Säveån upp mot höjdryggarna i de gröna kilarna i norr och i öster. Längs vattendragen går stora infrastrukturleder som separerar stadsdelar från varandra och från innerstaden. Centralt i området ligger Gamlestaden och Gamlestads torg som har potential att knyta ihop de olika delarna i östra mellanstaden med varandra.

Bebyggelsen i området speglar mellanstadens olika utvecklingsfaser. Här finns industristad, villastad och egnahemsområden liksom kvartersstad med landshövdingehus och tidig funkis. I exempelvis Kortedala tar folkhemsbygget och grannskapsenheter över och i Kallebäck och Bergsjön sker övergången till en mer storskalig bebyggelsestruktur.

De enskilda bostadsområdena har nära till naturen och är utformade med fina boendekvaliteter, väl gestaltad grönska och omsorgsfullt utförda bostäder och byggnader för samhällsservice. Bergsjön ligger på en platå och isoleras från övrig bebyggelse av bevuxna branter. Detta innebär dock långa avstånd mellan målpunkter och sämre tillgänglighet till bland annat service.

VISA MARKANVÄNDNINGSKARTA FÖR ÖSTRA MELLANSTADEN



Foto: Göteborgs Stad

Under de senaste åren har bebyggelseutveckling skett genom både omvandling och förtätning bland annat vid Kallebäck, Munkebäcks torg och Östra sjukhuset, i Kviberg och Gamlestaden samt i delar av Kortedala och Bergsjön.

Tyngdpunkter i östra mellanstaden

I östra mellanstaden ligger Gamlestads torg som är en av Göteborgs tre strategiska tyngdpunkter. Platsen är under stor omvandling mot ett tätt, blandat och attraktivt område. Övriga tyngdpunkter i östra mellanstaden är Munkebäckstorget, Rymdtorget, Gårdsås torg och Kortedala torg. De har en mer lokal betydelse för boende i närområdet med ett utbud som inkluderar samhällsservice och kommersiell service. Olskrokstorget ligger som ligger i den utvidgade innerstaden har också betydelse som tyngdpunkt för östra mellanstaden.

Rekommendationer för östra mellanstaden

- Koncentrera ny bebyggelse till Gamlestads torg, Kortedala och Bergsjön. Dra nytta av bebyggelsepotentialen som ges vid omvandling av väg till gata.
- Stärk kopplingar för kollektivtrafik, gång- och cykel i befintliga och tillkommande stråk mot innerstaden, mellan Gamlestaden och Bagaregården, mellan Munkebäck och Kviberg samt mellan Bergsjön och mot Partille kommun via Rymdtorget.
- Utveckla Säveån till ett rekreativt och tillgängligt blågrönt stråk som binder samman områdena norr och söder om ån samt tillgängliggör älvkanten vid Göta älv.
- Värna den gröna kilen som Delsjöområdet ingår i och stärk kopplingen mot Mölndalsån.

Bebyggelseutveckling

Östra mellanstaden har potential att växa med ca 13 000 – 15 000 nya bostäder och utvecklas till att bli en sammanhållen, nära och robust del av staden.



Störst potential för bebyggelseutveckling, där behov av samhällsservice kan tillgodoses, finns i Kortedala och Bergsjön. För dessa områden utgör Kortedala torg och Rymdtorget tyngdpunkter där mycket vardagsservice finns samlad. Längs Almanacksvägen finns stor potential att minska och omforma vägen och därigenom skapa ytor som kan bebyggas för att knyta ihop Bergsjön och Kortedala. För att hela potentialen ska kunna frigöras, behöver kraftledningen i området grävas ner under mark. Hållplatslägena och dess kopplingar till torgen är viktiga att värna och utveckla så att rörelser från hållplats till torgen omgestaltas med trygghet i fokus. I Bergsjön genomförs detaljplaner ur ett planprogram (2016) för förtätning och komplettering med blandad stadsbebyggelse och småhus. Vid Rymdtorget planeras och byggs bostäder och ett nytt kulturhus, som kompletterar befintlig bebyggelse och service. Nya offentliga byggnader ska ges en god gestaltning. Kortedala och Bergsjön behöver kopplas samman mot Kvibergs Park och Utby. Den öst-västliga gröna kopplingen mellan Utbybergen och Kortedala är central för att åstadkomma en sammanhängande grönstruktur.

Service finns framförallt vid tyngdpunkterna, vid mindre torg och hållplatslägen men även i stråk, såsom längs Munkebäckens allé och Delsjövägen samt vid Olskrokstorget och längs med Danska vägen. Det finns bibliotek och kulturhus bland annat i Bergsjön, Kålltorp och Gamlestaden. I Gamlestaden finns det även simhall. Dessa platser utgör viktiga offentliga rum som ska stärkas.

I delar av östra mellanstaden råder det idag hög konkurrens om ytor för olika ändamål, särskilt i anslutning till den utvidgade innerstaden. Störst behov och underskott på samhällsservice finns för Lunden, Olskroken och Bagaregården samt Kålltorp, Kallebäck och för Gamlestaden. Det är svårt att hitta lämpliga platser för förskolor och skolor exempelvis vid tyngdpunkten Gamlestadstorg. Angränsande områden bör därför utvecklas med samhällsservice, så att det tillgodoser det behov som uppstår vid utbyggnad av bostäder vid Gamlestadstorg. I områden som har ett underskott på samhällsservice behöver möjligheten att tillgodoses detta vara en utgångspunkt vid utbyggnad av bostäder.

I Kviberg, Utby samt runt Delsjöns naturområde är andelen småhus i nivå med genomsnittet för Göteborg som helhet och de är relativt väl integrerade med flerbostadshusen. Mindre kompletteringar med småhus kan göras. I Kortedala och Bergsjön råder underskott på småhus och äganderätter. I Kortedala finns potential för bland annat småhus i stråket längs med den nuvarande kraftledning. Frågorna kring ekonomi och genomförande behöver utredas vidare.

Tillgången till bollplaner och sporthallar är i stort god men flertalet anläggningar är i behov av att rustas upp, bland annat i Kortedala och Bergsjön. I stadsdelarna Lunden, Olskroken, Bagaregården och Kålltorp är det brist på idrottsanläggningar. Det finns behov av fler större hallar som är anpassade till en flexibel användning för idrott och kultur i hela området. Det är viktigt att kommunala bad och motionsanläggningar har tillgång till kollektivtrafik. De bör också lokaliseras så att de skapar målpunkter längs sammanhängande stråk.

Inom och i direkt anslutning till östra mellanstaden finns företags- och industriområden. De kan utvecklas och förtätas med ytterligare verksamheter och handel till exempel Alelyckan, delar av Marieholm och Slakthusområdet. Områden med viktiga samhällsfunktioner som Reningsverket i Alelyckan, Renovas avfallsbyggnad och Östra sjukhuset behöver skyddas från översvämningsrisker och värnas för fortsatt utveckling utifrån verksamheternas behov.

Inom området finns både Kviberg och Östra begravningsplatserna. Det råder brist på begravningsplatser i östra mellanstaden och relativt snart behövs ytterligare yta för begravningsplatser här eller i närliggande områden i ytterstaden.



Kortedala torg

Foto: Anna Olsson

Mobilitet och infrastruktur

För att möjliggöra bebyggelseutveckling i Bergsjön och Kortedala krävs en ökad kapacitet och utbyggnad av kollektivtrafik med nya förbindelser. Detta innebär att det krävs stora investeringar i kollektivtrafiken. Det är också nödvändigt att fler väljer att cykla till och från området som ligger nära innerstaden.

Kollektivtrafiken bör utvecklas med en ny spårvagnskoppling i tunnel mellan Kortedala och Nylöse och ansluta på Angeredsbanan, citybuss längs Delsjövägen och Almanacksvägen samt metrobuss mellan Bergsjön och Partille. Gamlestads torg utgör en knutpunkt för lokal och regional kollektivtrafik. I dagsläget utgör Gamlestads torg och Artellerigatan ett nålsöga för kollektivtrafik, vilket försvårar för bebyggelseutveckling öster och norr om Gamlestads torg. Det behöver skapas nya kopplingar som bättre fördelar trafikflödena från torget. Torget ska stärkas genom ökad kollektivtrafik i form av stadsbana, citybuss och metrobuss. Ett finmaskigt gatunät behöver utvecklas för att binda samman Gamlestads torg med sin omgivning och möjliggöra för kollektivtrafikförbindelse från Gamlestads torg till Marieholmsgatan och vidare mot Gullbergsvass samt mellan Bellevue och Munkebäck. På sikt kan möjligheten att skapa en vägkoppling över Sävån, i höjd med Ryttmästaregatan och Generalsgatan vara aktuell. En vägförbindelse mellan Kortedala och Nylöse kan också avlasta Artillerigatan och Gamlestads torg.

Stråket från Gullbergsvass och Marieholm till Gamlestaden har betydelse för den utvidgade innerstaden. Även stråket från Gårda via Redbergsplatsen och Gustavsplatsen till Gamlestaden spelar en stor roll för Lunden och Olskroken, som delar av den utvidgade innerstaden. Örgryte, Härlanda och Kvibergsområdet kopplas samman vid Munkebäcksmotet via Kvibergs broväg. Kopplingen behöver värnas eftersom det finns begränsade möjligheter att skapa fler kopplingar över E20. När förutsättningarna längs E20 förändras är det på sikt önskvärt med fler kopplingar. Möjligheten att minska barriäreffekten av E6 från Olskroken i norr till och med Ullevimotet i söder bör utredas.

Skilnaden i bebyggelsestruktur och terräng inom östra mellanstaden gör att förutsättningarna för gång- och cykeltrafik varierar inom området. För att överbygga barriärer som E6 och E20 kan stråket mellan Stampen, Olskroken, Redbergsplatsen och Gamlestaden behöva utvecklas där det finns potential att skapa ett sammanhängande stadsstråk för gång- och cykeltrafik. För att uppnå detta behöver särskilt Redbergsplatsen utvecklas. Från Gamlestaden är det även viktigt att stärka gång- och cykelkopplingar till Hisingen, Marieholm, Gullbergsvass och Alelyckan, så att de blir mer attraktiva för användarna. Attraktiviteten och tryggheten i gång- och cykelnätet behöver även stärkas i Bergsjön och Kortedala.

Trafikeringen av Sävån station kommer sannolikt att upphöra. Stationen vid Sävån ska dock behållas för att möjliggöra framtida tågstopp. Det ska också hållas öppet för eventuell framtida station vid Gustavsplatsen. Frågan om lämpligt

stationsläge behöver utredas tillsammans med Västra Götalandsregionen och Trafikverket. En station vid Sävenäs eller Gustavsplatsen förutsätter att platsen utformas som en trygg och attraktiv stadsmiljö med sammanhängande stråk från omgivande bebyggelseområden. Närheten till Gamlestads torg ska särskilt beaktas.

Parker, natur och vatten

Östra mellanstaden har en varierande grönstruktur. Det finns stora sammanhängande naturområden, och mindre naturområden med skyddsvärda träd som är viktiga för biologisk mångfald och ekosystemtjänster. Att Änäsåltet kan fortsätta fungera som värdefull friyta och utvecklas till park är betydelsefullt för att åtgärda bristen i Bagaregården. Inom del av Änäsåltet kan samtidigt skola behöva prövas eftersom det råder stor brist på lämpliga lägen för detta i närområdet. I Kallebäck och Skår kan bristen avhjälpas genom att ett befintligt och tillräckligt stort bostadsnära naturområde utvecklas med parkkvaliteter för att fungera som stadsdelspark. Bebyggelseområdenas gröna gårdar och utrymmen mellan områden bidrar till ett gynnsamt klimat för ekosystemtjänster. Däremot är det brist på ekosystemtjänster intill storskalig infrastruktur och industriområden, framförallt längs Göta älv och Sävån. Grönstrukturen i området kopplar till de gröna kilarna Delsjön-Härskogen, Lackarebäckskilen, Bergsjökilen och Vättlefjällskilen.

Karaktären på parkerna i östra mellanstaden varierar. Vissa har kulturhistorisk prägel som Renströmska parken, andra som Stabbeparken har goda lekmiljöer. Galaxen i Bergsjön är en stadslantgård med djur. Då friytorna i Gamlestaden redan idag är mycket begränsade, behövs komplettering med en stadsdelspark som en del av den stadsutveckling som pågår. Parken bör placeras på ett sätt så att närheten till älven tas till vara och utvecklas. I nordvästra Kortedala behöver behovet av stadsdelspark finnas med som utgångspunkt i den fortsatta planeringen. Även i Utby finns behov av att utveckla en stadsdelspark. I anslutning till parker och natur i Munkebäck, Torpa, Delsjön, Bergsjön och Kortedala finns det odlingsmöjligheter i olika former, som bidrar till levande gröna rum i närmiljön.

Kvibergs Park räknas som den enda stadsparken i östra mellanstaden. Den är en mötesplats där idrott, hälsa, kultur och utbildning förenas och som lockar människor från hela Göteborg. Parken kopplar även samman naturområdena kring Fjällbo ängar, Bergsjön och Sävån. Det finns potential att stärka de fysiska kopplingarna mellan parken och närområdena genom tydliga entréer från alla anslutande bebyggelseområden samt att levandegöra den kulturhistoriska miljön vid Kviberg. Delsjöns naturområde är en värdefull tillgång för såväl boende som besökare från hela Göteborg. Skatås motionscentrum, Härlanda Park, Överåsvallen och Gamlestadsvallen utgör motions- och idrottsanläggningar som är viktiga att värna och stärka utifrån respektive anläggnings funktion.

Längs Delsjöbäcken och Sävån finns det gröna offentliga rum och i norr angränsar Kortedala och Bergsjön till Lärjeån. Längs Sävån, som delvis kantas av verksamheter och mindre båtvarv, behöver tillgängligheten för allmänheten utvecklas. Det finns bristande tillgång till bostadsnära parker eller naturområden framförallt inom delar av Bagaregården, Härlanda, Olskroken, Bö, Skår, Gamlestaden, Kviberg, östra Bergsjön och södra Kortedala. Det behovet behöver vara utgångspunkt och fördjupas i fortsatt planering.

Bergsjöbadet, Härlanda tjärn och Delsjön utgör attraktiva utomhusbad i området. Det är viktigt att det finns kollektivtrafik till baden som är målpunkter för både boende och besökande under sommarhalvåret.



Stockholmsgatan

Foto: Amanda Östman

Värden och hänsyn

Östra mellanstan består av flera mindre områden med olika fysiska, sociala och arkitektoniska förutsättningar som var och en representerar olika stadsbyggnadsideal. Den fortsatta utvecklingen av östra mellanstan ska utgå från det platsspecifika, lokala identiteter, karaktärer och livsmiljöer. Särskilt ska kvaliteter i bebyggelsestrukturen och kulturmiljöerna värnas i områden som Örgryte, Härlanda, Gamlestaden, Kortedala och Bergsjön. I Gamlestaden ska gränssnittet och sammansmältningen mellan gammalt och nytt förnya och stärka områdets identitet.

Östra mellanstan har i stort goda förutsättningar att skapa boendemiljöer med bra luftkvalitet och goda ljudmiljöer. Undantaget kan vara nära större trafikleder och andra mycket trafikintensiva platser, såsom områdena närmast Olskroksmotet.

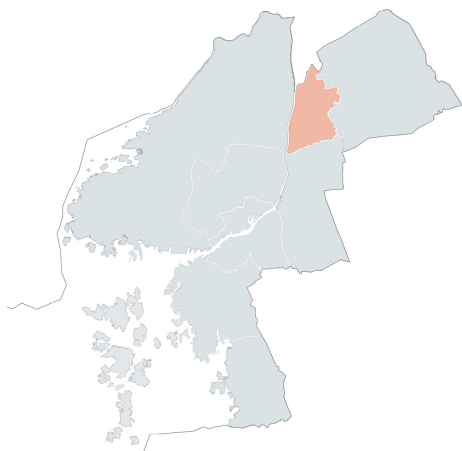
De olika delarna av östra mellanstan har, beroende på landskap och terrängförhållanden, olika förutsättningar för att omhänderta skyfall och dagvatten. I Lunden, Bagaregården och Kålltorp finns det särskilda utmaningar då de ytor som behövs för skyfall och dagvatten sammanfaller med ytor som idag är idrottsplatser och fotbollsplaner. Det är främst områden längs med Göta älv och Säreån som riskerar att översvämmas. Här behöver stora delar av infrastrukturen och bebyggelsen klimatsäkras.

Marken består av berg av hög kvalitet med några få större sprickzoner. Markradon är främst av låg till normalrisk och i några fall högrisk. Det finns några platser med rasrisker i bebyggda områden såsom Överåsparken, Fjällbo och vid Kviberg. Det finns även några områden med skredkänslighet vid Delsjövägen, kring Robertshöjd, vid Säreån och Lärjeån. I området finns stora grundvattenmagasin mellan Kallebäck och Delsjön och förutsättningarna för grundvattenbildning är goda. Denna resurs ska hanteras med varsamhet såväl utifrån ett kvantitets- som ett kvalitetsperspektiv. I de södra delarna finns relativt många borrhälsbrunnar som behöver hanteras vid framtida planering.

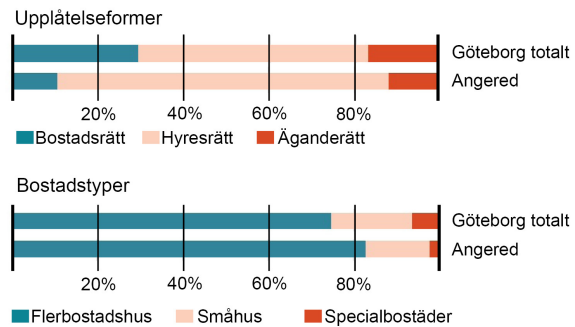
 [VISA KARTA ÖVER VÄRDEN OCH HÄNSYN FÖR ÖSTRA MELLANSTADEN](#)

Angered

Angered omfattar området från Hjällbo i söder till gränsen mot Ale kommun i norr. Området präglas av storskalig planering från 1960 och 1970-talen, men det finns även spår av äldre bebyggelse.



Angered idag
48 000 invånare
17 000 bostäder



Bebyggelsen har vuxit fram i anslutning till snabbspåret till Centralstationen. Tidens industrialiserade byggprocess längs kranbanor kan avläsas i långa, höga och enhetliga huskroppar som anpassats till den kuperade, bergiga terrängen. Bebyggelseområdena ligger avskilda från varandra och trafikleder kopplar samman bebyggelsen som nås från stora parkeringsytor. Stora vägar och entréer i form av torgbildningar eller portar är tydliga karaktärsdrag. Gårdsmiljöerna har tydliga inre funktioner med bilfria, gröna och solbelysta miljöer och gott om plats för lek.

Service finns i tyngdpunkterna och vid mindre torg, men även till viss del i verksamhetsområden vid Spadegatan och Råvebergsvägen. Det finns vacker natur med möjlighet till rekreation, urbana miljöer och bostadsområden med ett starkt förenings- och kulturliv.

VISA MARKANVÄNDNINGSKARTA FÖR ANGERED



Stora vägar och entréer i form av torgbildningar eller portar är tydliga karaktärsdrag.

Foto: Göteborgs Stad

Under de senaste åren har befintlig bebyggelse rustats upp och ny bebyggelse tillkommit i framförallt Gårdsten och runt Angereds centrum. I Gårdsten har även ett verksamhetsområde tillkommit.

Tyngdpunkter i Angered

I Angered ligger Angereds centrum som är en av Göteborgs tre strategiska tyngdpunkter. Här finns väl utbyggd samhällsservice, kommersiell service och resecentrum. Övriga tyngdpunkter i området är Hammarkulletorget och Hjällbo torg. De har en mer lokal betydelse för boende i närområdet med ett utbud som inkluderar samhällsservice och kommersiell service.

Rekommendationer för Angered

- Förtäta med bostäder i hela området för att stärka tyngdpunkterna och för att länka samman bebyggelseområden.
- Stärk strategiska tyngdpunkten Angereds centrum och övriga tyngdpunkter genom att komplettera med offentlig och kommersiell service. Skapa ett större utbud av arbetsplatser.
- Minska den överdimensionerade trafikstrukturen längs delar av Hjällbovägen och Gråbovägen för att knyta ihop områden och skapa ökad stadsmässighet.
- Säkerställ bostadsnära park, annan offentlig plats med hög kvalitet och samlingslokaler för kultur och möten i Angereds centrum, Hammarkullen, Hjällbo, Gårdsten och Lövgärdet.
- Dra nytta av det naturnära läget och dess höga kvaliteter.

Bebyggelseutveckling

I Angered finns potential för cirka 8000 – 10 000 nya bostäder. Utvecklingen ske vid tyngdpunkterna, framförallt Angered centrum och Hjällbo samt längs omvandlingsstråken Hjällbovägen och Gråbovägen. Ny bebyggelse kan även tillkomma i områden som ligger nära kollektivtrafikhållplatser, som Hammarkullen, Lövgärdet, Rannebergen och Gårdsten. Det behövs bebyggelse som knyter ihop befintliga områden, exempelvis genom omvandling av Spadegatan och utveckling vid Råvebergsvägen. I delar av Angered råder det stor bostadsbrist och synnerligen svår trångboddhet, vilket gör det angeläget att prioritera fler bostäder i varierade storlekar samt god utformning av offentliga rum och mötesplatser.



Andelen småhus i Angered är något mindre än genomsnittet för Göteborg. Befintliga småhusområden ligger ofta avskilt från flerbostadshusen och annan bebyggelse efter dåtidens ideal. I området kan det därför vara lämpligt att komplettera med fler småhus och mindre flerfamiljehus. Fler småhus skulle göra stor nytta i de områden som domineras av flerbostadshus genom att erbjuda fler större bostäder, vilket det råder brist på. Det skulle också bidra till större variation i stadsmiljön och göra det möjligt att bo kvar i Angered.

Nya bostäder ska planeras och byggas där det är enkelt att nå service genom gång, cykel eller kollektivtrafik. Placeringen av ny samhällsservice kan utgöra en sammanlänkande funktion mellan befintliga och nya bostadsområden. Nya bostäder ska även följas av utbyggnad av mötesplatser och offentliga rum som är trygga och attraktiva. Genom att i första hand ha tyngdpunkterna i fokus för utveckling av service, mötesplatser och platser för aktiviteter, kan torg med liv och rörelse som främjar trygghet, lek, kreativitet och social interaktion uppnås. Det är särskilt viktigt att skapa miljöer som tilltalar många olika grupper av människor i alla åldrar, men särskilt kvinnor, barn och unga som statistiskt sett upplever mer otrygghet på offentliga platser.

Det finns god tillgång till livsmedelsbutiker och service framförallt vid Angereds centrum och i Hjällbo. I Hammarkullen och Rannebergen behövs kompletterande service. Målsättning är att förändra detta, så att alla har nära till den service som behövs i vardagslivet.

Angereds centrum som strategisk tyngdpunkt behöver stärkas genom att närområdet kompletteras med arbetstillfällen, bostäder och fler offentliga rum. Det är angeläget att öka tätheten i området och att skapa fler offentliga rum där människor kan och vill vistas. Genom att skala ned angöringen till Angereds centrum skapas möjligheter till bebyggelse i ett finmaskigt gatunät, som binder samman stråk med bostadsbebyggelse. Angereds centrum kan därefter bindas samman söderut mot Hammarkullen genom succesiv omvandling norrifrån och omvandling av verksamhetsområdet kring Spadegatan till blandstad.

Detta är en viktig länk som integrerar Angereds centrum med Storås och Hammarkullen. En sammankoppling i detta läge skulle minska det upplevda avståndet, skapa en sammanhängande stadsstruktur samt möjliggöra en högre tillgänglighet till service.

Delar av Hjällbovägen och Gråbovägen bör omvandlas till stadsgator med angränsande bebyggelse där det är möjligt och har störst betydelse. Andra storskaliga trafikrum kan utnyttjas på ett bättre sätt utan att det kräver några större omvandlingar, exempelvis Råvebergsvägen. Om kraftledningen vid Agnesberg, Angereds centrum mot Gårdsten och delar av Hjällbo grävs ner ges större områden möjlighet att utvecklas effektivt och barriäreffekten kan minska.



Bredfjällsgatan

Foto: Frida Winter

Norr om Angereds centrum finns ett utredningsområde för blandad stadsbebyggelse, som kan kombineras med eventuell fortsättning av spårvägen norrut.

Flera föreningslokaler är belägna i verksamhetsområden där hyresnivåerna är lägre, eller i bottenvåningar på flerfamiljshus. Föreningslokaler behöver finnas nära bostäder och det behöver finnas lokaler med låga hyresnivåer. Det är viktigt att värna bebyggelse som gör detta möjligt, exempelvis genom förtätning i bebyggelse som innehåller lokaler särskilt lämpade för föreningar. Biblioteken i Angered har ett stort behov av att utöka verksamheterna, eftersom de är välbesökta och är en mötesplats utan krav på att konsumera. Det planeras för en ny konstgräsplan i Gårdsten samt för nya idrottshallar på några skolor i området. Dessa investeringar har stor betydelse för föreningslivet.

Utvecklingen av näringslivet i Angered kan stärkas genom en större blandning av funktioner. Framför allt behövs arbetsplatser. För att stärka förutsättningarna för ett mer lokalt näringsliv behövs åtgärder som stärker områdets attraktivitet och ibland medvetna lokaliseringar.

Företags- och industriområden erbjuder idag en variation av verksamheter. Här finns företag och utvecklingsmöjligheter genom tillgängliga lägen med billigare lokalhyror. De billiga lokalerna behöver värnas för att främja en mångfald av verksamheter. Det är viktigt att områdena ges god tillgänglighet för kollektivtrafik, gång och cykel och även med bil.

Det råder brist på begravningsplatser i Angered. En lokaliseringsstudie för nya begravningsplatser omfattande hela Göteborg har inletts.

Mobilitet och infrastruktur

Det lokala gång- och cykelvägnätet i Angered behöver utvecklas och bli mer sammanhängande, tryggt och finmaskigt. Det finns ett finmaskigare cykelnät än för motortrafiken i området men det är inte helt sammanhängande och knyter inte heller på ett självklart sätt ihop viktiga platser i stadsdelen. Det finmaskigare nätet behöver gå genom bebyggelseområdena och binda samman bostadsområden med målpunkter. Genom att främja ett ökat cykelanvändande i Angered avlastas kollektivtrafiken och folkhälsan förbättras. En gång- och cykelkoppling mellan Lövgärdet och Surte skulle bidra till ökade möjligheter att nyttja pendeltågmöjligheterna längs Norge-Vänerbanan samt att Surte får en genare koppling till Angered.

Spårvagnsträckan till Angereds centrum utgör ryggraden i kommunikation inom området. För alla som bor och arbetar i Angered är det viktigt att den både utvecklas med exempelvis fler spår och kompletteras med fler bussträckningar som gör kommunikationen mindre känslig för störningar. Det är särskilt viktigt med kompletterande kopplingar mot Hisingen, Bergsjön samt mellan områdena inom Angered.

Norr om Angereds centrum finns ett utredningsområde för att förlänga spårvägen. En förlängning skulle ge bättre möjligheter till enklare kollektivtrafikresor och binda ihop områdena Rannebergen, Lövgärdet och Angereds centrum samtidigt som ändhållplatsfunktionen försvinner från Angered centrum. Vilken riktning eller möjlighet att binda ihop områden som gör störst nytta behöver studeras.

Den stora kapacitet som finns i väginfrastrukturen och i vatten- och avloppssystemen i Angered är en resurs som det är strategiskt lämpligt att dra nytta av vid utvecklingen av Göteborg.

Parker, natur och vatten

I Angered finns stora naturområden och gröna samband som är av vikt för hela staden och som kan fylla en roll för rekreation, omhändertagande av vatten och för biologisk mångfald. Dessa behöver värnas, utvecklas och tillgängliggöras med kollektivtrafik, gång och cykel samt ges tydliga entrépunkter. Det gäller exempelvis vid Hjällibos entré till Lärjeåns dalgång och Lövgärdets entré till Vättlefjäll. Vättlefjäll och Lärjeån är populära besöksmål för hela staden med fina naturstigar, promenadslingsor och ridvägar. Förutsättningar finns också att tillvarata ekosystemtjänster i dessa områden.

Vättlefjälls kvaliteter med vidsträckta skogsområden och många sjöar behöver värnas utifrån dess naturvärden och storskalighet. Lärjeån spelar en särskilt viktig roll i att koppla Vättlefjäll mot vatten. Området behöver tillgängliggöras med balans och inte överutnyttjas. Det finns potential att förstärka det gröna sambandet mellan Bergsjökilen och Vättlefjällskilen vid Bergum och Gunnilse.

Det finns brist vad gäller stadsdelspark i södra Lövgärdet, Trädgårdsgärdet, delar av Agnesberg, Linnarhult. Vad gäller bostadnära parker och naturområden finns brist framförallt i delar av Hammarkullen, Hjällbo, Lövgärdet, Agnesberg och södra delarna av Angereds centrum.



Angereds stadspark

Foto: Carl Ahlström

En ny stadsdelspark behöver utvecklas för att tillgodose behovet i södra Lövgärdet och Trädgårdsgärdet. Övriga behov av stadsdelsparker och bostadsnära parker behöver finnas med som utgångspunkt i den fortsatta planeringen. Särskilt betydelsefullt är det där staden planerar eller bygger mycket som i Angereds centrum, Hammarkullen, Hjällbo, Lövgärdet och Gårdsten. Det är särskilt viktigt då många familjer är trångbodda och offentliga platser, lekplatser och parker används mycket. Befintliga offentliga platser upplevs dessutom ofta som otrygga och saknar vistelsekvaliteter.

Stora bostadsgårdar som är kvartermark kan, där det bedöms lämpligt, förtätas med mer bebyggelse. Detta förutsätter dock kompenserande åtgärder för att höja parkkvaliteter och vistelseytor i kvarvarande delar. Förtätning kan även vara möjlig på allmän plats och kan då på behöva kompenseras med ny allmän platsmark. Tillgången till grönområden behöver även säkerställas i områden med lägre befolkningstäthet och där bebyggelsen består av småhus. I dagsläget är några av dessa områden tydligt avskilda från intilliggande naturområden genom barriärer i form av leder, industrier eller spårväg.

Parkeringsytor eller parkeringsgarage med platta terrängförhållanden kan behöva omvandlas till rekreativa plana ytor för idrott, lek och park. Vissa av dessa ytor behöver även användas som skyfallsytor vid tillfällena med kraftiga regn. Parkytor i Gårdsten, Eriksbo och Rannebergen är viktiga för att omhänderta stora mängder vatten.

Värden och hänsyn

Kvaliteter i bebyggelsestrukturen ska värnas och vara utgångspunkter för områdenas utveckling. I tidstypiska SCAFT-planerade områden är gång- och biltrafik separerade, för att barn och unga ska kunna röra sig fritt till och från skola. Där kan utveckling fortsatt utgå från ett förhållningssätt där trygghet för fotgängare och fotgängares företräde framför andra transportslag är i fokus. Exempel på dessa tidstypiska bebyggelsemiljöer är Skolspåret i Hjällbo och radhusområdet Västerslänt i Hammarkullen. Här ska ny bebyggelse ha sin utgångspunkt i de kvaliteter som finns i den fysiska miljön. Respekt ska visas för områdets förutsättningar i bebyggelse och landskap. Lärdom ska även dras från dialoger som utförts i områdena.

Angered har generellt mycket goda förutsättningar att skapa boendemiljöer med bra luftkvalitet och goda ljudmiljöer. I Vättlefjäll finns också ett av få områden i Göteborg som länsstyrelsen identifierat som ett tyst område, vilket bör bevaras.

En stor del av bebyggelsen i Angered ligger högt upp i terrängen, vilket innebär att vatten vid extrem nederbörd rinner från bebyggelsen mot lägre liggande områden. Vägarna ligger ofta i låglänta stråk som går genom området och kan komma att

översvämmas vid kraftiga regn. Stora mängder vatten kommer att korsa vägarna och ledas längs med dem till Lärjeån och Göta älv, som är recipienter. Detta kan påverka framkomligheten på de större vägarna i området vid kraftig nederbörd.

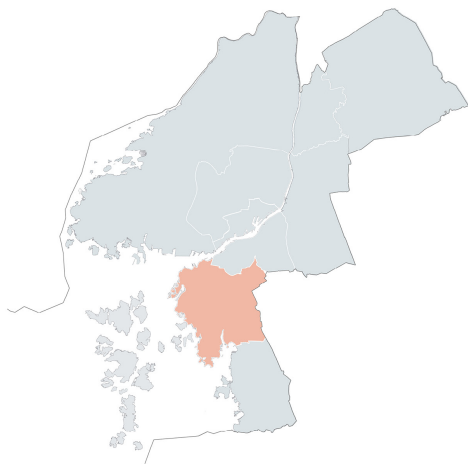
I Lärjedalen återfinns ett stort grundvattenmagasin, som ska hanteras med varsamhet utifrån såväl ett kvantitets- som ett kvalitetsperspektiv. Även områdets förekomster av isälvsmaterial är skyddsvärda grundvattenförekomster. Lärjeåns ravinlandskap är välutbildat i dalgångens silt- och lerjordar. Ravinerna kan vara nästan 20 meter djupa. Hög erosionsbenägenhet längs Lärjeån kombinerat med hög skredkänslighet i området gör att stort fokus ska läggas på skredrisker i framtida planering.

Norra delen av Angered Storåsväg och vid Korpvägens anslutning till Angeredsleden vore det önskvärt att klassningen som sekundärled för farligt gods tas bort, för att kunna möjliggöra stadsutveckling.

VISA KARTA ÖVER VÄRDEN OCH HÄNSYN FÖR ANGERED

Sydvästra mellanstaden

Sydvästra mellanstaden sträcker sig från Högsbo i norr, via Frölunda och Tynnered till stadsdelar som Önnared och Fiskebäck vid kusten. Dalgångslandskapet ramas in av bergspartier med naturområden och områden för idrott och friluftsliv.

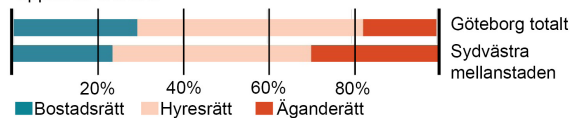


Sydvästra mellanstaden idag

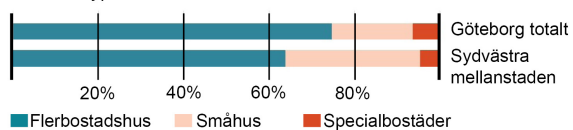
97 000 invånare

45 000 bostäder

Upplåtelseformer



Bostadstyper



Stora delar av området har sitt ursprung i bilismens storskaliga stadsbygge, framförallt runt Frölunda. Här finns inslag av mer småskaliga bostadsområden. När man närmar sig bebyggelsen möts man inte sällan av parkeringsytor och det finns ofta en brist på offentliga stadsrum. I väster dominerar småhusbebyggelse. Flera bostadsområden med varierad skala är separerade ifrån varandra och vänder sig inåt mot ett sammanbindande spårvagnsspår. Ett nätverk av bilfria gång- och cykelstråk letar sig fram i terrängen och kopplar ihop öppna gårdar, parker, natur och tyngdpunkter. Närmast havet domineras bebyggelsen av småhusgrupper och längs ut mot kusten ligger villor i skärgårdsmiljö. Höga bostadshus utgör landmärken i området och ses ända från havet.

De kustnära lägena har inslag av havsanknutna verksamheter men har också höga rekreativa kvaliteter för både boende och besökare.

Frölunda torg är under stort förändringstryck. Under de senaste åren har en kraftig bebyggelseutveckling skett genom förtätning på skoltomter, i grönstråk, på parkeringsanläggningar och i överstora trafikytor.

VISA MARKANVÄNDNINGSKARTA FÖR SYDVÄSTRA MELLANSTADEN



Foto: Göteborgs Stad

För större delen av sydvästra mellanstaden har översiktsplanen fördjupats med en högre detaljeringsnivå. Det gäller Högsbo-Frölunda samt omvandlingen av Dag Hammarskjöldsleden till boulevard. I det följande avsnittet beskrivs därför framförallt inriktningar för övriga delar av sydvästra mellanstaden samt sådana inriktningar som har betydelse för hela området.

LÄS MER OM HÖGSBO-FRÖLUNDA

Tyngdpunkter i sydvästra mellanstaden

I sydvästra mellanstaden ligger Frölunda torg som är en av Göteborgs tre strategiska tyngdpunkter. Här finns väl utbyggd samhällsservice, en stor del handel och annan kommersiell service samt ett resecentrum. Övriga tyngdpunkter i området är Marklandsgatan och Opaltorget. De har en mer lokal betydelse för boende i närområdet med ett utbud som inkluderar samhällsservice och kommersiell service.

Rekommendationer för sydvästra mellanstaden

- Utveckla området runt Marklandsgatan så att det successivt blir en del av en utvidgad innerstad.
- Stärk Frölunda torg, som ett komplement till nuvarande stadskärnan genom en blandad bebyggelseutveckling, förbättrade kopplingar till angränsande områden och utökad kollektivtrafik.
- Utveckla Fiskebäck som fiskehamn. Hänsyn ska tas till framkomlighet för godstrafik mellan hamnen och Västerleden.
- Utveckla övriga delar av sydvästra mellanstaden med bostäder med höga boendekvaliteter och inslag av lokal service.
- Stärk och synliggör det kustnära läget genom att värna rekreativsvärden och kustens speciella bergslandskap.
- Ny bebyggelse och nya strukturer ska i möjligaste mån öka orienterbarheten och tillgängligheten till havet
- Utveckla en stadspark som sträcker sig både mot Järnbrott och Näsetvägen och ner till Askimsbadet och inkluderar Vålens naturreservat.
- Verka för en yttre skyddsport i Vålenviken för att skydda bebyggelsen och Söderleden och Västerleden från översvämning.

Bebyggelseutveckling

Sydvästra mellanstaden har potential att förtätas med ca 25 000 – 30 000 nya bostäder, tillhörande samhällsservice och verksamheter. Detta är kraftigare bebyggelseutveckling än i andra delar av mellanstaden, vilket ställer krav på utbyggnad av kollektivtrafik, samhällsservice och friytor.



Ungefär en tredjedel av utbyggnadspotentialen utgörs av omvandling av Dag Hammarskjöldsleden och Högsbo industriområde. Skattegårdsvägen, Näsetvägen och Stora Fiskebäcksvägen har potential att omvandlas från storskaliga trafikleder till mer stadsmässiga gator med blandad trafik. I samband med detta kan ny bebyggelse tillkomma i dessa stråk. Samtidigt ska framkomlighet för godstrafik till Fiskebäcks hamn säkerställas. Moten vid Söderleden och Västerleden bör ges ny utformning för minskad barriäreffekt. Tynneredsmotet kan utvecklas som en viktig entré till Frölunda torg.

För en stor del av den tillkommande bebyggelse pågår redan planering, till exempel kring Frölunda torg. Ny bebyggelse kan berika befintliga kvaliteter och länka samman befintliga bebyggelsegrupper genom att överbrygga barriärer, exempelvis vid Frölunda-Tynnered och Sisjön där Söderleden och Söröleden väg 158 utgör barriärer.

Andelen småhus i sydvästra mellanstaden är högre än Göteborg i stort. Tynnered har goda möjligheter att kompletteras med fler småhus. Ett exempel är att kompletterande bebyggelse längs Grevegårdsvägen, till exempel med småhus, skulle kunna länka samman områdena på ömse sidor om vägen.

Vid förtätning behöver hänsyn tas till befintlig bebyggelse. Vistelsekvaliteter som sollägen och mikroklimat i det offentliga rummet ska beaktas. Kvaliteter som bidrar till en ökad orienterbarhet ska värnas. Tillägg i otillgängliga slanter och övrig naturmark kan tillkomma, om boendekvaliteter kan uppnås och om kompensationsytor i planare delar av området omvandlas till tillgängliga offentliga parktytor. Idag saknas intima rum och offentliga platser inom delar av området, vilket behöver säkerställas.

Det kommersiella utbudet inom sydvästra mellanstaden är framförallt koncentrerat till Frölunda Torg och Sisjöns handelsområde. Sett till befolkningsunderlaget finns det mer handel i området än vad de boende ger underlag för. Handelsytorna bygger därmed på en hög andel inresande kunder vilket är utmanande utifrån målen om hållbar mobilitet. Vid trafikmoten har bensinstationer, snabbmatsställen och större dagligvarubutiker etablerats. De inre stråken som kopplar ihop mindre lokala torg används endast i begränsad utsträckning och den handel och service som finns här kämpar ofta för sin existens. Med ett mer finmaskigt gatunät kan flöden från olika håll blandas vilket gynnar när servicen. Vid omvandling av överdimensionerade trafiktytor finns även möjlighet att utveckla viktiga korsningspunkter till mer vistelsevänliga stadsrum med inslag av handel och service. Med en högre andel boende i området ökar underlaget för utveckling av nära handel och service.



Mandolingatan

Foto: Frida Winter

[LÄS MER OM HÖGSBO-FRÖLUNDA](#)

Mobilitet och infrastruktur

Även om stora delar av sydvästra mellanstaden har god kollektivtrafik sker många resor idag med bil, både inom området och till andra delar av staden. Detta gäller särskilt områdena längs kusten väster om Söderleden och Västerleden. För att möjliggöra områdets potential till förtätning krävs en omställning till andra resmönster genom utbyggd kollektivtrafik och en förändring av stadsstrukturen för att prioritera gång och cykel. Investeringar i ny infrastruktur för kollektivtrafik behövs både för en finmaskig, småskalig kollektivtrafik inom området, snabb kollektivtrafik längs trafiklederna till viktiga målpunkter inom Göteborg och på sikt även pendeltåg längs väg 158 (Säröleden). Enligt Målbild Koll2035 är metrobuss i Söderleden och Västerleden en förutsättning för förtätning och utveckling i sydvästra mellanstaden. Möjliga lägen för stationer för metrobuss är vid Järnbrottsmotet, Frölunda torg, eventuellt Grimmered och vid Kungssten. Arbete med åtgärdsvalsstudier (ÅVS) kring metrobuss pågår. Trafikverket har i samband med ÅVS Varberg – Göteborg studerat möjligheterna till en järnvägslänk från Kungsbacka till Haga station via väg 158. Möjliga stationslägen för pendeltåg skulle kunna vara öster eller väster om Järnbrottsmotet, vid Marklandsgatan samt Sahlgrenska.

Hållplatser för byten mellan bussar ligger ofta i otrygga och ödsliga miljöer i det storskaliga trafiklandskapet. Dessa behöver utformas som mer integrerade och väl gestaltade miljöer. Ibland kan de kompletteras med service och mobilitetshubbar det vill säga platser med tillgång till olika mobilitetstjänster som förenklar resande med olika trafikslag. Knutpunkterna Kungssten, Frölunda torg och Marklandsgatan är särskilt viktiga ur ett systemperspektiv. Marklandsgatans roll i kollektivtrafiksystemet behöver stärkas. Spårvagnsstråket mellan Frölunda torg och Marklandsgatan behöver kompletteras med tillägg av gång- och cykelkopplingar och längs Marconigatan ska det integreras mer i stadsväven.

Söderleden och Västerleden är utöver riksintresse för kommunikation och primärled för farligt gods även viktiga i stadens huvudgatanät. Västerleden är nära kapacitetsgränsen under högtrafik (vardag morgon och kväll) och kan därför inte rymma ökad biltrafik. Ett effektivt sätt att rymma fler människor i befintlig infrastruktur är att ta körfält i anspråk för kollektivtrafik, det vill säga öka kapaciteten för resor som kräver mindre yta per person.

Söderleden och Västerledens storskaliga utformning med få tvärförbindelser utgör en barriär och påverkar invånarnas rörelsemönster. Delar av befintlig infrastruktur behöver omvandlas till integrerade delar i ett sammanhängande gatusystem med kvaliteter som i innerstaden, för att främja genhet och orienterbarhet i trygga och upplevelserika miljöer. Det är lika viktigt att

kunna ta sig från hela sydvästra mellanstaden till Frölunda torg, som från Frölunda torg till stadskärnan eller andra viktiga målpunkter i staden.

 [LÄS MER OM MOBILITET OCH INFRASTRUKTUR FÖR HÖGSBO-FRÖLUNDA](#)

Parker, natur och vatten

Sandsjöbackas gröna kil, Änggårdssbergen och Slottsskogen utgör höga natur- och rekreativa värden som är en stor tillgång för hela Göteborg. Under senare år har flera parker i sydvästra mellanstaden rustats upp till viktiga mötesplatser. Ruddalens natur- och rekreationsområde och mindre idrottsanläggningar är viktiga rekreativa mötesplatser.

Det råder brist på stadsdelsparker framförallt i områdena kring Nya Varvet, Hagen och Långedrag. Även Önnared och Näset har stor brist liksom delar av Fiskebäck och Tynnered. Kring Nya Varvet kan befintliga naturområden och friytor vid Röda Sten och Stora Billingen kompletteras, tillgängliggöras och utvecklas med parkkvaliteter. Det finns även ytor vid Hinsholmen som kan utvecklas till stadsdelspark. Påvelunds rekreationsområde behöver ges förutsättningar att utvecklas med parkkvaliteter, så att det kan utvecklas till en stadsdelspark. Utvecklingen av Välen-Askimsbadet till stadspark avhjälper delvis bristen på stadsdelspark i Näset, Askim och Tynnered. Det är en utmaning, eftersom det i området är ont om tillgängliga friytor. Plana ytor bör främst nyttjas för park, bollplaner eller liknande.

Det finns idag brist på bostadsnära parker och naturområden i delar av Älvsborg, såsom Hagen och Långedrag. Söderut är det lokal brist i Önnared. Kunskap om behovet behöver vara utgångspunkt och fördjupas i fortsatt planering.

Området ger ett grönt intryck, men en stor del av grönskan består av kvartersmark (villaträdgårdar) och natur, medan anordnad parkmark saknas. Med fler invånare i samband med planerad omvandling av Högsbo industriområde, finns behov av en större parkanläggning motsvarande en stadspark. Välen naturreservat tillsammans med omkringliggande ytor är väl lämpat för denna funktion och kan erbjuda olika användarkvaliteter.

Kustremsan ingår i ett sammanhängande promenadstråk, men tillgängligheten för gående och cyklister behöver förbättras, exempelvis vid det militära området mellan Långedrag och Tångudden. Med några tillägg av kortare kopplingar och tydliga markeringar kan ett sammanhängande gång och cykelstråk utmed kustremsan från Välen ända in till Stenpiren bli tillgänglig för fler.

Vid förändring och omvandling av områdena väster om Västerleden är det viktigt att värna tillgängligheten till havet och att utveckla entréer till större sammanhängande rekreationsområden vid havet. Badplatserna och bryggorna vid Fiskebäck, Önnared och Näset samt Saltholmen med färjorna ut mot skärgården är målpunkter för både boende och besökande under sommarhalvåret.

 [LÄS MER OM PARKER, NATUR OCH VATTENDRAG FÖR HÖGSBO-FRÖLUNDA](#)



Briljantgatan

Foto: Lo Birgersson

Värden och hänsyn

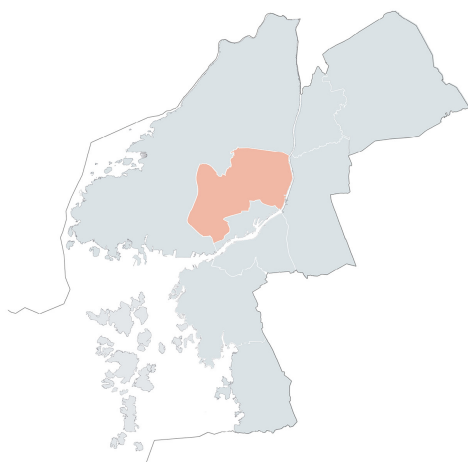
Där bebyggelsen och andra funktioner är belägna i områdets lågpunkter, finns stora utmaningar med att omhänderta dagvatten och skyfall. Ytor i den redan byggda miljön behöver nyttjas för skyfallsleder och skyfallsytor samtidigt som de den största delen av tiden nyttjas för andra ändamål. Detta gäller särskilt ytor i anslutning till Dag Hammarskjöldsleden och längs andra större vägar. På sikt behövs en yttre skyddsport i Välenviken för att skydda mot översvämningar.

Området har generellt goda förutsättningar att skapa boendemiljöer med god luftkvalitet och tillgång till goda ljudmiljöer. Bullerpåverkan är i stort sett koncentrerad till områdena närmast Söderleden och Västerleden och områdets större vägnät. Området närmast Söderleden och Västerleden har i det korta perspektivet problem med för höga nivåer av luftföroreningar. Exploatering för bostadsändamål nära lederna ska därför undvikas i det korta perspektivet tills halterna av luftföroreningar gått ner till rimliga nivåer. Vid exploatering ska kustens och skärgårdens speciella bergs- och strandängslandskap bevaras. Sprängningsarbeten ska ske skonsamt med anledning av omgivningspåverkan och av estetiska skäl. Smithska uddens berggrund och graciösa skulptering är en utpekad geotop. Väster om Västerleden återfinns många borrhälsbrunnar.

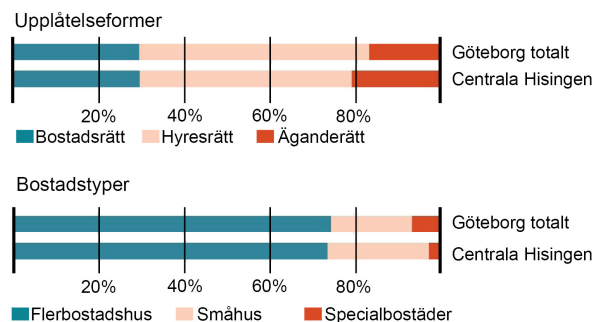
 [VISA KARTA ÖVER VÄRDEN OCH HÄNSYN FÖR SYDVÄSTRA MELLANSTADEN](#)

Centrala Hisingen

Centrala Hisingen sträcker sig norr om innerstaden från Biskopsgården och Bräcke i väster till Backa i öster. Brunnbo, Bräcke och Wieselgrensplatsen ligger i gränzonen mellan innerstaden och mellanstan. De räknas även till den utvidgade innerstaden men ingår även i följande beskrivning av centrala Hisingen.



Centrala Hisingen idag
78 000 invånare
33 000 bostäder



Centrala Hisingen ligger i dalgången mellan flera höjdryggar som bär spår från bronsåldern. Bebyggelseområden av olika skala och sort letar sig på flera ställen upp i höglänt terräng och har vidsträckt utsikt över staden i öster och skärgården i väster.

Verksamhetsområden finns i södra Biskopsgården och i Aröd. Rambergets branter förstärker Lundbyledens och hamnbanan som barriärer. Vid Eriksberg och Färjenäs nås älven och mynningen mot havet. Björlandavägen, Tuvevägen, Litteraturgatan och Hjalmar Brantingsgatan strålar samman i Backaplan som är under omvandling till tät innerstad. Service ligger i anslutning till lokala torg.

VISA MARKANVÄNDNINGSKARTA FÖR CENTRALA HISINGEN



Foto: Göteborgs Stad

Under senare år har större bebyggelseutveckling skett i Backa och Tuve. Grön-, trafik- och parkeringsytor har förtätats. Vid Volvo Lundby pågår en expansion av verksamheten.

Tyngdpunkter på centrala Hisingen

På centrala Hisingen finns tyngdpunkterna Brunnsbo torg, Vårväderstorget, Selma Lagerlöfs torg, Wieselgrensplatsen, Tuve torg, Eriksbergs centrum, Kyrkbytorget/Eketrägatan och Friskväderstorget.

Samtliga tyngdpunkter har samhällsservice och kommersiell service med lokal betydelse för boende i närområdet.

Rekommendationer för centrala Hisingen

- Dra nytta av utbyggnadspotentialen i Biskopsgården och koppla samman stadsstrukturen till kringliggande områden för att

minska upplevda barriärer.

- Omvandla gator till integrerade stadsmiljöer för att förstärka centrala Hisingens centrala läge i stadsstrukturen.
- Stärka tvärkopplingar med kollektivtrafik mellan bebyggelseområden, för att avlasta innerstaden.
- Verka för högvattenskydd längs Göta älv och åtgärder vid Kvillebäcken för att minska översvämningssrisker.
- Öka orienterbarheten och tryggheten i stadsdelsparkerna genom att koppla samman grönstråk och utveckla entréerna samt prioritera skötsel och kvalitet.
- Utveckla Kvillebäcken till ett rekreativt och tillgängligt blågrönt stråk.

Bebyggelseutveckling

Centrala Hisingen har potential att förtätas med cirka 16 000 – 18 000 bostäder, varav drygt hälften kan tillkomma i Biskopsgården och Länsmansgården. Resten kan tillkomma i Backa, Brunnsbo och Tuve. En del av utbyggnadspotentialen finns längs större gator, vilket skapar möjlighet att omvandla dessa till integrerade stadsmiljöer och knyta ihop områden på båda sidor om vägen. Det handlar om Sommarvädersgatan, del av Björlandavägen, Gunnestorpsvägen, Litteraturgatan och delar av Hjalmar Brantingsgatan. Vårväderstorget har särskilt behov av att erbjuda mer service.



I Biskopsgården finns behov av fler bostäder och fler verksamheter för en ökad blandning och trygghet i området. Stor utbyggnadspotential finns i södra delen av området kring tyngdpunkten vid Vårväderstorget samt längs med Sommarvädersgatan. Det behövs en kraftfull satsning och ett ambitiöst grepp för att få sammanhängande strukturer mot Bräcke och Eriksberg och för att minska upplevelsen av entrén söderifrån som en storskalig trafikled. En större satsning gör det möjligt att rusta upp platser med eftersatt underhåll samt att tydliggöra entréer, öka tryggheten och stärka attraktiviteten i området.

Bostadsbeståndet består av en högre andel småhus än genomsnittet för Göteborg. Fördelningen mellan flerbostadshus och småhus är god totalt sett även om småhusen ofta är samlade i enklaver. Bräcke kan ha viss potential för fler småhus inom de tidigare kommunikationsreservaten för spårväg. Även i Biskopsgården och Länsmansgården finns potential för småhus för att öka blandningen av bostadsformer.

Wieselgrensplatsen är en tyngdpunkt med betydelse för stora delar av Hisingen. I närområdet, kring Bravida arena, planeras för nytt sjukhus, ny ishall, utbyggnad av Lundbybadet samt bostäder. Flera områden på centrala Hisingen är väl försörjda med livsmedelsbutiker men saknar annan service. Biskopsgårdens invånare behöver få närmare till service av alla sorter, men brister finns även inom andra delar av centrala Hisingen. Biblioteken har en särskild ställning som viktig mötesplats för alla och bör ges en omsorgsfull lokalisering.

Det finns potential att utveckla lokal handel vid tyngdpunkterna och torgen. Lokala arbetstillfällen i närområdet ska värnas. Verksamhetsområdena norr om Vädermotet, i Aröd och i norra delen av Backaplansområdet är därför värdefulla och bör inte byggas bort. Verksamhetsområdet i Aröd ska värnas som ett småskaligt företagsområde med relativt personalintensiva verksamheter. De störande verksamheter som finns här idag ska kunna ligga kvar. Kopplingar genom och till verksamhetsområdena behöver utredas, särskilt till Brunnsbo station. Det är viktigt att kunna ta sig med kollektivtrafik eller

cykel till arbetsplatser och utbildningsplatser i närheten, tex Eriksberg och Lindholmen, Göteborgs hamn och Arendal, Östergårde industriområde och Volvo.

I norra Biskopsgården finns förslag om en större allaktivitetsanläggning, som skulle kunna fylla en viktig funktion. En liknande funktion planeras också i södra delen av Aröds industriområde.

Det råder brist på begravningsplatser på centrala Hisingen. På sikt behövs en ny begravningsplats inom eller i anslutning till området, förslagsvis inom utredningsområdet för blandad stadsbebyggelse väster om Kärra.



Värvåderstorget

Foto: Anna Olsson

Mobilitet och infrastruktur

Centrala Hisingen har idag god kollektivtrafik i fem stråk, längs Hjalmar Brantingsgatan, Björlandavägen, Tuvevägen, Lillhagsvägen och Litteraturgatan. För att ytterligare utveckla kollektivtrafiken behövs tvärkopplingar för kollektivtrafiken inom och mellan bebyggelseområdena för att möjliggöra fler resvägar än radiellt in till centrum. En tvärkoppling som behöver utvecklas är mellan södra Biskopsgården, Bräcke och Eriksberg. Det finns potential att koppla Biskopsgården mot innerstaden, söderut via Yrvådersgatan mot Eriksberg och via en framtida Gropegårdslänk. En ny gatusträcka mellan Eriksbergs centrum och Inlandsgatan stöder utvecklingen mot blandstad med nya samband mellan Lindholmen, Eriksberg och Wieselgrensplatsen.

Biskopsgården försörjs till stor del av spårvagnstrafik längs med Sommarvådersgatan och det finns förslag om kompletterande bussgata i stråket Länsmansgården till Södra Biskopsgården, väster om bebyggelsen. Detta skulle öka närhet till kollektivtrafik för fler särskilt eftersom det planeras för fler bostäder i området. Generellt finns en viss brist på sammankopplade stråk i öst-

västlig riktning på centrala Hisingen. En annan möjlig framtida tvärkoppling för kollektivtrafik är mellan Backa och Tuve via Skålltorpsvägen och Lillhagen.

I Brunnsbo planeras en ny pendeltågsstation som kan utvecklas till en regional port och avlasta Centralstationen. Stationsläget behöver utformas på ett sätt som stärker stadsstrukturen och länkar samman Brunnsbo och Backaplan för att dra nytta av den potential som uppstår med en pendeltågsstation här. Vid felaktig utformning riskerar nyttan med stationen delvis att utebli.

Kopplingar i nord-sydlig riktning mellan Björlandavägen och Hjalmar Brantingsgatan bör värnas och utvecklas som en viktig del i ett mer finmaskigt gatunät och en mer nära och sammanhållen stadsstruktur.

Längs flera gator på centrala Hisingen finns förtätningspotential, vilket gör dem möjliga att integrera bättre i stadsmiljön. Vid omvandlingen ska utrymme för framtida kapacitetsstark kollektivtrafik värnas.

Gång- och cykelvägnätet på centrala Hisingen behöver successivt byggas ut för att göra det attraktivt för fler att gå och cykla i vardagen. Det gäller både inom och mellan de olika delarna av centrala Hisingen.

Det behövs bättre kopplingar mellan till exempel Biskopsgården, Tuve och Backa samt vidare över älven vid Lärje, för att skapa ett väl fungerande och sammanhängande trafiksystem när staden utvecklas. Över Hisingsparken handlar det framförallt om förbättrade cykelförbindelser. Övriga delar bör i första hand förbättras för kollektivtrafik och cykel.



Södra Biskopsgården

Foto: Anna Olsson

Parker, natur och vatten

Naturområdet Svarte mosse ger närhet till rekreation och orörd natur och är liksom Hisingsparken en tillgång för såväl boende som besökare från hela staden. Vattendragen som korsar centrala Hisingen och stråken längs dem skapar länkar till jordbrukslandskapet i ytterstaden och de gröna kilarnas yttre delar.

Det råder brist på plana ytor för såväl samhällsservice som park på centrala Hisingen. På centrala Hisingen råder viss brist på tillgång till stadsdelspark i södra Biskopsgården, men det är framförallt i Brunnsbo, norra Tuve och Backatorp som de stora bristområdena finns.

Det är av stor vikt att värna grön- och rekreationsytor, eftersom de kommer nyttjas av många fler när centrala Hisingen förtätas med nya bostäder. Parker och naturområden behöver ökad orienterbarhet och gröna stråk som knyter ihop dem behöver värnas.

Svarte mosse kan utvecklas till en stadspark, genom att bland annat kantzonen mot Biskopsgården utvecklas med parkkvaliteter. I Backa föreslås delar av Arödsberget och plana friytor i söder att utvecklas till stadsdelspark. Hisingsparken utgör en sammanlänkande funktion mellan Tuve och Länsmansgården. Parken kan utvecklas med genare stråk, fler målpunkter och tydligare entréer. I östra delarna av Biskopsgården och södra Biskopsgården är tillgång till bostadsnära park relativt god. I västra delarna av Jättesten råder viss brist. Det är svårt att nå till bostadsnära parker och naturområden i södra Brunnsbo och i Tuve är det svårt att nå mot Kvillebäcken. Kvillebäcken bör värnas och utvecklas så att det blir ett rekreativt och tillgängligt blågrönt stråk. Fokus bör även ligga på att stärka bäckens ekologiska funktion. Hökålla utgör ett viktigt rekreationsområde med potential att knyta ihop Tuve och Backa. Området är också viktigt för biologisk mångfald och avledning av skyfall. Fortsatt planering behöver vara uppmärksam på behoven, särskilt när det gäller de delar av den samlande bebyggelsen som gränsar mot landsbygden, då det i de områdena redan idag ofta råder brist på park.

Värden och hänsyn

Det finns värdefulla kulturmiljöer och bebyggelse- och grönsstrukturer i framförallt Biskopsgården och Länsmansgården. Ett stort tillskott av ny bebyggelse innebär en utmaning att värna befintliga värden. Strukturer som inte påverkas av förtätning bör därför identifieras, för att särskilt kunna värna dem.

I Biskopsgården, Backa och Brunnsbo är det viktigt att värna plana ytor för att hantera skyfall. Kvillebäcken fyller en viktig funktion för avrinning från ett stort omland. Impedimentsytor i den tätare bebyggelsestrukturen behöver nyttjas för skyfall och

dagvatten. Särskilt ska ytor längs Björlandavägen och stråket som binder samman skyfallsytor och skyfallsleder från Jättestensgatan till Sotérusgatan värnas.

Området har generellt goda förutsättningar att skapa bra boendemiljöer. Bullerpåverkan är i stort sett koncentrerad till områdena närmast de större trafiklederna. Området närmast E6 har för höga nivåer av luftföroreningar. Exploatering för bostadsändamål nära E6 södra del bör därför undvikas tills halterna av luftföroreningar minskat till rimliga nivåer. Centralt genom delområdet i nord-sydlig riktning återfinns ett högriskområde avseende radon, vilket behöver hanteras vid såväl framtida exploatering som vid eventuell bergmaterialutvinning. I närområdet till Göta älv ska frågor kopplade till skredrisker och eventuella stabilitetsproblem utredas och vid behov åtgärdas.

Tuvevägen utgör sekundärled för farligt gods, vilket det behöver tas hänsyn till vid utveckling i anslutning till vägen.

 [VISA KARTA ÖVER VÄRDEN OCH HÄNSYN FÖR CENTRALA HISINGEN](#)