



Tjänsteutlåtande

Utfärdat: 2024-06-20

Diarienummer N166-0480/23

Handläggare: Isabella Anderson

Telefon: 031-366 77 11

E-post: isabella.anderson@socialhisingen.goteborg.se

Yttrande om detaljplan för gång- och cykelbro över Göta älv inom stadsdelarna Nordstaden, Tingstadsvassen och Lundbyvassen (SBF-2023-00506)

Förslag till beslut

Socialnämnden Hisingen

1. tillstyrker förslag till detaljplan för gång- och cykelbro över Göta älv under förutsättning att synpunkter beaktas.
2. översänder föreliggande tjänsteutlåtande som eget yttrande till stadsbyggnadsnämnden.
3. förklarar paragrafen omedelbart justerad.

Sammanfattning

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 21 maj 2024 att genomföra samråd för rubricerat ärenden. Detaljplanen är upprättad med ett utökat förfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900, SFS 2014:900). Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för en öppningsbar gång- och cykelbro som knyter samman staden över älven, skapar ett sammanhängande och robust cykelnät som främjar en god stadsutveckling och bidrar till ett hållbart resande. Socialförvaltningen Hisingen svarar på ärendet utifrån sociala perspektiv och lokala kunskaper om befolkningens förutsättningar och behov.

Sammantaget tillstyrker socialförvaltningen Hisingen förslaget till detaljplan, men lämnar synpunkter kring sammanhållen stad, kopplingar och utbyggnad av befintligt gång- och cykelnät, tillgänglighet, barns möjlighet att använda bron, trygga offentliga platser och brons landningsplatser.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Planförslaget bidrar till ekonomiska konsekvenser i form av påverkan på kommunens investeringsekonomi, exploateringsinvesteringar samt drifts- och förvaltningsekonomi. Förslaget medför också ekonomiska konsekvenser för exploitören. Socialförvaltningen Hisingen ansvarar dock inte för exploateringsekonomi eller drifts- och förvaltningsekonomi och konsekvensbedömer därav inte förslaget utifrån dessa aspekter.

Ekonomisk karaktär på närområdet

Ekonomiska konsekvenser redogörs för utifrån nämndens uppdrag om sociala erfarenheter i samhällsplaneringen. Planområdet ligger i primärområdet Lindholmen och angränsar till primärområdena Kvillebäcken, Rambergsstaden och Eriksberg. Lindholmen, Kvillebäcken och Eriksberg är primärområden med goda socioekonomiska förutsättningar medan Rambergsstaden är ett socioekonomiskt blandat område. Generellt är de socioekonomiska skillnaderna på Hisingen stora, därför är det viktigt att inte

ytterligare förstärka de sociala och fysiska barriärerna utan i stället stärka kopplingen mellan stadens och Hisingens olika områden.

Mellanområdet Norra Älvstranden, där Lindholmen ligger, har en hög medelinkomst som ligger över snittet för både Hisingen och Göteborg. Detsamma gäller andelen som är behöriga till gymnasiet, eftergymnasial utbildning (tre år eller mer) samt valdeltagandet. Hushållen består till 82 procent av 1–2 personer. På Lindholmen finns många studentlägenheter vilket gör att andelen unga vuxna är hög och andelen barn är låg. En mycket låg andel av befolkningen i mellanområdet bor trångt.

Bedömning ur ekologisk dimension

Kommunen och länsstyrelsen har bedömt att ett genomförande av detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram i arbetet med detaljplanen. Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att vidareutvecklas i kommande arbete med granskningshandlingar för detaljplanen, bland annat med hänsyn till inkommande synpunkter i samrådet. Den planerade bron utgör tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kapitlet i miljöbalken, och ska prövas genom en tillståndsansökan i Mark- och miljödomstolen. En specifik miljökonsekvensbeskrivning tas fram i samband med detta.

Planförslaget möjliggör ett mer hållbart resande vilket är i linje med kommunfullmäktiges mål om att ”Göteborgs klimatavtryck ska kraftigt minska för att vara nära noll senast 2030” (*Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030*, antaget 2021-03-25) samt med de nationella miljömålen.

I det ovan nämnda miljö- och klimatprogrammet finns tre övergripande mål kopplat till naturen, klimatet och människan med tillhörande delmål: ”Göteborg har en hög biologisk mångfald”, ”Göteborgs klimatavtryck är nära noll” och ”Göteborgarna har en hälsosam livsmiljö”. Planförslaget anses ha en positiv inverkan på alla tre övergripande miljömål.

Bedömning ur social dimension

Planen bedöms ha social komplexitetsnivå 3 och arbetet med en social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys har påbörjats, en webbenkät för invånare har genomförts. Projektets arbete med sociala konsekvenser och barnkonsekvenser följer delvis stadens metodik, men förvaltningen anser att det arbete som hittills genomförts inte helt lever upp till aktuell social komplexitetsnivå. Förvaltningen vill också påpeka att det är ett processorienterat arbetssätt och det är viktigt att de sociala frågorna följs upp och hålls vid liv.

Socialförvaltningen Hisingen bedömer att det finns både positiva och negativa aspekter med förslaget utifrån sociala perspektiv. Planen kan exempelvis medföra att sammanlänka staden och bidrar därmed till positiva effekter för sammanhållen stad och vardagslivet samt hälsofrämjande livsmiljöer. Förslagets största nackdel är att bron, på grund av sin lutning, inte blir tillgänglig för alla invånare, framför allt rullstolsburna personer. Trygghet och bron som barns skolväg är frågor som behöver arbetas vidare med. Det sociala perspektivet utvecklas under avsnittet *Förvaltningens bedömning*.

Samverkan

Information har lämnats i förvaltningens samverkansgrupp (FSG), den 22 augusti 2024.

Bilagor

1. Planbeskrivning detaljplan för gång- och cykelbro över Göta älv inom stadsdelarna Nordstaden, Tingstadsvassen och Lundbyvassen
2. Barnkonsekvensanalys och social konsekvensanalys gång- och cykelbro över Göta älv

Beslutet skickas till

Stadsbyggnadsnämnden

Ärendet

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 21 maj 2024 att genomföra samråd för detaljplan för gång- och cykelbro över Göta älv. Socialnämnden Hisingen har fått ärendet för yttrande under samrådstiden 29 maj – 14 augusti 2024 och beviljats uppskov till den 28 augusti 2024.

Beskrivning av ärendet

Planområdet är beläget i centrala Göteborg och sträcker sig från Packhuskajen över Göta älv till Hugo Hammars kaj på Lindholmen. Marken inom planområdet utgörs av befintliga kajer och ytor som tidigare använts för varvsverksamhet. Planområdet utgörs till stor del av vattenspegel. Planområdet omfattar cirka fyra hektar och ägs av Göteborgs kommun och det kommunala bolaget Fastighets AB Fribordet (bolag inom Älvstranden-koncernen).

Närområdet kännetecknas av en blandning av stadsmiljöer, inklusive både bostads- och industriområden samt rekreationsområden längs älvens stränder. Älven själv, som en betydande vattenförekomst, spelar en central roll i områdets karaktär och nyttjande. Markkonstruktioner närmast vattnet har dåliga stabilitetsförhållande och föroreningar finns på mark och sediment.

Inom planområdet berörs riksintressen för kommunikation och kulturmiljövård. Göta älv är en viktig farled och området kring älven har historiskt varit centralt för Göteborgs utveckling som hamnstad.

Bakgrund

Detaljplanen ligger i centrala Göteborg, som omfattas av båda sidorna av älven där en intensiv stadsutveckling pågår. Antalet bostäder och verksamheter kommer att öka och därmed kommer även flödet av människor att öka. I och med att staden utvecklas behöver de idag långa avstånden mellan broarna över älven minskas med fler förbindelser för att sammanlänka staden.

Sedan 2016 har omfattande alternativstudier, analyser och utredningar genomförts beträffande förbindelser över älven utifrån olika perspektiv. Detta resulterade 2021 i ett inriktningsbeslut i Kommunfullmäktige att starta planering för en ny gång- och cykelbro över Göta älv, i ett geografiskt område mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj. I kommunfullmäktiges budget för 2021 anges att ökad framkomlighet över Göta älv är avgörande för Göteborg när älvstränderna byggs ut. Planeringen av en ny gång- och cykelbro ska därför prioriteras och påskyndas. Bron ska kunna genomföras i tidsperspektivet fram till 2035 och förbindelsen ingår i pendlingscykelnätet.

Utvecklingsstrategier för innerstaden framhåller att låta stadskärnan växa över älven för att inkludera fler områden och avlasta den nuvarande centrala zonen.

Sociala förutsättningar och målformuleringar

Inom planarbetet har det in samband med framtagandet av samrådshandlingar genomförts en barnkonsekvensanalys och en social konsekvensanalys som kommer att fördjupas i arbetet med granskningshandlingarna. Inom detta arbete har också en webbenkät genomförts.

Planområdet för gång- och cykelbron berör primärområdena Inom vallgraven på södra sidan älven och Lindholmen på den norra sidan. Bägge områdena karaktäriseras av hög

andel ensamhushåll och en låg andel barnhushåll. Lindholmen har en hög andel unga vuxna (20–35 år), vilket har att göra med de många studenter som bor här. Inom vallgraven är majoriteten 55–75 år.

På båda sidor om älven finns en hög koncentration av arbetsplatser som innebär att båda områdena i anslutning till planområdet har en stor dagbefolkning. Däremot finns inte så mycket bostäder omkring platserna, vilket innebär en lägre andel nattbefolkning.

Tillgängligheten till Göta älvs stränder är idag begränsad. Miljöerna har på flera platser outnyttjad potential för en utveckling av stråk, verksamheter och bostäder med vattenkontakt. I dagsläget upplevs närheten till Göta älv inte särskilt stark och älven upplevs som en barriär. Göta älv skapar en separation mellan Hisingen och fastlandet, vilket bland annat resulterar i längre resor till och från destinationer på vardera sida om älven.

Det finns utmaningar kring trygga och säkra skolvägar på bägge sidor om älven, i Hisingens lokala utvecklingsprogram lyfts trygga och säkra gång- och cykelkopplingar med särskilt fokus på barn och unga fram som en utmaning men även vikten av behovet av att binda samman stadens olika delar för att skapa bättre tillgänglighet till exempelvis skola, förskola och fritidsverksamhet.

Inom ramen för arbetet med social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys har en initial målbild tagits fram för gång- och cykelbron. Viktiga sociala aspekter som lyft under arbetet är bland annat möjlighet:

- att stärka sammanhållningen mellan älvstränderna och skapa möjlighet att uppleva platsens karaktär, identitet och vattnet
- att brons utformning ska bidra till en positiv och förbättrad upplevelse av älvrummet
- att det är viktigt med brons landningsplatser
- att bron ska vara tillgänglig för alla att använda oavsett fysisk eller kognitiv förmåga
- att bron ska vara trafiksäker
- att det ska finnas möjlighet till vila och återhämtning
- att det ska finnas bra kopplingar mellan olika färd sätt
- att det ska kännas säker dag som natt
- att vistelsezoner och möjlighet till möten ska finnas
- att bron och anslutningsplatserna ska kännas trygga

Webbenkät

Under våren 2024 genomförde stadsbyggnadsförvaltningen en webbenkät riktad till allmänheten där alla med tillgång till smarttelefon eller surfplatta kunde delta genom att skanna en QR-kod på affischer som sattes upp på ett antal ställen på norra respektive södra älvstränderna. Enkäten lades också upp på flertalet digitala plattformar.

1177 personer svarade på enkäten som fanns tillgänglig mellan den 26 februari och 17 mars. Av deltagarna var något fler än hälften män och något färre än hälften kvinnor. Majoriteten av de svarande var mellan 30–49 år. Drygt hälften (56 procent) använde sig främst av cykel eller gång för de flesta av sina vardagsresor medan 30 procent valde någon form av kollektivtrafik. På frågan hur respondenterna skulle använda gång- och

cykelbron om den var på plats svarade drygt en tredjedel att de skulle använda den för transport till arbete eller skola, medan drygt två tredjedelar skulle använda den för resor på fritiden.

Tillgänglighet

Bron är inte helt tillgänglighetsanpassad på grund av föreslagen lutning och avsaknad av vilplan. Inriktningen för bron är en maximal lutning på fyra procent. Kraven för tillgänglighetsanpassning är två procent. Bredden på bron bedöms med goda möjligheter för gående och cyklister att röra sig på bron. Lutningen på bron är en del i en sammanvägd bedömning där flera parametrar påverkar lutningen, så som avståndet mellan landningsplatserna, segelfri höjd och på vilken höjd som bron ska landa med brofästena.

Detaljplanens innebörd och genomförande

Detaljplanen möjliggör för uppförandet av en öppningsbar gång- och cykelbro över Göta älv mellan Packhuskajen och Hugo Hammars kaj. Bron integreras med befintliga gång- och cykelvägar på båda sidor av älven, vilket förbättrar sammanhållningen i stadsnätverket. Bron ska ha en öppningsbar sektion mitt över älven med en minsta farleddsbredd på 30 meter och en segelfri höjd på 5,5 meter. Detta innebär att brokonstruktionen är begränsad både vertikalt och horisontellt, med undantag för den öppningsbara delen. Förändringar i farleden, inklusive nödvändiga skyddsanordningar och väntbryggor, kommer också att genomföras som en del av projektet.



Vy över ungefärligt planområde

Bron minskar den geografiska separationen mellan stadens norra och södra delar, vilket gör staden mer tillgänglig och förbättrar åtkomsten till både servicefunktioner och näringslivet. Med en längd på cirka 400 meter tar det omkring tio minuter att gå och tre minuter att cykla över bron, vilket effektivt kopplar samman staden och minskar älvens barriäreffekter.

En designprocess för bron pågår, där frågor rörande gestaltning, konstruktion och genomförande integreras. Bron föreslås få en mjuk S-formad linjeföring som sträcker sig från kaj vid Packhusplatsen till sjösättningsrampen på norra älvstranden. Den är utformad för att harmonisera med stadsmiljön och de befintliga byggnaderna längs älven, samtidigt som den korsar farleden så rakt som möjligt för att begränsa längden på den del som kan öppnas. Den mjuka linjeföringen gör det behagligare att cykla, med få riktningsändringar och gör det möjligt att köra om i kurvorna utan att det upplevs som smalt. Nuvarande inriktning för öppning är en dubbelklaffbro med överliggande motvikter.

Planering för framtida utveckling av området på Hisingssidan, Götaverksområdet, är inte påbörjad. Fram till att ny planering för detta område påbörjas ska stor återhållsamhet iakttas mot ny bebyggelse. Vid anslutning av brons landfäste på Hugo Hammars kaj har hänsyn tagits för att inte hindra eventuell kommande stadsutveckling. Att arbeta vidare med brons anslutningsplatser är viktigt, men ingår inte i planområdet. Ytorna i anslutningspunkterna hanteras av befintliga fastighetsägare och andra projekt, pågående som kommande.

Trafik

Bron kommer att hantera en stor mängd cyklister och gående. Anslutning av bron till gång- och cykelnätet på respektive landsida där flera trafikslag möts är av stor vikt gällande utformning. För att skapa en tydlig, trygg och trafiksäker miljö, är det viktigt att skapa en situation där cyklisters och gåendes olika hastigheter samspelar, detta kan göras genom att planera så att konfliktpunkter och otydligheter mellan trafikslagen minimeras.

Den planerade förbindelsen över älven spelar en viktig roll i stadens infrastruktur. Gång- och cykelbron ger tätare koppling över älven och är en viktig länk i pendelcykelnätet som knyter samman staden i ett större perspektiv. Pendelcykelnätet kännetecknas av en prioriterad framkomlighet och knyter samman större målpunkter som ligger längre från varandra.

Personfärjetrafiken i kollektivtrafiken som idag går mellan Lilla Bommen och Stenpiren är inte planerad att köra efter 2025. Färjelinjen för persontrafik som under våren 2024 började trafikera mellan det nya färjeläget Lundbystrand och Stenpiren kommer att upphöra när gång- och cykelbron är på plats.

Norra älvstranden

Gång- och cykelbron föreslås ansluta till norra älvstranden en bit väster om Hugo Hammars kajkant. Där bron korsar befintlig kaj föreslås den få en höjd av +2,6 meter, bron går därefter ner mot befintlig marknivå som ligger på mellan +1,8 och +2,0 meter. Höjden på +2,6 meter är anpassat för att inte omöjliggöra för framtida utveckling av området då höjden på marken eventuellt höjs (högvattenskydd).

Gång- och cykelvägen ansluter på norra älvstranden till de befintliga gång- och cykelvägarna längs Pumpgatan. Hur anslutningen och trafikutformningen mer i detalj ska se ut är under utredning. En ny gata planeras att anläggas från Pumpgatan ner mot sydväst för att förse fastigheterna i området med trafik i och med utvecklingen av fastigheterna i området. Utformning av gatan pågår för närvarande, gatan planeras att byggas ut under 2024. Gång- och cykelvägens placering i förhållande till denna nya gata kommer att studeras i vidare arbete.

Sociala konsekvenser

Stadsbyggnadsförvaltningen gör den sammanvägda bedömningen att planförslaget konsekvenser avseende social hållbarhet innebär positiva konsekvenser för de flesta berörda målgrupper. För rullstolsburna personer innebär dock förslaget en negativ konsekvens.

Bron sammanlänkar staden och gör att innerstaden, stadsdelar och målpunkter, så som service (skola, förskola, vård och handel), grönområden och parker, arbetsplatser, fritidsaktiviteter och kollektivtrafikknutpunkter kommer närmare och blir mer tillgängliga för fler. Planförslaget minskar älvens barriäreffekt, gör det enklare att komma närmare vattnet och skapar potentiella mötesplatser för olika grupper i samhället. Planförslaget medför ett hållbart resande med gång och cykel under hela dygnet, utan kostnad för resenärerna. Planförslaget gör det även möjligt att lättare nå kollektivtrafikknutpunkter i dess anslutningspunkter för vidare resor.

Planförslaget bedöms ha goda förutsättningar att uppnå den initiala målbilden (se punktlista under rubriken *Sociala förutsättningar och målformuleringar*) med några undantag. Framför allt gäller det möjligheten för alla oavsett fysisk och kognitiv förmåga att använda bron samt möjlighet till vila och återhämtning längs med bron. Det finns även risk för negativa konsekvenser avseende trygghet i och med att den sociala kontrollen kan vara bristande under kvällar och nätter.

Överensstämmelse med översiktsplan

Detaljplanen stämmer väl överens med översiktsplan för Göteborg.

Markanvändningskartan pekar ut läget mellan Hugo Hammars kaj och Packhuskajen för en framtida gång- och cykelbro.

Tidplan

Tidplanen anger granskning första kvartalet 2025, med ett förväntat antagande fjärde kvartalet 2025. Om planen inte överklagas vinner den laga kraft cirka fem veckor efter antagande. Förväntad byggstart är 2028 och färdigställande 2031–2033.

Förvaltningens bedömning

Socialförvaltningen Hisingen tillstyrker planförslaget då det har övervägande positiva sociala konsekvenser, men har vissa reservationer och synpunkter till det fortsatta detaljplanearbetet som redogörs för nedan.

Sammanhållen stad

Förvaltningen ser positivt på gång- och cykelbrons möjlighet att knyta samman staden över älven och bidra till ett sammanhängande och robust gång- och cykelnät. Fler möjligheter att korsa älven kan bidra till att mildra älvens barriäreffekt och överbrygga den rumsliga separationen av staden.

På båda sidor av älven finns idag en koncentration av arbetsplatser, pågående och kommande stadsutveckling tillför fler arbetsplatser men även bostäder, handel och kommunal service. Fler och tätare transportvägar över älven kan bidra till en nära stad där möjligheten att exempelvis bo och arbeta på olika sidor om älven underlättas. Bron bidrar även till att kommunal och kommersiell service, grönområden, parker och fritidsaktiviteter blir mer tillgängliga oavsett vilken sida av älven invånarna lever och verkar på. En gång- och cykelbro underlättar också för stadskärnan att växa över älven och att flöden av människor kan röra sig mer obehindrat och trafiksäkert över älven.

Förvaltningen anser att bron behöver kopplas samman med befintlig infrastruktur på båda sidor av älven för att kunna bidra till en sammanhållen stad. Lindholmen är utpekad som nod för stadsutveckling enligt markanvändningskartan i gällande översiktsplan och Lindholmsplatsen anges som en systemviktig bytespunkt för kollektivtrafik. Trots detta är kopplingarna till övriga Hisingen få. Arbete pågår med att bygga en ny vägförbindelse från Eriksbergsmotet upp mot Gropegårdsgatan, inklusive gång- och cykelväg. Den befintliga gång- och cykelbron över Lundbyleden är en viktig nyckel i gång- och cykelnätet, där Inlandsgatan, upp mot Kyrkbyn och Campus Lundby, behöver trafiksäkras med bredare trottoar och cykelbana. Kopplingar till Biskopsgården är bristfälliga. På grund av pågående stadsutveckling och byggnation är det även besvärligt att via gång och cykel ta sig till Frihamnen, Backaplan, Kvillebäcken och Rambergstaden från Lindholmen. Det finns behov av ett större arbete där just gång- och cykelkopplingar på Hisingen undersöks och utvecklas, något som omnämns i Hisingens lokala utvecklingsprogram. Detta för att bron ska göra så mycket nytta som möjligt och möjliggöra för fler att välja hållbara resesätt.

Tillgänglighet

Förvaltningen anser det vara problematiskt att gång- och cykelbron, på grund av sin lutning och avsaknad av vilplan, inte blir tillgänglig för alla. Samrådshandlingarna anger att det framför allt är rullstolsburna personer som kommer bli drabbade, men förvaltningen ser en risk att även personer med nedsatt rörelseförmåga, barnvagn, äldre och barn kommer få svårigheter att använda bron. Lutningen på gång- och cykelbron (fyra procent) blir den samma som på Hisingensbron. Detta är inte förenligt med Boverkets föreskrifter och allmänna råd för gång- och cykelbana på allmän plats, som är två procent. Det är heller inte förenligt med målet ”Personer med funktionsnedsättning kan förflytta sig i och använda alla stadens inne- och utemiljöer på lika villkor som andra” i *Göteborgs Stads program för full delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2021–2026*.

Till granskningsskedet ser förvaltningen att möjligheten till vilplan, bänkar och andra tillgänglighetslösningar bör ses över. På Hisingensbron finns bland annat möjligheten att ta hiss mellan bro och markplan, detta skulle kunna vara ett alternativ även för gång- och cykelbron. Även lutningen bör ses över, och vilka konsekvenser en minskad lutning skulle ge upphov till beskrivas. Förvaltningen menar att inriktningen bör vara att alla som lever, verkar och vistas i Göteborg ska kunna använda bron.

Barn och unga

Som nämnts ovan ser förvaltningen att lutningen och avsaknaden av vilplan kan påverka möjligheten för barn, särskilt de yngre åldrarna, att använda bron. Då stadskärnan växer över älven ökar möjligheten att bo på ena sidan av älven och gå i skola eller förskola på den andra sidan. Att självständigt kunna ta sig till skola och fritidsaktiviteter är en naturlig del i barns utveckling och den kommande bron ska inte vara ett hinder för detta. Generellt saknar förvaltningen barnperspektivet och framför allt barnets egna perspektiv i planhandlingarna. Därför behöver brons funktion som skolväg och väg till fritidsaktiviteter utredas vidare, där bland annat en dialog med barn och unga är aktuellt. Enligt barnkonventionen, som är svensk lag sedan januari 2020, ska barnets bästa beaktas vid alla beslut som rör barn.

I Hisingens lokala utvecklingsprogram beskrivs säkra och trygga gång- och cykelkopplingar som utmaning på Lindholmen, särskilt med fokus på barn. Dessa

kopplingar behöver stärkas, men även nya tillkomma, för att binda samman stadens olika delar och överbrygga barriärer.

Trygga offentliga platser

Enligt samrådshandlingarna finns en risk att bron upplevs som otrygg under kvällar och nätter då den sociala kontrollen kan vara bristande, socialförvaltningen håller med om detta men menar att upplevelsen av otrygghet till viss del kan minska genom god utformning av bron. Socialförvaltningen har, tillsammans med RISE, tagit fram ett analys- och samtalsstöd *Kvalitetskriterier för trygga offentliga platser* med syftet att bidra med kunskap och kriterier för vilka egenskaper hos offentliga utomhusmiljöer som påverkar den upplevda tryggheten. Bland annat är överblickbarhet och igenkänning viktiga egenskaper, och den mjuka linjeföring som föreslås har möjlighet att bidra till detta. Belysning som förtydligar ansikten, stråk och siktlinjer, synliga sittplatser och utsmyckningar med grönska är också egenskaper som kan bidra till en ökad upplevd trygghet. Hur bron kan bli en trygg plats behöver studeras vidare i den pågående designprocessen där exempelvis gestaltning ingår.

Förvaltningen har några funderingar kopplat till broöppningarna. Hisingsbron öppnas inte under högt trafik, 06.30-08.30 och 15.30-18.00, detsamma bör gälla för gång- och cykelbron. Hur ofta broöppningar kommer att ske övrig tid samt hur lång tid en broöppning tar behöver redogöras i granskningsskedet. För att möjliggöra för gående och cyklister att välja alternativ väg skulle skyltar vid landningsplatserna som både anger hur snart en ny öppning ska ske och hur lång tid det är kvar av en aktuell öppning vara bra, detta för att skapa tydlighet och minska risken för att behöva stå oskyddad på bron vid exempelvis stark vind eller regn. Skydd mot sol, vind, regn och snö är även den en egenskap som kan öka den upplevda otryggheten.

Flyktvägar är också en egenskap i det offentliga rummet som kan öka den upplevda tryggheten, detta är svårt på en bro, men möjligheten att kunna välja en annan väg vid exempelvis broöppning eller om en upplever otrygghet är viktigt. Vid Lindholmsspiren och Stenpiren finns möjlighet att ta färja över älven, dessa trafikeras dock inte sena kvällar och nätter i dagsläget, men skulle kunna vara ett alternativ framåt.

Förvaltningen anser att tryggheten även påverkas av platserna i anslutning till brofästena och utvecklas resonemanget nedan.

Landningsplatser

PM Gestaltningsskriterier för brons landningsplatser har tagits fram inom detaljplanearbetet. PM:et sätter fokus på stadsbyggnadskvaliteter för brons landningsplatser och ska vara ett stöd för utvärdering av olika förslag och utformning av dessa. Kriterierna kan också användas av andra pågående och kommande projekt i närheten av landningsplatserna. Detta anser förvaltningen vara positivt.

Landningsplatserna ingår inte i planområdet och förvaltningen ser att viss utveckling av dessa platser behöver takta med brons etablering för att minska risken för upplevd otrygghet men också för att bron ska vara ett attraktivt transportsätt. Då de södra delarna av Götaverksområdet, där bron landar på Hisingsidan, undantas planprogrammet för Lindholmen ser förvaltningen en risk med att området kan komma att upplevas som tomt och öde under många år. För att undvika detta kan tillfällig platsutveckling vara ett alternativ. Vid färjeläget, Lundbystrand, som nu trafikeras av personfärja, har platsen

gjorts i ordning med väntkur, växtlighet och hammockar. Liknande kan göras vid Hugo Hammars kaj i väntan på kommande stadsutveckling och bebyggelse.

Helena Lundberg

Karita Saapunki-Björk

T.f. förvaltningsdirektör

Avdelningschef Velfärd och fritid