

Stadsmiljöförvaltningens inspel till samråd rörande ändring av översiktsplan Göteborg

Föreslagen ändring av översiktsplanen omfattar fördjupning av geografiska inriktningar för Södra älvstranden, Mölndalsåns dalgång samt för södra Askim. Vidare omfattar ändringen tematiska tillägg för jordbruksmark och energi samt ändringar inom tematiska inriktningar för klimatanpassning och för mobilitet och infrastruktur. Förslaget innehåller även några övriga ändringar, bland annat inom området parker, natur och vatten som kompletteras med ett antal strategier. Stadsmiljöförvaltningen lämnar i samrådet synpunkter på de, för förvaltningen, mest relevanta delarna.

För att underlätta läsningen hänvisar förvaltningen till sidor i den PDF som stadsbyggnadsförvaltningen presenterat för stadsbyggnadsnämnden. Ändringsförslagen återfinns även på stadsbyggnadsförvaltningens webbportal <https://oversiktsplan-forslag.goteborg.se/> men de sidhänvisningar som återfinns i tabellerna nedan syftar till PDFen.

Inledning

Sidhänvisning, avsnitt	
s 5, Uppdrag från planeringsstrategin	Planeringsstrategin anger att uppdateringen av översiktsplanen ska inarbeta relevanta delar av fördjupningarna för Mölndalsåns dalgång och Södra Askim. Dessa fördjupningar är från 2011/2017 och det framgår inte om en prövning har gjorts av eventuella saknade delar utifrån tillkommande krav sedan 2011/2017. Fördjupningen är ofullständig om den endast utgår från de dokument som togs fram då och som inte tidigare granskats eller varit på remiss. Fördjupningarna för Mölndalsåns dalgång och Södra Askim bidrar till att cementera gamla underlag och strukturer där stadens mål om hållbart resande, biologisk mångfald och goda livsmiljöer inte kan nås.

Geografisk inriktning – Södra älvstranden

Generella inspel och kommentarer

Ändringsförslag rörande Södra älvstranden är omfattande och inte alltid tydliga. Exempelvis benämns utpekade framtida parker omväxlande som stadsdelsparker och bostadsnära parker och andra parker är inte utmärkta på markanvändningskartan.

Belastningen på parker i befintlig stad är hög och kan inte tillgodose behov som uppstår i och med utbyggnad av Södra älvstranden. Utvecklingen av området behöver tillgodose det tillkommande behovet av stadsdelsparker och bostadsnära parker. Den framtagna grönstrukturutredning som finns för området redogör för detta.

Stadsmiljöförvaltningen efterfrågar information om nåbarhetsanalyser har tagits fram som visar att översiktsplanens riktvärden avseende olika kvaliteter uppnås. Kommer riktvärden för bostadsnära park respektive stadsdelspark att tillgodoses? Hur många kvadratmeter grön offentlig friyta per person motsvarar förslaget om bostadsmålet uppnås? När förslaget fram till 15 procents friyta i enlighet med översiktsplanen?

Specifika inspel och kommentarer

Sidhänvisning, avsnitt	
s 4, Södra älvstranden	I inledningen där det beskrivs vad ändringarna ska hantera bör det även lyftas att offentliga friytor och grönstruktur/ekosystemtjänster hanteras i ändringarna.
s 9-11, Områdets struktur	OMVANDLING OSCARSLEDEN Stadsmiljöförvaltningen välkomnar förslaget att omvandla Oscarsleden till mer av en stadsgata, att omvandla industriområde till blandstad, att öka områdets attraktivitet för människor genom lugnare trafik och mer tillgång till grönt och blått samt att förbereda för nya älvförbindelser. Allt detta bidrar till kortare vardagsavstånd och att det därför blir möjligt för fler att vardagsresa med cykel. Stadsmiljöförvaltningen önskar betona vikten av att infrastruktur för hållbar mobilitet behöver finnas på plats från start för att invånarna i de nybyggda områdena ska kunna utveckla hållbara vanor från början.
s 9-11, Områdets struktur etc.	STADSDELSPARK MAJNABBE En ny park föreslås vid Majnabbe/Taubegatan. Gråberget, som har brist på stadsdelspark, skulle med detta läge förses med en stadsdelspark. Fördjupade skisser krävs dock då detta är ett berg som till stor del består av kulturhistorisk värdefull bebyggelse med pågående verksamheter som har arrenden för omkringliggande ytor. Denna yta kan inte räknas in som del av parkytan, som ska

	vara minst 2 ha för en stadsdelspark. Att tvinga bort verksamheterna stärker inte de befintliga värdena i området. Genom parken går Taubegatan, som ansluter Kustgatan med Fiskhamnsgatan/Majnabbegatan, vilket delar upp parken i två delar. Detta är inte en godtagbar utformning då parker inte kan ha större barriärer inom sig. Bullernivåerna intill Oscarsleden motiverar inte heller läget för park, även om vägen utvecklas till mer av en stadsgata. Det är lämpligare att den planerade parken lokaliseras i ett läge som samordnas med älvstråket nedanför berget med Taubekullen som fond. Ett justerat läge med en stadsdelspark närmare älven skulle bidra till att stärka älvstråket och skapa fler attraktiva platser där göteborgarna kan möta vattnet. Översiktsplanens ändringsförslag i löptext föreslår en ny stadsdelspark. I markanvändningskartan är parken omnämnd som bostadsnära parker eller stadsdelspark. Med tanke på att det gröna stråket som är utpekad möter älvstråket (med närhet till älvförbindelse och de flöden som detta kan generera) bör föreslagen park få dignitet av stadsdelspark. Exakt läge för stadsdelsparken föreslås studeras närmare utifrån bland annat genomförbarhetsaspekter och potentiella kvaliteter. En stadsdelspark behövs med stor sannolikhet i detta läge för god nåbarhet till stadsdelspark inom FÖP-området men en analys av parkens placering och upptagningsområden saknas vilket behövs för att kunna bedöma förslaget.
s 10, Parker, natur och vatten	GRÖNA STRÅK Det anges i förslagen text till översiktsplanen att gröna stråk och gator med gröna inslag som knyter ihop Slottsskogen med Älvrummet behöver utvecklas. I markanvändningskartan är endast ett grönt stråk utpekad (Godhemsstråket utmed Styrmansgatan) och stadsmiljöförvaltningen önskar tydliggöra behov av gröna stråk även på markanvändningskartan. Godhemsstråket bidrar till en koppling mellan älvstråket i norr och söderut genom Majorna mot Slottsskogen men ger en otydlig sammanlänkning i söder där det upphör vid inhägnat och låst koloniområde. En sträckning via Såggatan förbi Majvallen istället för i Godhemsgatan kan ge en mer gen och attraktiv koppling mellan älven och Slottsskogen samtidigt som det kopplar an till Guldhedstråket som ansluter till Slottsskogen vid entré Linné.
s 9, Strukturidé Södra älvstranden	Det stråk som visas på kartan över strukturidé för Södra älvstranden på s 9 (från parken till Chapmans torg och vidare) saknas som grönt stråk i markanvändningskartan.
s 11, Parker, natur och vatten	I texten om park vid Jaegerdorff föreslås ett öppet, flexibelt grönblikt kanalstråk. Även detta bör markeras som grönblikt stråk i markanvändningskartan.

s 9, Bebyggelseutveckling	I innerstaden har stadslivsstråk pekats ut som komplement till de gröna stråken och älvstråket. Stadsmiljöförvaltningen efterfrågar en utredning av stadslivsstråk inom Södra älvstranden.
s 9, Bebyggelseutveckling	I ändringsförslaget anges att inom området kan planering möjliggöra för cirka 2000-3000 nya bostäder i flerbostadshus. Stadsmiljöförvaltningen önskar se en beräkning av hur mycket friyta per person detta resulterar i.
s 10, Parker, natur och vatten	I ändringsförslaget anges att det finns särskilda behov inom området att hantera vatten och grönytor samlat och integrerat i stadsmiljön och att detta motiverar grönbåa lösningar för allmän plats. Stadsmiljöförvaltningen vill tydliggöra vikten av att ändamålet park får tillräckligt stor yta för att rymma de kvaliteter som en park ska klara och att dagvatten/skyfallslösningar hanteras i samordning med detta men inte på bekostnad av parkens vistelseytor.
s 11, Parker, natur och vatten	Isaac Beens plats pekas ut som lämplig plats för bostadsnära park som skapar en anslutning till blågrön struktur med koppling till befintlig grönstruktur och framtida lek- och aktivitetsstråk i Masthamnsgatan. Stadsmiljöförvaltningen ser att en större spridning av parker än detta förslag skulle ge fler invånare tillgång till parker och grönområden och placeringen av bostadsnära parker samt stadsdelsparker bör utredas vidare.
s 11, Parker, natur och vatten	Vid Jaegerdorff beskrivs en bostadsnära park med särskild klimatanpassningsfunktion. Detta är två skilda behov, sociala respektive tekniska, och det är viktigt att ta höjd för att plats för vistelse och skyfallshantering inte alltid är förenligt och kan kräva kostnadsdrivande lösningar. Behoven bör antingen särredovisas eller hanteras i en större park.
s 15, Rekommendationer	En rekommendation i ändringsförslaget lyder: ”Minska trafikytorna genom att främja kapacitetsstarkt resande med andra färdmedel och möjliggör en attraktiv stadsmiljö som prioriterar mänsklig skala och vistelsekvaliteter.” Stadsmiljöförvaltningen föreslår att ändra till: ”Minska barriäreffekterna för oskyddade trafikanter samt minska trafikytorna genom att främja kapacitetsstarkt resande med andra färdmedel och möjliggör en attraktiv stadsmiljö som prioriterar mänsklig skala och vistelsekvaliteter.” Om det blir en stadsgata med ökad korsningstäthet, samtidigt som andra trafikslag får sina anspråk, blir gatan relativt sett bredare. Att endast minska trafikyor kan leda till att viktiga väntyor prioriteras bort, vilka behövs för att främja hållbart resande.

s 16, Rekommendationer	Inspel rörande park vid Mariebergsgatan/Tellgrensgatan. Med hänsyn till att den förskoleplanen som pågått inom området har stoppats och den tillfälliga förskola som legat på mark som till och med 2011 förvaltades som park nu ska avetableras, vore det lämpligt att utöka parkens gränser i översiktsplanen för att säkra en tillräckligt stor och attraktiv parkmiljö.
------------------------	---

Redaktionella kommentarer

Sidhänvisning, avsnitt	
s 10, Parker, natur och vatten	I texten står tabugatan. Ska vara Taubegatan.
s 11, Parker, natur och vatten	Den detaljplanelagda parken vid före detta Kommersen mittemot Masthuggstorget saknas på markanvändningskartan där den bör redovisas som en framtida bostadsnära park.

Geografisk inriktning – Mölndalsåns dalgång

Generella inspel och kommentarer

Ändringarna för Mölndalsåns dalgång utgår från en fördjupad översiktsplan från 2017. Implementeringen av FÖP:en utan synbara större ändringar innebär att översiktsplanen cementerar de svårigheter och brister som finns gällande genomförande av ekosystemtjänster, parker och andra offentliga friytor inom området. Det framgår inte om fördjupningen har granskats och reviderats utifrån nya riktlinjer och mål och i nuvarande utformning bedömer stadsmiljöförvaltningen att det inte är möjligt att nå målen i styrande dokument, så som Miljö- och klimatprogrammet, om en grön stad med hållbara färd sätt. Den enda befintliga grönstrukturen i området utgörs av spridd grönska längs Mölndalsån, där utpekade stråk saknar förutsättningar att göras sammanhängande för gång och cykel längs med ån. Endast en framtida bostadsnära park är utpekad i markanvändningskartan trots att parker i området öster om Mölndalsvägen helt saknas idag. Området behöver planeras för fler parker och grönområden.

Specifika inspel och kommentarer

Sidhänvisning, avsnitt	
s 4, Vad omfattar ändringen?	Tydliggör att Mölndalsåns dalgång är en fördjupad översiktsplan från 2017. Den har inte varit med i markanvändningskartan i ÖP men legat som ett eget kapitel "Fördjupningar" där länk funnits till en PDF.
s 20, Rekommendationer	Mölndalsvägen föreslås fortsätta utvecklas som ett stråk i med stadsmässig karaktär som stödjer ett levande stadsliv. Stadsmiljöförvaltningen önskar se ett tydliggörande att barriäreffekter för gång och cykel ska minska och att korsningspunkter för gång och cykel ska förbättras.
s 21-22	Delar av förslaget till ändringar av översiktsplan för Mölndalsåns dalgång är väldigt detaljerad vilket kan försvåra genomförandet. Exempelvis beskrivs att befintlig gång- och cykelpassage vid Jacobsdal behöver utvecklas. Stadsmiljöförvaltningen föreslår att översiktsplanen istället definierar att kopplingarna över E6 behöver förbättras.

Redaktionella kommentarer

Sidhänvisning, avsnitt	
s 23	Ett snabbcykelstråk längs järnvägen bedöms inte längre vara möjligt att genomföra. Det har bland annat konstaterats att sträckningen är olämplig ur bullersynpunkt. Det finns också svårigheter att genomföra ett cykelstråk på Kallebäckssidan. Detta innebär sammantaget att två av tre möjliga stråk i nord-sydlig riktning inte är möjliga. Fokus bör därför ligga på pendelcykelstråket i Mölndalsvägen. Ändra till pendlingscykelstråk.

Geografisk inriktning – Södra Askim

Generella inspel och kommentarer

Ändringarna för Södra Askim utgår från en fördjupad översiktsplan från 2011. Implementeringen av FÖP:en utan synbara större ändringar innebär att översiktsplanen cementerar de svårigheter och brister som finns gällande genomförande av ekosystemtjänster, parker och andra offentliga friytor inom området. Det framgår inte om fördjupningen har granskats och reviderats utifrån nya riktlinjer och mål och i nuvarande utformning bedömer stadsmiljöförvaltningen att det inte är möjligt att nå målen i styrande dokument, så som Miljö- och klimatprogrammet, om en grön stad med hållbara färdssätt.

I ändringsförslaget av översiktsplanen för Södra Askim saknas utpekat behov av utveckling av stadsdelspark och bostadsnära parker. I området finns mycket natur men det är stor brist på tillgängliga parker, framförallt i de södra delarna. Detta behöver kompletteras så att samtliga geografiska fördjupningar hanterar dessa behov likvärdigt. Nuvarande förslag ger intryck av att det inte finns behov av parkutveckling vilket inte stämmer. Ändringsförslaget menar att det finns potential för 1500-2000 nya bostäder i området vilket behöver tas hänsyn till vid analys av behovet av parkområden.

I kommande detaljplanearbete behöver väghållarfrågan hanteras.

Specifika inspel och kommentarer

Sidhänvisning, avsnitt	
s 4, Vad omfattar ändringen?	Tydliggör att Södra Askim en fördjupad översiktsplan från 2011. Den har inte varit med i markanvändningskartan i översiktsplanen men har legat som ett eget kapitel "Fördjupningar" där länk funnits till en PDF.
s 24, Sandås	I den geografiska fördjupningen av Södra Askim anges att den största utbyggnadspotentialen finns öster om väg 158 och att det krävs ombyggnation av Brottkärrsmotets ramper för att kunna realisera denna potential. Stadsmiljöförvaltningen ser att en ombyggnation av ramperna riskerar att flytta biltrafik till mindre lämpliga gator samt riskerar att ta resurser från åtgärder för exempelvis gång och cykel. Dessutom behöver kollektivtrafiken viss framkomlighet.

Tematisk inriktning – Klimatanpassning

Generella inspel och kommentarer

Stadsmiljöförvaltningen ser att potentiella konflikter mellan olika anspråk inte är omhändertagna i ändringsförslag till översiktsplan i avsnittet rörande klimatanpassning och önskar se ett tydliggörande kring vad dessa lager visar och hur de ska tolkas och tillämpas. Exempel på frågor som uppstår vid läsning:

- Vad innebär det för avvägningen mellan olika anspråk att skyfallsleder och skyfallsytor plockas in i markanvändningskartan för ÖP?
- Ska detta tolkas som om att de är avvägda gentemot andra anspråk eller är detta att betrakta som ett kunskapsunderlag som tydliggör olika anspråk?
- Är de att betrakta som befintliga skyfallsytor vars funktion inte får försämrats eller inbegriper de även ett utvecklingsanspråk som innebär att de framgent behöver kunna hantera större mängder vatten än idag?
- Hur ska man förhålla sig till att huvudanvändningen idag kan vara en annan än skyfallsyta (t.ex. park för vistelse) och att markförvaltaren kan ha behov av att utveckla ytan i en riktning som försvårar utökad användning som skyfallsyta?

Tematisk inriktning – Mobilitet och infrastruktur

Generella inspel och kommentarer

Stadsmiljöförvaltningens kommentarer och synpunkter tar avstamp i stadens beslutade målsättning om en omställning av staden och resandet i enlighet med det av kommunfullmäktige antagna miljö- och klimatprogrammet. Ändringsförslaget har i uppdrag att inarbeta relevant styrning och konkretisering av miljö- och klimatprogrammet, trafikstrategin, cykelprogrammet, trafiksäkerhetsplanen, parkeringspolicyn och kunskap från arbetet med godsplan. Den styrning som omhändertas av översiktsplanen kan inte vara på samma detaljnivå som de planer och program som översiktsplanen ska omhänderta. När relevant styrning i planer och program flyttas till översiktsplanen ser stadsmiljöförvaltningen ett behov av att konkretisera styrningen i andra typer av dokument som ligger närmare förvaltningarna, exempelvis i form av handlingsplaner eller andra reglerande, styrande dokument.

Stadsmiljöförvaltningen ser att det skulle vara värdefullt att i inledningen av kapitlet samt i avsnittet ”Nya och ändrade inriktningar för mobilitet och infrastruktur” tydliggöra syftet med att förändra förutsättningarna för biltrafiken. Beskriv en målbild om varför vi ska minska biltrafiken och förmedla de positiva saker som ska uppnås i den täta och attraktiva staden såsom grönska, nära service och vistelsekvaliteter. Det skulle också vara värdefullt att tydliggöra att den relativa attraktiviteten för bil avses minskas till förmån för attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik.

I avsnittet om cykel vore det önskvärt att förtydliga vad som ska uppnås, alltså att vi vill skapa en attraktiv cykelstad för alla. Många olika cyklister ska kunna färdas tryggt och säkert, och cykling ska vara ett attraktivt alternativ till bil.

Ändringsförslaget talar på flera ställen om att minska vägtrafikarbetet, ibland bara trafikarbetet. På sidan 63 hänvisas till Miljö- och klimatprogrammet. I Miljö- och klimatprogrammet anges att det **motoriserade** vägtrafikarbetet ska minska med 25%. Den benämningen saknas helt i ändringsförslaget. Det är värdefullt om begrepp liknande dessa används konsekvent och definieras i översiktsplanen.

Stadsmiljöförvaltningen vill synliggöra vikten av att möjliggöra en hållbar mobilitet för hela staden. För invånare i yttre områden, för de med arbetsplatser utanför de stora kollektivtrafikstråken och för de med obekväma arbetstider är idag cykel och kollektivtrafik svårtillgängliga alternativ för resande. Biltrafiken behöver begränsas men det krävs en analys av hur tillgänglighet och funktionalitet ska säkras för grupper som inte kan använda cykel eller kollektivtrafik.

Stadsmiljöförvaltningen rekommenderar att:

- Säkra att cykelsatsningarna även riktas till socioekonomiskt svaga områden, exempelvis genom subventionerade elcyklar eller cykeldelningssystem.
- Förbättra kollektivtrafikförbindelserna till områden där många har långa pendlingsavstånd.

- Ge prioritet till utbyggnad och prioritering av spårväg, busstrafik och cykelinfrastruktur.
- Säkerställ att kollektivtrafikens kapacitet byggs ut i takt med befolkningsökningen.
- Satsa på fler busskörfält och snabba expresslinjer för att förbättra och effektivisera framkomligheten.
- Planera för kollektivtrafik och god cykelinfrastruktur i nybyggnadsområden från början.
- Beakta bilberoende grupper och godstransporter – en minskning av vägkapacitet behöver balanseras med funktionella lösningar för de som inte har realistiska alternativ.

Specifika inspel och kommentarer

Sidhänvisning, avsnitt	
s 61, Nya och ändrade inriktningar för mobilitet och infrastruktur	ANVÄNDANDE AV YTA Stadsmiljöförvaltningen efterfrågar tydligare formuleringar kring omställningen av mobiliteten och infrastrukturen. På s 61 står det exempelvis följande: "I omvandlingsstråk kan överdimensionerade vägar och gator minskas och impedimentytor frigöra för bebyggelse, parker eller vistelseytor. En omdaning av gaturummen kan också ske till förmån för mer yteffektiva transportslag, till exempel genom gångbanor, cykelbanor och hållplatser anpassade för långa kollektivtrafikfordon." Detta kan formuleras skarpare med tydligt fokus att en omvandling av ytor som idag är avsedda för biltrafik behöver ske inte bara när ytorna är överdimensionerade; det krävs ett aktivt arbete att minska ytor för biltrafik till förmån för hållbart resande och vistelsekvaliteter även där biltrafikens ytor inte är överdimensionerade. Dock krävs en fortsatt god framkomlighet för kollektivtrafik och ytor för denna. För att minska barriäreffekt för gång och cykel är sänkt hastighet samt god standard på väntytor viktigt.
s 61-62, Nya och ändrade inriktningar för mobilitet och infrastruktur	I befintlig översiktsplan står det att gatu- och markparkering ska flytta till anläggningsparkering. Detta kan tydliggöras även i detta avsnitt, exempelvis tillsammans med meningen ”Parkeringar på gatumark är huvudsakligen till för angöring och korttidsparkering, exempelvis för besökare och citydistribution”.
s 63 och framåt, Ökad andel resande till fots, med cykel och kollektivtrafik	En effektiv infrastruktur för cykel är centralt för att pendelcykling ska bli ett konkurrenskraftigt alternativ till bilresor. I ändringsförslaget för översiktsplan gällande Mobilitet och infrastruktur är stort fokus på kollektivtrafik som också är viktigt för omställning till hållbart resande. Pendelcykling har mindre utrymme och stadsmiljöförvaltningen önskar säkerställa en hög prioritet för denna typ av resor och infrastruktur.

s 64, Ökad andel resande till fots, med cykel och kollektivtrafik	CYKELNÄTET I ändringsförslaget står ”Det lokala cykelvägnätets funktion är att knyta samman bostäder, arbetsplatser och målpunkter i närområdet samt att koppla dessa till det övriga cykelnätet. Det innehåller olika typer av cykelvägar i bostadsområden såväl som i grönområden.” Förtydliga gärna att det lokala cykelnätet till stor del består, och ska bestå av, blandtrafiklösningar så att det inte tolkas som att allt ska byggas om till gång- och cykelbanor. I ändringsförslaget står ”Det lokala cykelvägnätet behöver inventeras med särskilt fokus på barms möjligheter att cykla säkert och tryggt till skola och andra målpunkter”. Stadsmiljöförvaltningen ser att denna inventering är ett stort arbete som inte är planerat inom kort och ifrågasätter om det ska specificeras i översiktsplanen.
s 64, Ökad andel resande till fots, med cykel och kollektivtrafik	I ändringsförslaget står ”Stråk för gående och cyklister kan med fördel kopplas samman med blågröna stråk för en mer trivsamt resa”. Stadsmiljöförvaltningen håller med men föreslår att denna text arbetas in i en kontext, exempelvis i texter om blågröna stråk.
s 64, Ökad andel resande till fots, med cykel och kollektivtrafik	I ändringsförslaget står ” Generellt behöver staden verka för att fler delningstjänster för mikromobilitet, bilpooler och andra liknande delningstjänster etableras i hela staden, för att hjälpa människor ska kunna klara sig utan egen bil eller att inte behöva skaffa sig en andra bil”. Stadsmiljöförvaltningen anser att meningen bör kompletteras med att delad mikromobilitet fyller en viktig funktion i att komplettera och avlasta kollektivtrafiken i de centrala delarna av staden.

s 64, Ökad andel resande till fots, med cykel och kollektivtrafik	I ändringsförslaget står ”Pendelparkeringar eller mobilitetshubbar behöver fortsatt utvecklas längs leder eller på strategiska platser för att kunna byta till hållbara färdssätt, så tidigt som möjligt av resan”. Mobilitetshubbar och mobilitetszoner är viktiga för att minska biltrafiken i staden och det behöver säkerställas att stadens mobilitetshubbar och pendelparkeringar verkligen fungerar som alternativ för dem som behöver kombinera bil och kollektivtrafik. Stadsmiljöförvaltningen saknar mer djupgående text om hur mobilitetshubbar och mobilitetszoner bör implementeras i gaturummet. Förvaltningen har bidragit med ett kunskapsunderlag och ser ett värde av att synliggöra denna information i ändringsförslaget.
s 64, Ökad andel resande till fots, med cykel och kollektivtrafik	Avsnittet ”Ökad andel resande till fots, med cykel och med kollektivtrafik” skulle vinna på en tydligare röd tråd och en mer neutral ton. Exempelvis står det om cykel att ”barn har rätt till en trygg utemiljö utan cykelfordon i hög hastighet” jämfört med avsnittet om gods där det är mer neutralt formulerat ”Genom regleringar i form av miljözon och längdbegränsningar av lastbilar i vissa områden samt ett tillgängligt och trafiksäkert utformat offentligt rum utifrån översiktsplanens inriktningar för stadsmiljön kan kommunen skapa tydliga förutsättningar för både transporter och andra kvaliteter i staden”. Det andra stycket på sidan 64 (som inleds ”Med nya former av cykling...”) är spretigt och skulle vinna på att arbetas igenom och delas upp.
s 65, Tillförlitlig framkomlighet för godstransporter	I ändringsförslaget står ”Gods som transporteras genom centrala Göteborg påverkar både möjligheter till stadsutveckling och befintliga stadsdelar.” Tydliggör att detta framförallt handlar om transporter av farligt gods och att stadsutveckling innefattar både nyexploatering och utveckling av befintlig stad.
s 65, Tillförlitlig framkomlighet för godstransporter	I ändringsförslaget står ” En järnväg till hamnen över Hisingen skulle eventuellt även kunna försörja utökade verksamhetsområden längs Hisingsleden med järnvägstransporter”. Stadsmiljöförvaltningen vill uppmärksamma att Hamnbanans dragning framöver kan behöva flyttas till förmån för stadsutveckling. Järnväg är dock viktig för industriutvecklingen och godsflöden mot Norge varför järnväg till hamnen över Hisingen behöver prioriteras. En järnväg med denna dragning skulle även kunna försörja utökade verksamhetsområden längs Hisingsleden.

s 66, Minska negativa effekter av biltrafiken	På flera ställen hänvisas det till vägtrafik/trafik/trafikarbete som källor till negativa konsekvenser. Stadsmiljöförvaltningen önskar se ett förtydligande att det handlar om den <i>motoriserad</i> vägtrafik/trafik/trafikarbete som källor till utsläpp och buller eftersom trafik innefattar samtliga trafikslag.
s 66, Minska negativa effekter av biltrafiken	Förtydliga att en framgångsfaktor för att minska den motoriserade trafiken är att utforma staden för korta avstånd. Hänvisa med fördel till "Principiell struktur för användning av vägar och gator" där det är beskrivet principer om Kör Nära, Kör In, Kör Buss, Kör Runt.

Redaktionella kommentarer

Sidhänvisning, avsnitt	
s 60, Komplettering av inledande text	I ändringsförslaget visas ett diagram av biltrafikens utveckling om den utvecklas så som målen anger att den bör utvecklas eller om den utvecklas i enlighet med extrapolerad framskrivning. Stadsmiljöförvaltningen ser ett värde av att förtydliga diagrammet; vad framskrivning innebär, vad det som står i parentes innebär samt vad 2050* innebär.

Övriga ändringar

Sidhänvisning, avsnitt	
s 72, Norra och södra älvstråken	I ändringsförslaget står ”Utforma Amerikakajen så att det är enkelt och välkomnande för gående och cyklister att nyttja älvstråket när kajen inte behöver vara avstängd på grund av fartygsanlöp”. Stadsmiljöförvaltningen önskar att det säkerställs viss framkomlighet för gång och cykel utmed älvstråket förbi Amerikakajen även vid fartygsanlöp.
s 73, Kompletterande strategier för Parker, natur och vatten	Generell kommentar: Gällande ÖP redovisar framtida bostadsnära parker endast inom geografisk fördjupning för Högsbo-Frölunda. Det kan vara bra att tydliggöra inom vilka geografiska områden som framtida bostadsnära parker föreslås i översiktsplan nu när framtida parker i ändringsförslaget även redovisas inom fördjupad översiktsplan Södra älvstranden och fördjupad översiktsplan Mölndalsåns dalgång. Det kan exempelvis framgå i generell objektbeskrivning eller genom ändrad namngivning av lagret i markanvändningskartan i syfte att tydliggöra att motsvarande fördjupning och utpekande av framtida parker inte har gjorts för övriga delar av staden.
s 73, Kompletterande strategier för Parker, natur och vatten	Det finns delar av Grönplan för en nära, sammanhållen och robust stad som inte ryms i ändringsförslaget eller befintlig översiktsplan, exempelvis fördjupningar som beskriver hur vi kan jobba med olika strategier. Stadsmiljöförvaltningen ser ett värde av att hantera exempelvis följande i kommande ändringar av översiktsplanen: • 30% krontäckning • Grönplanen redovisar "Större natur- och rekreationsområden" som en av fyra park- och naturkategorier medan ÖP redovisar "Värdefulla natur- och friluftsområden" som ett eget lager med ett annat urval. Denna kategori behöver ses och över och hanteras i relation till vad som räknas in som tillgång till park/friyta. • Framtida stadsparker och stadsdelsparker - punkter i ÖP bör omvandlas till ytor - när hanteras detta?

Hållbarhetsbedömning

Sidhänvisning, avsnitt	
s 91, Fungerande vardagsliv	I hållbarhetsbedömningen anges: ”Både Mölndalsåns dalgång och Södra älvstranden innebär en omvandling från industrimiljö och verksamhetsområde till stadsmiljö av innerstadskaraktär. Gemensamt för de båda områdena är att det i nuläget finns brist på grönytor. Ändringarna bedöms ha förutsättningar att positivt bidra till människors möjligheter till rörelse, avkoppling och möten med andra om föreslagna parker och grönytor genomförs”. På sidan 83 anges: ”Den blågröna strategin för Mölndalsån förstärks med inriktning på parker, naturmiljö och vatten. Sammantaget påverkar de föreslagna ändringarna hållbarhetsbedömningen i positiv riktning jämfört med den gällande översiktsplanen framför allt vad gäller grönområden”. För Mölndalsåns dalgång stämmer detta då det idag inte finns några parker och naturområden alls inom FÖP-området. Skrivningen blir dock bedräglig då det planeras det för utvidgad innerstad med bostäder och verksamheter samtidigt som endast en bostadsnära park redovisas i översiktsplanens markanvändningskarta inom FÖP-området. Stora delar av området saknar fortfarande bostadsnära park inom ÖP:s riktvärde 300 meter gångavstånd och en stadsdelspark inom 1000 meter. Det blågröna stråket har förutsättningar att bidra till sammanhängande promenad längs Mölndalsån fram till Liseberg, men möjligheterna att skapa plats för vistelse längs stråket är begränsade på grund av befintlig och planerad markanvändning. Stadsmiljöförvaltningens bedömning är således att hållbarhetsbedömningen inte är korrekt beskriven.
s 93, Ekonomiska konsekvenser	I avsnittet om ekonomiska konsekvenser saknas delkapitel för konsekvenser på gods och yrkestrafik, samt effektiv förvaltning och planering.