

## Förslag till samrådshandling 2024-10-28





# INNEHÅLL

|                                                |           |
|------------------------------------------------|-----------|
| Inledning .....                                | 4         |
| <b>GEOGRAFISKA INRIKTNINGAR.....</b>           | <b>6</b>  |
| Södra älvstranden, Järnvågen till Klippan..... | 7         |
| Mölndalsåns dalgång .....                      | 19        |
| Södra Askim .....                              | 24        |
| <b>TEMATISKA INRIKTNINGAR.....</b>             | <b>28</b> |
| Jordbruksmark och livsmedelsförsörjning .....  | 29        |
| Energiproduktion och energilagring .....       | 38        |
| Klimatanpassning .....                         | 44        |
| Mobilitet och infrastruktur .....              | 60        |
| Övriga ändringar .....                         | 68        |
| <b>RIKSINTRESSEN.....</b>                      | <b>74</b> |
| Riksintressen .....                            | 75        |
| <b>HÅLLBARHETSBEDÖMNING .....</b>              | <b>80</b> |
| Sammanfattande och samlad bedömning .....      | 81        |
| Miljökonsekvenser .....                        | 87        |
| Sociala konsekvenser .....                     | 91        |
| Ekonomiska konsekvenser .....                  | 93        |

## INLEDNING

Göteborgs översiktsplan antogs av kommunfullmäktige 2022. Genom beslut om planeringsstrategin 2024 förklarades översiktsplanen fortsatt vara aktuell. Samtidigt konstaterades att vissa delar av översiktsplanen behövde ändras och att andra delar bör utgå. Syftet med ändringarna är dels att bättre spegla kommunens viljeinriktning för mark- och vattenanvändning, dels att öka tydligheten för efterföljande planering.

Översiktsplanen kan ändras för en viss del av kommunen eller genom ett tillägg för att tillgodose ett särskilt intresse. Processen för att ändra en översiktsplan är densamma som för att ta fram en ny. Göteborgs Stad arbetar med kontinuerlig översiktsplanering. Det innebär att ändringar av översiktsplanen kommer att arbetas in i den gällande översiktsplanen efter det att kommunfullmäktige har antagit ändringarna.

### Vad omfattar ändringen?

Arbetet med ändring av översiktsplan för Göteborg grundar sig på ett antal olika beslut. Kommunfullmäktige gav i maj 2024 stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att ta fram förslag till ändring av översiktsplan för Göteborg i enlighet med godkänd planeringsstrategi. Detta uppdrag slogs samman med redan pågående arbeten med fördjupning och tillägg till översiktsplanen för att genomföra ändringen av översiktsplanen i en samlad process. 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. Ändringen omfattar även utöver detta ett antal mindre ändringar.

#### *Södra älvstranden*

Uppdraget gavs av kommunstyrelsen 2023-11-22 och syftar till att skapa förutsättningar för stadsutveckling inom ett av översiktsplanens utredningsområde. Det innebär en omvandling från industrimark till blandad stadsbebyggelse när färjeterminalerna flyttar och en utvidgning av innerstaden med traditionell kvarterstad. Ändringen ska hantera riksintressefrågor, Oscarsledens framtid, kulturmiljö och lokaliseringsfrågor avseende verksamheterna i Fiskhamnen, en ny gång- och cykelbro, social service, husbåtar och ett maritimt centrum.

#### *Tillägg energiproduktion och energilagring*

Uppdraget att ta fram detta tillägg gavs i kommunfullmäktiges budget 2023. Tillägget syftar till att ge förutsättningar att hantera omställningen till ett fossilfritt samhälle, genom rekommendationer kring mark- och vattenanvändning för att underlätta lokal produktion av förnybar energi och utveckla möjligheter för energilagring.

#### *Tillägg för jordbruksmark och livsmedelsförsörjning*

Uppdraget att ta fram detta tillägg gavs av kommunfullmäktige 2022-12-08. Ändringen syftar till att visa hur jordbruksmarken ska användas och prioriteras i förhållande till andra samhällsintressen för att långsiktigt stärka livsmedelsförsörjningen i Göteborg.



### *Uppdrag från planeringsstrategin*

Genom kommunfullmäktiges beslut om planeringsstrategin 2024-06-19 gavs uppdrag att inom ramen för redan pågående process för ändringar av översiktsplanen inkludera inarbetning av fördjupningarna av översiktsplanen för Möln-dalsåns dalgång och södra Askim samt tematiskt tillägg för översvämningsrisker. Syftet med inarbetningen av fördjupningarna är att skapa en ökad tydlighet och för att släcka de delar av dessa båda fördjupningar som inte längre är aktuella. En översyn av det tematiska tillägget för översvämningsrisker har bedömts nödvändigt till följd av bland annat IPCC:s nya klimatscenario.

Planeringsstrategin pekade även ut behov av att delvis uppdatera det tematis-ka kapitlet Mobilitet och infrastruktur för att bättre harmoniera med Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram. Uppdraget genom planeringsstrategin innebar även möjlighet till ytterligare några mindre ändringar av översiktsplanen.

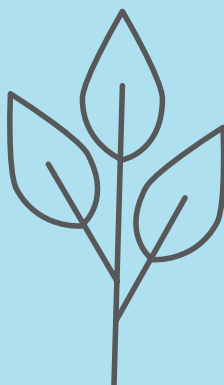
### **Läsanvisning**

Förslag till ändring av översiktsplan för Göteborg finns i sin helhet på denna di-gitala plattform. Samrådsförslaget består av en meny med ett antal kapitel (plan-beskrivning) samt en markanvändningskarta. Till samrådsförslaget hör även en hållbarhetsbedömning.

Planbeskrivningen beskriver vilka ändringar som föreslås samt innehåller de textavsnitt som föreslås läggas till den gällande översiktsplanen. Den består av ett kapitel för respektive del av ändringen samt ett kapitel om riksintressen som berörs av ändringen.

Markanvändningskartan består av tre fördjupade delar, samt av en del som visar lager som berör hela staden. För de tre fördjupningarna redovisas samtliga användningslager inom den berörda geografin. Det innebär att även kartlager som inte ändrats visas i denna samrådshandling. I planbeskrivningen framgår mer konkret vilka ändringar som föreslås även i karta jämfört med gällande över-siktsplan. För respektive geografi gäller fortsatt de värden och hänsyn så som de redovisas i gällande översiktsplan. Varje kartlager är kopplat till en rekommen-dation och i vissa fall även till en objektsspecifik beskrivning. Dessa visas om man klickar på ett objekt i kartan. De lager som gäller för hela staden innebär att dessa lager i sin helhet kommer att bytas ut eller läggas till den gällande över-siktsplanens markanvändningskarta.

Till den digitala plattformen finns ett antal kunskpsunderlag länkade. Dessa utgör inte en del av planförslaget utan har tagits fram som hjälp för att läsa plan-förslaget och förstå den avvägningar som gjorts. Till samrådshandlingen finns också ett förslag till nya riktlinjer för planeringsnivåer för översvämningsrisk från hav och vattendrag. Dessa skickas med som en bilaga till samrådshandling-en men kommer därefter att brytas ut till ett eget ärende. Beslut om riktlinjer för planeringsnivåer tas av stadsbyggnadsnämnden.



---

# **GEOGRAFISKA INRIKTNINGAR**

Södra älvstranden, Järnvågen till Klippan

MöIndalsåns dalgång

Södra Askim

### **Södra älvstranden: Föreslagna ändringar i korthet**

- Omvandlingsområdet Södra älvstranden utökas och kompletteras med beskrivning av området idag och rekommendationer för att stötta en omvandling till blandad stadsbebyggelse.
- Markanvändningen inom området ändras från industriområde till blandad stadsbebyggelse och företagsområde med tillhörande rekommendationer.
- Särskilda objektsbeskrivningar för bland annat framtida älvförbindelser, framtida parker, framtida väg och barriärövergripande åtgärder för Oscarsleden läggs till på markanvändningskartan.
- Nya rekommendationer och beskrivande text för nod för stadsutveckling för Fiskhamnen/Stigberget ersätter befintlig text i översiktsplanen.

Ett nytt kunskapsunderlag som beskriver planeringsförutsättningarna i området Järnvågen till Klippan utgör tillsammans med en illustration av markanvändningskartan för detta område bilagor för ökad förståelse av planförslaget. Även en stadsbyggnadsanalys för Stigberget utgör bilaga till planförslaget.

Ändringarna föreslås läggas till i översiktsplanens kapitel om geografiska inriktningar för innerstaden samt på markanvändningskartan.

## **SÖDRA ÄLVSTRANDEN, JÄRNVÅGEN TILL KLIPPAN** **Omvandlingsområde i innerstaden**

*Översiktsplanens föreslås kompletteras med följande text under geografiska inriktningar för Innerstaden, omvandlingsområde.*

### *Övergripande inriktning*

Södra älvstranden präglas av relationen mellan stad och älv, verksamheter och bostäder. Området är till stora delar ett omvandlingsområde och omfattas av ett hamnområde mellan Stora Hamnkanalens utlopp till området Klippan. Längs med denna sträcka går innerstaden från historisk stadskärna till historisk förstad som Majorna en gång i tiden var.

I området utmed kajkanten, som präglas än idag av verksamheter och sjöfart, pågår stadsutveckling. Ny bebyggelse har på senare år växt fram invid Järntorget och ett resecentrum lokaliserats vid Stenpiren. Nya tillägg i form av byggnader mixas här med viktiga landmärken och starka symbolbyggnader i kulturhistorisk värdefulla stadsmiljöer. Älvstråket utgör på sikt en ryggrad i Södra Älvstranden offentliga rum och binder samman de olika mindre områdena, Skeppsbron, Masthuggskajen, Fiskhamnen, Majnabbe och Klippan.

Kajkanten och båtlivet längs älven har förändrats med tiden i takt med utveckling av verksamheter knutna till hamnområdet. Stor strukturell påverkan har området och stadslandskapet fått i och med utbyggnad av djuphamn och Oscarsleden som än idag präglar områdets karaktär. Längs med området återfinns och används byggnader och vattenrum med stark koppling till sjöfarten, vilket utgör en viktig del i historien om stadens framväxt vid älven.

---

## Läs mer

Planeringsförutsättningar för Södra älvstranden, Järnvågen till Klippan

---



Foto: Göteborgs Stad

I Södra älvstranden, mellan Järnvågen och Klippan, upptas stora kajområden för färjetrafiken till Danmark och Tyskland som idag inte är tillgängliga för stadens invånare. När dessa flyttar tillgängliggörs ytor för omvandling från industriområde till blandstad och ger en möjlighet för älvstråket att åter aktiveras med människor och båtliv.

---

## Rekommendationer för Södra älvstranden

- Låt topografi och stadslandskapet söder om Oscarsleden vara en utgångspunkt för bebyggelseutvecklingen norr om Oscarsleden med hänsyn till befintliga stråk och bebyggelsestrukturer, viktiga kulturmiljöer, landmärken och symbolbyggnader
  - Verka för att Oscarsleden ska utvecklas mot en mer integrerad gata i staden genom fler plankorsningar i stråk med god uppkoppling, sänkta hastigheter och en mer stadsmässig utformning samtidigt som framkomlighet för kollektivtrafik eftersträvas
  - Utveckla ett sammanhängande älvstråk med olika funktioner och platsbildningar ihop med högvattenskydd vid upprustning av kajer och utbyggnad invid älven
  - Utveckla och stärk den blågröna strukturen i området med nya parker och stråk i en kombination av öppna lösningar för skyfall, dagvatten och gröna och blåa vistelsemiljöer som kopplar till älvstråket
  - Verka för en god balans av bostäder, verksamheter och kommunal service samt att nya behov av ytor för förskola och skola säkerställs avseende bra buller och luftförhållanden
  - Möjliggör för befintligt verksamhetsområde att utvecklas i ett företagsområde men utifrån en ökad stadsmässighet och en stadsstruktur som kopplar samman området med blandstad
  - Säkra kajers användning för olika typer av båtar samt säkerställ hamnbassängers olika funktioner både utifrån ekologisk miljö och hamnändamål
  - Utveckla det lokala gatunätet norr om Oscarsleden och skapa bättre och attraktivare gång- och cykelkopplingar längs med älven och tvärs Oscarsleden
-



Illustration över strukturidé för stadsutveckling Södra älvstranden

### Områdets struktur

För området mellan Järnvägen och Klippan finns en strukturidé. Den bygger på att utvidga innerstadens traditionella kvartersstad i dalgångarna mellan Stigberget och Gråberget, att Oscarsleden omvandlas successivt mot en mer integrerad stadsgata samt att grönbåa strukturer knyts samman från Slottsskogen till älvrummet här. En strukturillustration har tagits fram som hjälp att läsa planförslaget. Den utgör en av flera möjliga strukturer som stöds av förslag till förändrad markanvändningskarta.

### Bebyggelseutveckling

Bebyggelseutveckling kan främst ske norr om Oscarsleden och invid Jaegerdorffsmotet i sträckan Järnvägen till Klippan. En utvidgning av innerstaden har som störst potential att bli en del av befintlig stadsbebyggelse och stadsliv i dalgångarna mellan höjdryggarna Stigberget och Gråberget. Här är blandstad prioriterat med högre andel bostäder än kontor. Ny kvartersstruktur behöver förhålla sig till befintlig kvartersstruktur och skala söder om Oscarsleden. Lokaler i bottenvåningar ska särskilt prioriteras i attraktiva lägen och stråk som stödjer en stadslivspotential såsom invid torg, hållplatser för kollektivtrafik och älvrummet.

Inom området kan planering möjliggöra för cirka 2000 till 3000 nya bostäder i flerbostadshus, vilket varierar stort beroende på hur väl Oscarsleden kan omvandlas mot en stadsgata samt skala på byggnader. Vid utbyggnad av bostäder

### Läs mer

Kunskapsunderlag Strukturidé för Södra älvstranden



i den storleksordningen behöver kommunal service tillkomma som motsvarar cirka en skola och tre förskolor. Storleken på förskolegårdar motsvarar ungefär ett kvarter och skolgård två kvarter. Lokaliseringar av kommunal service behöver prioriteras i bebyggelsestrukturen med tillhörande friyta och är lämplig främst i Majornas dalgång och invid Majviken. Det finns idag inget känt underskott i närområdet som området behöver ta hänsyn till, dock finns flera beroenden till pågående planering som innehåller kommunal service i stadsdelen.

Vidare behöver området omhänderta särskilda lokaliseringar som kräver ett visst utrymme. Exempel på detta är placering av fiskhamn med logistik och verksamheter samlad i en större byggnad samt idrottshall och eventuellt en simhall.

Invid Stigberget och Gråberget finns en utmaning i topografi att koppla samman befintlig och ny stadsbebyggelse. Här finns det då möjlighet att lokalisera andra typer av funktioner för blandstad. Service och centrumfunktioner samt kontor bör tillkomma i lägen med rätt potential och här kommer både Stigberget och Jaegerdorffsplatsen att få ett förändrat läge vid förstärkning av kollektivtrafik. Dessa blir då platser och målpunkter för hela staden. Särskilt Stigberget och Stigbergskajen som utgör nod för stadsutveckling kommer att få en förändrad roll och hantera olika funktioner inom ett större område än idag.

Befintliga verksamhetsbyggnader bevaras och nya ytor för verksamheter möjliggörs inom företagsområde i anslutning till västra delen av Fiskhamnsgatan, vid foten av Gråberget. Här finns möjlighet och fördelar i att Fiskhamn och hamnändamål kan samlokaliseras med befintliga kontorsverksamheter och äldre industribyggnader inom området. Dessa behöver få fungera och verka inom ett företagsområde som förbinds genom gatustruktur med nytillkommande blandstad. I gränslandet mellan verksamhetsområde och blandstad kan särskild hänsyn behöva tas till eventuella bostads- och verksamhetsetableringar.

Det är viktigt att ta vara på befintliga bevarandevärda byggnader av olika tidsepocher och karaktärer, värna kulturmiljö och kulturliv samt den historiska kopplingen mellan verksamheter vid älven och bebyggelsen i närområdet. Kreativa zoner för möjligt arbete med platsbyggnad pekas ut som en potential inom området.

### *Parker, natur och vatten*

Det finns stor potential och behov av att utveckla ny grön- och blåstruktur inom omvandlingsområdet och med koppling till befintlig blandstad. Området är ett industriområde med stora hårdgjorda ytor med låga till måttliga värden av ekosystemtjänster. Det är i sin helhet särskilt utsatt för översvämningar i form av skyfall och höga vattennivåer i älven. Det finns särskilda behov inom området att hantera vatten och grönytor samlad och integrerat i stadsmiljön. Detta motiverar multifunktionella grönbåa lösningar för allmän plats.

Älvstråket har möjlighet att utgöra en ny ryggrad för offentliga rum som ett pärlband av platser med vattenkontakt som kopplar samman grönstruktur i form av parker och stråk. Detta stärker möjligheten för rörelse och vistelse längs älvrummet. Utformning och funktion av kajstråket varierar, vissa delar föreslås hårdare kant för mer kommersiell användning och i vissa delar en mjukare kant som kan hantera vatten och biologisk mångfald.

Gröna stråk och gator med gröna inslag som knyter ihop Slottsskogen med Älvrummet behöver utvecklas. Särskilt ses potential i att vidareutveckla Klareborgsgatan – Styrmanngatan mot älvrummet. En ny stadsdelspark föreslås att utvecklas invid befintlig grönstruktur vid tabugatan där och svarar både mot en



Illustration över sektion för grönt och blått stråk.

Illustration: Mareld

brist i Gråberget och mot behov i en framtida bebyggelseutveckling, behov finns att utöka nuvarande yta och koppla samman den mot Gråberget. Bostadsnära parker behöver tillkomma inom olika delar av området och i anslutning till blå-grön struktur. En lämplig plats är Iscaak Beens plats som kopplar till befintlig grönstruktur och möjliggör en sammankoppling med framtida lek- och aktivitetsstråk i Masthamnsgatan.

Vatten är strukturerande i vissa platser och behöver få ta plats i stadsrummet. Vid behov behöver parker i vissa delar kunna vara översvämningsbara och hantera skyfall och dagvatten. Jaegerdorffsplatsen är en särskild sådan plats där vatten är en nyckelfråga för framtida planering. Här föreslås ett öppet flexibelt grönblått kanalstråk för att hantera varierande vattennivåer som har en mista bredd om 10 – 20 meter som anpassas till omgivande plushöjder.

### *Mobilitet och infrastruktur*

Den storskaliga infrastruktur som präglar området från Järnvågen till Klippan hänger tätt samman med användningen av marken för verksamheter och färjeterminaler. En omvandling av industrimark till blandstad med mål och behov av ett mer hållbart resande innebär en möjlighet för Oscarsleden att i stora delar kunna omvandlas till en mer integrerad stadsgata. Bebyggelseutveckling här har goda förutsättningar för att minimera tillkommande alstring av fordonstrafik på leden, jämfört med den trafik som idag alstras av färjetrafiken och färjeterminalerna.

En omvandling av Oscarsleden till en mer integrerad gata med lägre hastighet än idag krävs för att möjliggöra för fler bostäder längs leden samt för att främja ett hållbart resande. Oscarsleden föreslås som en huvudgata genom området med trafikalkaraktär för främst lokal- och genomfartstrafik, kollektivtrafik och pendlingscykelstråk. Omvandlingen innebär fler korsningar i plan och minskade hastigheter jämfört med idag.

Omvandlingen kan och bör ske i olika sekvenser och med olika sektioner som fungerar för en huvudgata och dess närmiljö samt för trafiken i staden som helhet. Karl Johansgatan bär idag många stråkfunktioner vilka stärks av

---

### **Läs mer**

Kunskapsunderlag Oscarsleden

---

en stadsutveckling norr om leden och fler korsningar över leden. Älvstråket och ett lokalt vägnät norr om Oscarsleden bidrar till ett gent nät för gående och cyklister, med varierande grad av vistelsekvaliteter. Gatunätet är sammanhängande och gent söder om Oscarsleden och fragmenterat och bristfälligt norr om leden. Ett nytt lokalt vägnät föreslås inom området som binder samman Klippan med Fiskhamnen och kopplar upp mot viktiga tvärgående stråk och framtida förbindelser över älven. Inom området är fokus på att utveckla och stärka gång- och cykelvänliga gatumiljöer som hänger samman i ett nät både norr och söder om Oscarsleden. Med en blandning av funktioner och målpunkter i området blir det nära till mycket och en stor del av vardagslivets resor kan därmed göras till fots eller med cykel.

Vidare behöver området koppla sig över älven mot Lindholmen och Eriksberg, och vidare norrut. Framtida älvförbindelser, i närtid färjor, pekas ut vid ett flertal platser längs älven. På lång sikt bedöms en ny gång- och cykelbro vid dagens Tysklandsterminal som det läge inom området som bäst kopplar samman centrala Hisingen med sydvästra Göteborg.

Järntorget utgör en bytespunkt och målpunkt för kollektivtrafik idag som framgent behöver avlastas. Med nya satsningar på kollektivtrafik i form av spårväg i tunnel mellan Lindholmen och Linnéplatsen får Stigberget ett hållplatsläge för stadsbana under mark. Satsningar på kollektivtrafik i Oscarsleden med buss kommer även innebära två nya hållplatslägen vid Stigberget och vid Jaegerdorffsplatsen. Här finns möjlighet att koppla samman dessa med befintlig kollektivtrafik, mot älven och färjelägen och mot spårvagnshållplatser i Karl Johansgatan. Det är viktigt att stadsmiljön runt hållplatslägena utformas utifrån platsens förutsättningar och utifrån ett helhetsperspektiv så att nya flöden av människor från kollektivtrafik möjliggör och stödjer ett stadsliv här.

Eftersträvansvärt är att så lite parkeringsytor som möjligt ska tillkomma utifrån områdets nära läge till målpunkter och kollektivtrafik. Vid behov ska det samlokaliseras med andra funktioner.

### *Värden och hänsyn*

Älvkanten har ständigt förändrats i området och dess tidiga flikighet har ersatts med en rationell kajlinje och stora delar av marken som inte är bergsknallar och lera består av utfyllnader.

Här finns en utmaning att i ny stadsstruktur omtolka arvet från varvs- och sjöfartsstaden invid älvkanten och att koppla samman detta med en redan utbyggd stadsväv med höga kulturvärden av riksintresse. Det är viktigt att fortsatt vidmakthålla och stärka kopplingarna till vattnet samt att återupprätta strukturella kopplingar som brutits.

En viktig utgångspunkt är att hantera de stora dragen i landskapsbilden ihop med topografi och befintlig stad, där området rymmer en riktningsförändring i Göta Älv, två större höjdryggar och dalgångar i mellan. Byggnader finns inom denna sträcka med särskild särställning i stadsbilden såsom Masthugskyrkan, Karl-Johans kyrkan och Sjömanshustrun. Det är viktigt att värna dessa tillsammans med platser och stadsrum som är viktiga i befintlig stad och som upprätthåller en berättelse om stadens framväxt.

Området ingår i karaktärsområdena Älvrummet, Den historiska stadskärnan, Stenstaden och Majorna västerut som ger vägledning om förhållningssätt till respektive del.

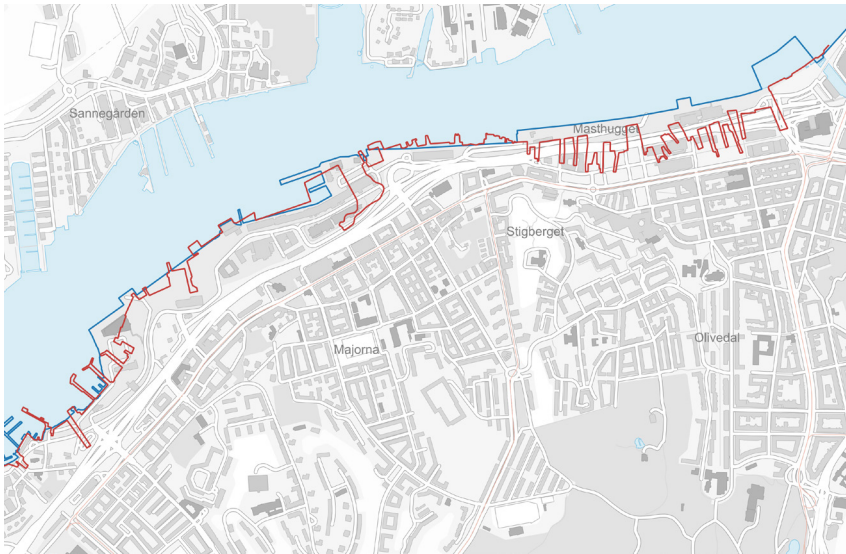


Bild över dagens kajlinje och kajlinje som går att utläsa från kartor år 1876.

Inom Södra älvstranden är det en utmaning att få till goda boende och vistelsemiljöer utifrån luft- och bullersituationen som kommer av nuvarande markanvändning för verksamheter och industri samt dagens funktion av Oscarsleden. Stora delar av området ligger i nära anslutning till trafikleden, där det är höga halter av luftföroreningar och bullernivåer. Då luftkvalitet är en miljö kvalitetsnorm innebär det idag begränsningar i vad som kan göras var inom området, särskilt finnas idag en begränsning närmast leden. På vissa platser är situationen sådan att den utesluter bostadsändamål, såsom vid Göta tunnelns mynning och i stark terräng.

Området präglas dels av behovet av att omhänderta höga havsvatten nivåer, dels flöden från skyfall. Sträckan utmed kajkanten är utpekad för högvattenskydd. En utbyggnad av området i etapper ska samtidigt säkerställa klimatanpassning.

Då området i sin helhet ligger lågt och under de planeringsnivåer som kommunen föreskriver ses behov och potential av att hantera detta genom höjning av marken. Även särskilda zoner eller platser bör utpekas som möjliga att svämmas över. Inom området finns det utpekade strukturella skyfallsanläggningar i Masthugget, Fiskhamnen och vid Jaegerdorffsplatsen och Majnabbegatan. Jaegerdorffsplatsen utgör en lågpunkt i området som samlar stora mängder vatten både vid skyfall och höga vattenstånd i älven. Detta blir strukturerande för hur tillkommande bebyggelse placeras och utformas. Tillräckliga ytor måste säkras och förslaget föreskriver en lösning där ett attraktivt stadsrum utformas som både kan användas rekreativt och som kan omhänderta vatten från älvkanten in till Jaegerdorffsplatsen.

Hela området berörs av MKN vatten eftersom det ligger i anslutning till Göta älv och nära havet. Området är starkt påverkad av hamnverksamhet, kajer, stadsbebyggelse och andra verksamheter. Vattenförekomsten status har klas-sats till måttlig ekologisk potential. Inom området återfinns platser med risk för markföroreningar. Strandzonen är heller inte naturlig som en följd av utfyllnad och hamnverksamhet och behöver åtgärdas vid en omvandling från industri – till





Bild på Stigberget och Stigbergskajen  
Foto: Göteborgs Stad

blandstad. Det finns behov av att bevara och utveckla de mer mjuka strandkanterna med viss ekologisk funktion som sammanfaller med hamnbassängerna vid Fiskhamnen och Majnabbe där det finns en särskild möjlighet att stärka den ekologiska funktionen. Hanteringen och reningen av dagvatten är viktigt ur en ytsynpunkt och bör ges plats inom området i nya gatu- och parkmiljöer.

### Stigberget och Stigbergskajen

*Översiktsplanens föreslås kompletteras med följande text under geografiska inriktningar för Innerstaden, noder i en växande stadskärna*

Stigberget och Stigbergskajen har historiskt varit sammankopplade men är idag åtskilda utifrån topografi och infrastruktur. Det är två platser i samma geografi med olika karaktär, funktion och användning. Gemensamt är hur de båda samverkar för att upprätthålla berättelsen om Göteborg och sjöfarten, här finns sjöfartsmuseet och sjömanskyrkan samt en idag fungerande och aktiv kaj för parad- och kryssningsfartyg.

Stigberget myllrar av stadsliv med boende, handel, kultur och service invid torget och spårvagnshållplatsen på Karl- Johansgatan. Här finns parker och grönska i nära anslutning till torget som omgärdas av bebyggelse från olika tidsepoker i en lägre skala om ca två till sex våningar. Platsen är känslig för förändring och en uppskattad plats och målpunkt i staden.

---

#### Läs mer

Stadsbyggnadsanalys Stigberget

---



Stigbergskajen är främst ett trafikrum idag med låg mänsklig interaktion förutom passage till Amerikahuset eller genom utifrån ett starkt cykelstråk. Platsen präglas starkt av mycket asfalt och stort trafikmot, fordon i höga hastigheter och höga bullernivåer. Tillgängligheten till älven är låg för allmänheten, utifrån nuvarande anspråk från verksamheter, trots den närhet för älvkontakt som finns. Platsen har en högre tålighet för förändring och behöver utvecklas.

I denna geografi finns det anspråk dels på stadsutveckling längs kajkant, dels utifrån att tillskapa nya hållplatslägen för kollektivtrafik. Det handlar om ett underjordiskt hållplatsläge för Lindholmsförbindelsen med koppling till Stigberget och möjligheten för metrobuss att stanna på Oscarsleden. Vidare ses möjligheter att anlägga ett hållplatsläge för färjetrafik i Djurgårdsgatans förlängning. För att ta vara på de olika platsernas värden och potential ihop med nya anspråk från stadsutveckling och kollektivtrafik behöver planering ske utifrån en helhet i geografin.

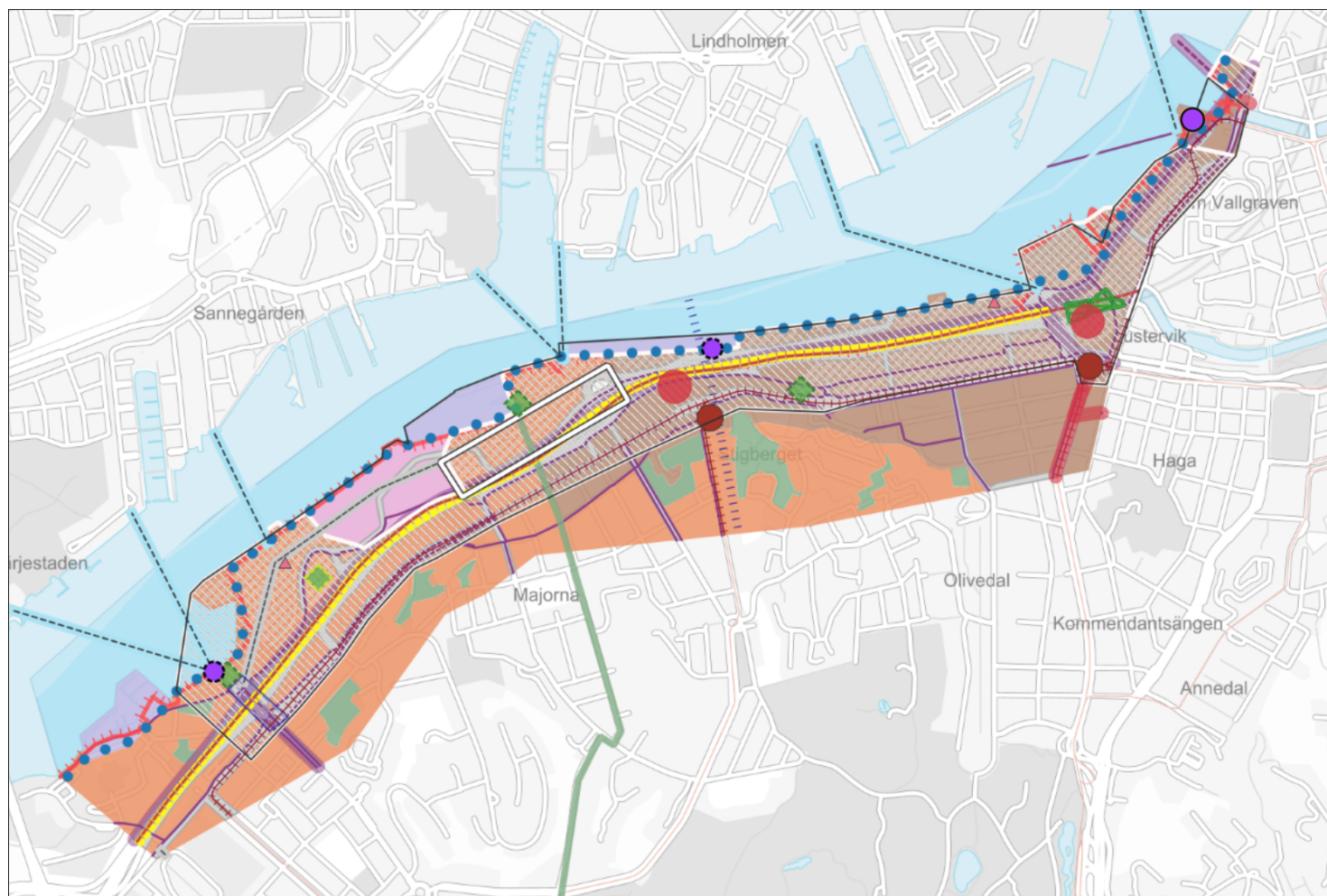
I geografin behöver ny stadsutveckling integreras i befintlig stadsstruktur genom ett mer sammanhängande och finmaskigt gatunät. De historiska kopplingarna behöver återupprättas mellan de olika platserna varpå utveckling av gångstråket mellan Stigbergstorget via Bläsgatan till Stigbergskajen bör stärkas. Trafikrummen som idag får ta stor plats behöver minska och/eller omprogrammeras där hållbart resande behöver prioriteras. Dels på torget, dels vid kaj utifrån att ny kollektivtrafik ställer krav på framkomlighet och medför nya flöden av människor i stadsrummet. Plats behöver ges för människor och vistelsezoner. Det är viktigt att Oscarsleden behöver kunna korsas i plan vid Stigbergskajen och att sektionen för Oscarsleden omarbetas till ett mer attraktivt stadsrum för gående och cyklister, dock fortsatt med framkomlighet för fordon.

Eventuellt kan mindre byggnader invid Stigbergskajen uppföras så att de stöttar stadsrummet här och även har möjlighet att kunna husera den service som en framtida bytespunkt kan kräva. På Stigbergstorget finns inget utrymme för förtätning av ny bebyggelse och det är viktigt att värna den skala på bebyggelse och stadsrum som finns samt att här arbeta med en attraktiv stadsmiljö.

---

## Rekommendationer

- Stärk och återupprätta kopplingen mellan Stigbergstorget och Stigbergskajen med utgångspunkt i den historiska kopplingen invid Bläsgatan, öster om Sjöfartsmuseet
  - Värna öppna ytor och rum, siktlinjer och den skala på bebyggelse från olika tidsepoker som omger Stigbergstorget
  - Tillvarata den utbyggnadspotential och förändringstryck som kommer med ny kollektivtrafik och stadsutveckling i en helhet invid Stigbergskajen
  - Minska trafikytorna genom att främja kapacitetsstarkt resande med andra färdmedel och möjliggör en attraktiv stadsmiljö som prioriterar mänsklig skala och vistelsekvaliteter
  - Verka för att nya hållplatslägen för kollektivtrafik har en hög arkitektonisk utformning som underordnar sig platsen och stödjer utvecklingen av stadsmiljön
-



### Blandad stadsbebyggelse

- Stads kärna
- Utvidgad innerstad
- Delområden centrala Göteborg
- Nod för stadsutveckling
- Kreativ zon
- Stadslivsstråk
- Förändrad markanvändning stads kärna
- Förändrad markanvändning utvidgad innerstad
- Omvandlingsområde

### Verksamheter

- Företagsområde

- Mindre hamn

### Parker, natur och rekreationsområden

- Stads- och stadsdelsparker
- Bostadsnära parker och natur innerstaden
- Framtida park
- Gröna stråk Innerstad
- Älvstråk
- Idrott och rekreationsanläggningar

### Infrastruktur

- Spårväg
- Framtida spårväg
- Särskild hänsyn skyfall
- Övergripande vägnät
- Framtida väg
- Befintligt cykelvägnät
- Pendlingscykelnät
- Framtida älvförbindelser
- Framtida cykelbroar innerstaden
- Framtida angöring för skärdgårdstrafiken
- Barriärminskande åtgärder infrastruktur
- Förändrad infrastruktur kollektivtrafik
- Kollektivtrafik systemviktiga bytespunkter
- Utredningsområde kommunikation
- Högvattenskydd framtida
- Farleder

### Vattenområde

- Hav

För rekommendationer kopplat till markanvändningskartan hänvisas till den digitala översiktsplanen på <https://oversiktsplan-forslag.goteborg.se/>

## Ändring markanvändningskartan

- Delområdet Södra älvstranden utökas geografiskt västerut att omfatta området från Skeppsbron till Klippan och delområdet Majorna och västerut minskas i samma omfattning.
- Utredningsområde blandad stadsbebyggelse och industriområde utgår och ersätts med område för blandad stadsbebyggelse, förändrad markanvändning utvidgad innerstad samt företagsområde.
- Kreativa zoner läggs till i Majnabbe och Masthugget med en motivering och rekommendation för arbete med platsbyggnad
- Användningen mindre hamn läggs till inom en del av vattenområdet med syfte att möjliggöra olika hamnändamål i Fiskhamnsbassängen och Amerikakajen. Havsområdet minskas där dessa tillägg görs.
- Behov av framtida stadspark och bostadsnära parker synliggörs.
- Ett grönt stråk läggs till i Majorna, längs Godhemsgatan till Fiskhamnen.
- Inom omvandlingsområdet läggs ett framtida lokalt vägnät till mellan Jaegerdorffsmotet och Fiskhamnsmotet.
- Nod för stadsutveckling kvarstår i samma läge men ändras genom uppdaterad text avseende beskrivning och rekommendationer
- Beskrivningen och rekommendationer för systemviktig bytespunkt Stigberget ändras
- Linjen för barriärminskade åtgärder på Oscarsleden kvarstår i samma läge men ändras genom uppdaterad text avseende beskrivning och rekommendationer
- En yta från Jaegerdorffsplatsen till älven tillförs området med hänsyn för hantering av skyfall.
- Framtida älvförbindelse Klippan-Västra Eriksberg och Fiskhamnen/Stigberget-Slottsberget ändras i läge och text. Framtida älvförbindelse Majnabbe-Eriksberg läggs till.
- Två platser för framtida angöring för skärgårdstrafiken tillförs vid Klippan och Stigberget.

## Sammanfattning av konsekvenser

Föreslagen ändringen av översiktsplanen för delområdet Södra älvstranden, delen Järnvägen till Klippan innebär ett stöd för att omvandla nuvarande industriområde till blandstad och företagsområde. Detta möjliggör för fler boende och att en utvidgning av innerstaden möjliggörs västerut utmed älven.

Fler boende i innerstaden stödjer flera mål i översiktsplanen såsom en långsiktig utveckling av bostadsbeståndet och ett ökat hållbart resande. Genom att förtäta i innerstaden på redan i anspråkstagen mark, kan staden hushålla med resurser genom att dra nytta av befintliga strukturer och redan gjorda investeringar. Samtidigt kan mervärden skapas genom att nya funktioner tillkommer och högre markvärden genereras. Särskilt gäller detta intill större trafikinvesteringar såsom Lindholmsförbindelsen.

Flera tillgängliga parker och offentliga platser pekas ut på ytor i nära anslutning till älven som idag inte är tillgängliga för allmänheten. Detta är positivt för att skapa en mer robust stad och för att åtgärda brister som översiktsplanen identifierat inom innerstaden. Genom att peka ut en yta för hantering av skyfall vid Jaegerdorffsplatsen ges goda förutsättningar att hitta en god lösning för detta i den efterföljande planeringen.

---

### Läs mer

Om kreativa zoner i Förstudie platsutveckling

---

En omvandling av industrimark till blandstad minskar stadens ytor för verksamheter av olika slag. Förslaget innebär att ytor längs kajer möjliggörs för andra båtändamål än färjor vilket främjar fler användningsområden för kajerna. Genom att omvandling inom området stöds av ökad kollektivtrafik enligt Målbild koll 2035 skapas förutsättningar för en hållbar livsstil som kan begränsa klimatförändringar. Ändringen för Södra älvstranden bekräftar i stort de lägen för kollektivtrafik som pekas ut i översiktsplanen. En förändring görs avseende förbindelser över älven, som i första hand utgörs av färjetrafik, där nytt läge mellan Majnabbe och Eriksberg läggs till.

Att gå mot Oscarsleden som en mer integrerad stadsgata innebär en ökad närhet för området och en mer finmaskig struktur som kan skapa goda förutsättningar för ökad orienterbarhet och tillgänglighet för gående och cyklister. Tidiga trafikanalyser visar att det är möjligt att hantera dagens trafikflöden på Oscarsleden med lägre hastigheter och förändrad utformning men att det kan påverka andra trafikleder i staden. Det gör att trafiklederna samlat behöver hanteras.

Ändring genom fördjupning av Södra älvstranden innebär framförallt att markanvändningskartan ändras inom området samt att ett nytt avsnitt av områdets utvecklingsmöjligheter läggs in under geografiska inriktningar för innerstaden. Utöver detta föranleder förslaget även mindre ändringar i andra delar av översiktsplanen. Dessa ändringar är framförallt av redaktionell karaktär.



### Mölndalsåns dalgång: Föreslagna ändringar i korthet

- Innerstaden kompletteras med ett nytt delområde, Mölndalsåns dalgång. Till delområdet hör rekommendationer och beskrivande text kring områdets utveckling.
- Östra mellanstaden kompletteras med en rekommendation för Kallebäck
- Markanvändningskartan justeras för att bättre stämma överens med inriktningen för delområdet.

Ändringen innebär att stora delar av de redovisade planeringsförutsättningar som i nuläget finns i fördjupningen för Mölndalsåns dalgång utgår. En kortare beskrivning av områdets kulturhistoria biläggs som ett kunskapsunderlag till översiktsplanen.

## MÖLNDALSÅNS DALGÅNG

### Nytt delområde i innerstaden

*Översiktsplanen föreslås kompletteras med följande text under geografiska inriktningar för innerstaden, kompletteringsområden.*

Delområdet Mölndalsåns dalgång sträcker sig från Örgrytevägen i norr till kommungränsen i söder och vidare in i Mölndals stad. E6:an, järnvägen, Mölndalsvägen och Mölndalsån är starkt strukturerande element för området i nord-sydlig riktning. Området har en lång historia med flera industrier som växte fram i slutet av 1700-talet och under 1800-talet. Först efter 1950-talet började bostäder tillkomma i området. Mölndalsån har historiskt nyttjats både som transportled och som processvatten till industrierna. Lisebergs nöjespark tillkom i samband med jubileumsutställningen 1923 och har än idag har en stor betydelse för vilken roll området spelar i staden.



Mölndalsåns dalgång från norr  
Foto: Göteborgs Stad

De senaste åren har Mölndalsåns dalgång genomgått en omvandling till tät stadsbebyggelse med bostäder, handel och kontor. Även evenemangsområdet har fortsatt växa söder om Liseberg. Området är nu en del av den utvidgade innerstaden och klassas som ett kompletteringsområde. Det innebär att över den omvandling som redan pågår förväntas en mindre andel ny bebyggelse tillkomma inom området. En utmaning är att balansera ett högt exploateringsstryck med kvalitativa offentliga rum och kopplingar till omkringliggande stadsområden. Fler öst-västliga kopplingar behöver utvecklas för att bättre knyta dalgången till kringliggande områden.

---

## Rekommendationer

- Planera och utforma kompletteringar med Mölndalsån och dess potential, stadslandskapets förutsättningar såsom den flacka dalbotten och bergshöjderna runt om som självklara utgångspunkter.
  - Komplettera området med ytterligare parkytor, friytor och samhällsservice.
  - Utforma grönstrukturen för att stärka de ekologiska sambanden mellan grönområdena och för att bevara och öka den biologiska mångfalden.
  - Mölndalsån ska planeras som ett blågrönt stråk i innerstaden med tillhörande principsektion.
  - Mölndalsvägen ska fortsätta utvecklas till ett stråk med stadsmässig karaktär som stödjer ett levande stadsliv.
  - Äldre kulturmiljöer och kulturhistoriskt värdefulla miljöer tas tillvara och utvecklas som karaktärsskapande element i stadsbilden.
- 

Utvecklingen i Mölndalsåns dalgång har inneburit ett stort tillskott av såväl bostäder som kontor och service. Viss kompletteringsbebyggelse bedöms fortfarande vara möjlig, förutsatt att behov av ytor för parker och kommunal service kan tillmötesgå. Främst bör kompletteringar omhändertas inom befintlig stadsstruktur, till exempel genom att använda befintliga byggnader till nya ändamål. Omvandlingen från industrimiljö till stadsmiljö av innerstadskaraktär innebär att de offentliga rummen behöver rustas upp och det krävs komplettering med kommunal och kommersiell service samt tillgång till rekreation.

Det finns brist på gröna ytor framförallt i den centrala delen av dalgången. Mölndalsåns vatten och stränder tillhör ofta omgivande fastigheter vilket gör stränderna svårtillgängliga för allmänheten, särskilt på åns östra sida. Grönstrukturen i området behöver utvecklas och bli en integrerad del av stadsmiljön, med närparker i bebyggelsen och kopplingar till omgivande större naturområden. Det finns behov av nya bostadsnära parker i området.

Ambitionen är att området kring Mölndalsån och Mölndalsvägen ska utvecklas till ett sammanhållet grönt stadsrum. Flera gångbroar över ån bör tillkomma i takt med att bebyggelsen färdigställs. Viktigt är att skapa fler tvärgående kopplingar.

En omvandling till ett mer stadsmässigt stråk längs med Mölndalsvägen har delvis genomförts men flera sträckor kvarstår. Omvandlingen behöver därför fortgå, både inom Göteborg Stad och i samverkan med Mölndals stad. Även här

är det viktigt att utveckla de öst-västliga kopplingarna. Området har goda förutsättningar att utvecklas till en nära del av staden. För att minska bilbehovet i området behöver närservicen öka och gång- och cykelförbindelser utvecklas och kompletteras i lokalvägnätet. Genom att tillämpa lägesbaserad planering kan huvudstråk, noder och mötesplatser få mer aktiva bottenvåningar.

Flera åtgärder för bland annat cykelinfrastruktur som pekades ut i fördjupning av översiktsplanen har ännu inte genomförts samtidigt som bebyggelseutvecklingen varit större än förväntat. En analys bör genomföras för att ta reda på hur den faktiska trafikutvecklingen i området sett ut.

E6:an utgör en kraftig barriär för stadslivet. Kopplingen mellan bebyggelsen utefter dalgångens båda sidor är dålig. För en god utveckling bör barriärverkan överbryggas och stadsdelarna kopplas samman. Befintlig GC-passage under motorvägen vid Jacobsdal behöver utvecklas för att kännas tryggare och attraktivare och ska bevaras och fortsatt vara kopplad till Mölndalsvägen vid Lisebergs utbyggnad.

### Värden och hänsyn

Det finns flera äldre kulturmiljöer och kulturhistoriskt värdefulla miljöer i Mölndalsåns dalgång som behöver beaktas när området utvecklas. Utöver den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelse som nämns i kommunens bevarandeprogram bör följande kulturmiljöer särskilt tas tillvara; före detta Kanolds chokladfabrik, Almedals fabriker, Wezätas fasad mot Mölndalsvägen och grindstugorna till Mölndals sjukhus.

### Kallebäck

*Översiktsplanens geografiska inriktningar för östra mellanstaden föreslås kompletteras med följande rekommendation och beskrivande text.*

Ny rekommendation:

- Kallebäck ska kopplas till Mölndalsvägen, Skår och Flöjelbergsgatan genom att överbrygga de barriärer som finns.

En ny koppling för busstrafik, gång och cykel mellan Kallebäck och Lackarebäck föreslås för att koppla Kallebäck söderut till Mölndals innerstad. Vidare föreslås en ny gång- och cykelbro norr om ICA Maxi mellan Kallebäck och Grafiska vägen/Mölndalsvägen. Därigenom skapas även en genförbindelse mellan Mölndalsåns dalgång och Delsjöns naturområde. Befintliga stråk såsom Sankt Sigfridsgatan och gångförbindelsen under väg 40 vid Gustafs Källa bör utvecklas utifrån fotgängare och cyklisters behov.

### Ändring markanvändningskartan

För att spegla de ambitioner som översiktsplanen redovisar för området, och även för att bättre spegla den utveckling som redan skett, föreslås följande justeringar av översiktsplanens markanvändningskarta:

- Området väster om E6 pekas ut som ett kompletteringsområde inom den utvidgade innerstaden
- Området öster om E6 (Kallebäck) pekas ut som mellanstadens centrala delar
- Mölndalsvägen pekas ut som omvandlingsstråk
- Förändrad markanvändning för blandad stadsbebyggelse vid Skårs kulle fö-

---

#### Läs mer

Kunskapsunderlag Kulturmiljö i Mölndalsåns dalgång

---

reslås utgå ur översiktsplanen. Bedömningen har gjorts att området inte är lämpligt att ta i anspråk för bebyggelse. Det finns såväl höga naturvärden som fornminnen inom området vilket kraftigt begränsar exploateringsmöjligheterna. Området bör istället prioriteras för natur- och rekreationsvärden.

- En framtida bostadsnära park föreslås läggas till i området väster om E6. Exakt läge och utbredning behöver utredas.

De infrastrukturobjekt i fördjupningen som ännu inte genomförts bedöms i stor utsträckning fortsatt vara aktuella och bör arbetas in i översiktsplanen:

- Ny huvudgata mellan Kallebäck och Lackarebäck föreslås läggas till. Till följd av den bebyggelseutveckling som skett i Kallebäck är trafiksituationen vid in- och utfart problematisk. Den möjliga kopplingen med busstrafik samt gång- och cykelväg mellan Kallebäck och Lackarebäck har inte genomförts och bör finnas kvar som reservat i översiktsplanen för att inte bygga bort möjligheten till en sådan koppling.

#### Blandad stadsbebyggelse

- Stadskärna
- Utvidgad innerstad
- Nod för stadsutveckling
- Delområden centrala Göteborg
- Mellanstadens centrala delar
- Förändrad markanvändning centrala mellanstaden
- Omvandlingsstråk

#### Verksamheter

- Företagsområde

#### Parker, natur- och rekreationsområden

- Stads- och stadsdelsparker
- Bostadsnära parker och natur innerstaden
- Framtida parker
- Idrott och rekreationsanläggningar
- Kolonistugeområde
- Värdefulla natur- och friluftsområden
- Övriga grönområden
- Blågröna stråk

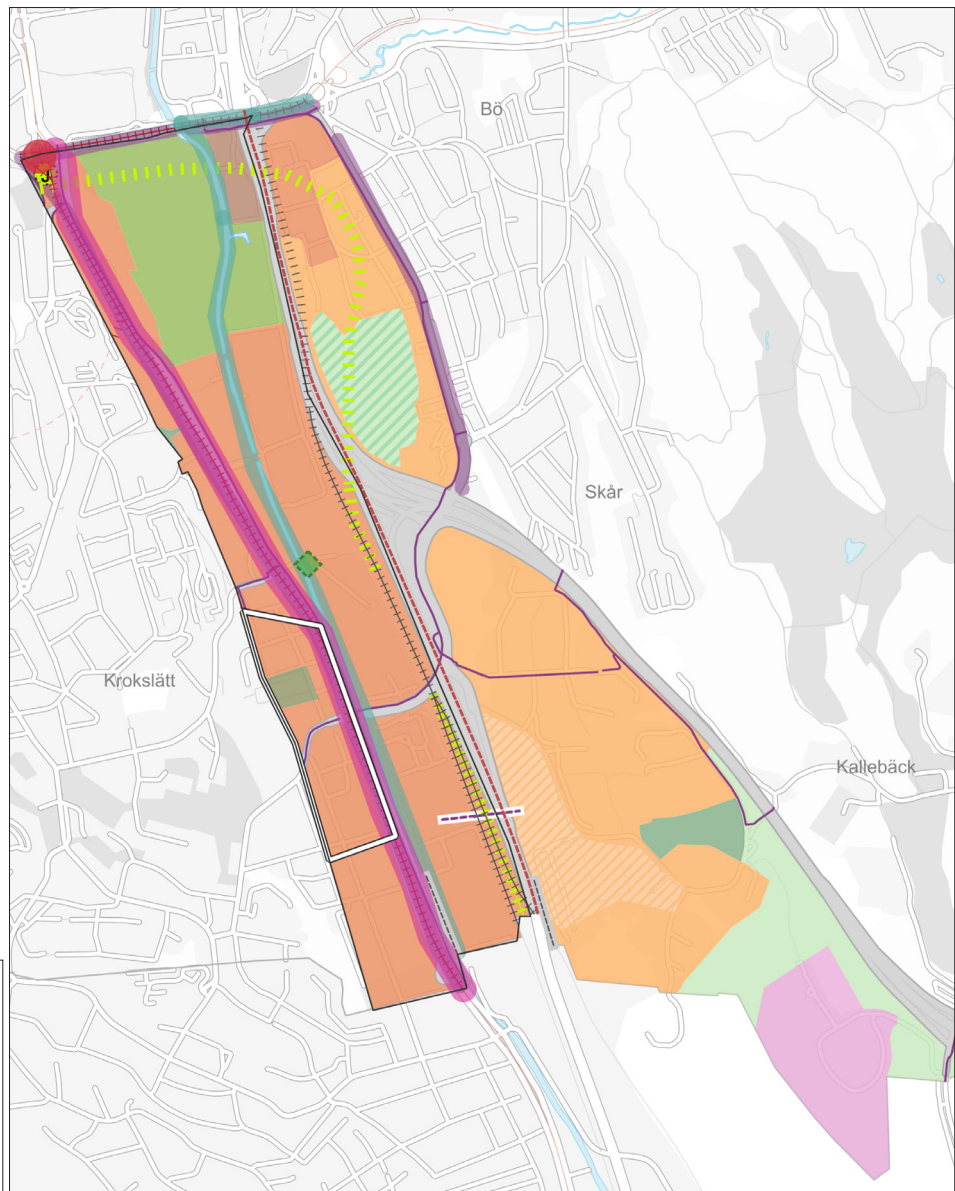
#### Infrastruktur

- Befintligt cykelvägnät
- Pendlingscykelnät
- Framtida cykelbroar innerstaden
- Spårväg
- Järnväg
- Framtida järnväg
- Framtida järnvägsstation
- Framtida väg
- Förändrad infrastruktur kollektivtrafik
- Utredningsområde kommunikation
- Övergripande vägnät

#### Vattenområde

- Vattendrag

För rekommendationer kopplat till markanvändningskartan hänvisas till den digitala översiktsplanen på <https://oversiktsplan-forslag.goteborg.se/>





- Ny lokalgata mellan Grafiska Vägen och Flöjelbergsgatan föreslås läggas in i översiktsplanen
- Ny gång- och cykelbro mellan Kallebäck och Grafiska Vägen föreslås läggas in i översiktsplanen.
- 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.

## Sammanfattning av konsekvenser

Den stadsutveckling som föreslås på kort och medellång sikt i fördjupningen av översiktsplanen för Mölndalsåns dalgång har i stor utsträckning redan genomförts. De planeringsförutsättningar som beskrivs i fördjupningen är delvis inaktuella. Samtidigt pågår fortfarande delar av stadsutvecklingen samtidigt som åtgärder som pekats ut på lång sikt kvarstår. Sammantaget innebär detta att det bedöms lämpligt att fördjupningen för översiktsplanen för Mölndalsåns dalgång utgår som separat handling samtidigt som översiktsplanen kompletteras med något fördjupade strategier och rekommendationer för området, jämfört med andra delområden.

Att arbeta in fördjupningen som en integrerad del av översiktsplanen innebär ett förtydligande av att Mölndalsåns dalgång, väster om E6, är en del av den utvidgade innerstaden. Inarbetningen innebär även att inriktningen för området går från omvandlingsområde till att framöver betraktas som ett kompletteringsområde. Den relativt storskaliga omvandling som området genomgått de senaste åren föreslås successivt få ett större fokus på stadsmiljöåtgärder. De offentliga rummen behöver rustas upp och det krävs komplettering med kommunal och kommersiell service samt ökad tillgång till rekreation.

Fördjupningen av översiktsplanen för Mölndalsåns dalgång togs fram gemensamt med Mölndals stad som gjort bedömningen att den är fortsatt aktuell. Förutom den övergripande inriktningen för dalgången, dvs att omvandla till blandad stadsbebyggelse, är det särskilt några strukturerande frågor som är av mellankommunalt intresse. Det gäller framförallt utvecklingen av det blågröna stråket Mölndalsån, omvandling av Mölndalsvägen till ett stadsmässigt stråk samt övriga mindre kopplingar i nord-sydlig riktning. Dessa gemensamma inriktningar kvarstår och har arbetats in i översiktsplanen.

### Södra Askim: Föreslagna ändringar i korthet

- En ny beskrivning av tyngdpunkt Nya Hovås ersätter befintlig text. Samtidigt byter tyngdpunkten namn till Sandås.
- Text om planeringsreserverna i södra Askim uppdateras.
- Markanvändningskartan kompletteras med objekt som ett blågrönt stråk och ett framtida cykelstråk.

Ändringen innebär att stora delar av de redovisade planeringsförutsättningar som i nuläget finns i fördjupningen för Mölndalsåns dalgång utgår. En kortare beskrivning av områdets kulturhistoria biläggs som ett kunskapsunderlag till översiktsplanen.

## SÖDRA ASKIM

### Sandås

*Översiktsplanens geografiska inriktningar för tyngdpunkten Nya Hovås föreslås ersättas och kompletteras med följande rekommendation och beskrivande text:*

Sandås (tidigare kallat Nya Hovås) är en tyngdpunkt i ytterstaden med handel, verksamheter och flerbostadshus, som har växt fram under de senaste åren kring Brottkärrsmotet i norra Billdal. Sandås är även en knutpunkt för kollektivtrafik. Här finns ett relativt stort utbud som vänder sig till närområdet men som även lockar mer långväga besökare. Det finns ytterligare potential att komplettera och förtäta runt Sandås. Totalt 1500–2000 nya bostäder skulle kunna tillkomma på ömse sidor om väg 158 (Säröleden). Huvudinriktningen för området bör vara en relativt tät bebyggelse med ett inslag av service och arbetsplatser. Den största delen av utbyggnadspotentialen finns öster om väg 158. För att kunna realisera denna potential måste Brottkärrsmotets ramper byggas om. Hänsyn behöver även tas till översiktsplanens utredningsområde för kollektivtrafik. Om bebyggelseutvecklingen påbörjas innan järnväg har byggts ut, behöver förutsättningarna säkerställas, så att möjligheten inte byggs bort.

Bebyggelsestrukturen i närområdet runt Sandås är relativt gles och består främst av småhus. Det bidrar till högt bilanvändande. Väg 158 är ett viktigt stråk för den här delen av staden och utgör samtidigt en barriär mellan öst och väst. Vägen är statlig och har betydelse för det regionala vägnätet. Det pågår en successiv ombyggnad av väg 158 för att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken. En utveckling av kapacitetsstark kollektivtrafik är en förutsättning för en utveckling av de södra delarna av Askim. På längre sikt kan detta vara en järnvägsförbindelse som fortsätter till Kungsbacka. Ett möjligt framtida läge för en pendeltågstation skulle kunna vara vid Sandås, som kan utvecklas till en viktig bytespunkt. En järnvägsförbindelse skulle även ha betydelse för utvecklingen i sydvästra mellanstaden och kunna avlasta gatunätet i centrala Göteborg. Innan dess finns behov av att stegvis förstärka kapaciteten för buss på väg 158, till exempel genom metrobuss.

Generellt för tyngdpunkt Sandås gäller att förutsättningarna för att cykla och gå behöver utvecklas. Säröbanan är en välanvänd nordsydlig cykelkoppling, men det finns behov av bättre kopplingar i öst-västlig riktning. Det är brist på stadsdelspark och bostadsnära park vid Sandås. De offentliga rummen kring tyngdpunkten bör därför utvecklas med gröna inslag för att stärka platsens attraktivitet. Stora naturvärden finns i kustområdet och i den gröna kilen vid Sandsjöbacka i öster. Värdefulla naturområden, kulturmiljöer, lekmiljöer och gröna stråk ska bibehållas och utvecklas och borttagna värden i tät bebyggelse ska ersättas så att förlusten kompenseras. Genom Sandås rinner Krogabäcken, som är utpekad som ett blågrönt stråk vars ekologiska och sociala funktioner behöver utvecklas. Bäckens fungerar även som skyfallsled med utlopp i havet.

Området har en hög andel småhus, ca 45 %, att jämföra med 19 % för hela Göteborg. En mindre andel småhus kan tillkomma men framför allt finns behov av andra upplåtelseformer för att skapa ett bredare utbud av boendemiljöer, bostadstyper och en ökad variation i stadsmiljön.

Inom området finns berg av hög kvalitet och några få djupa sprickzoner. Utfyllnader i lerområden ska utföras med stor försiktighet, för att undvika permanenta grundvattensänkningar och sättningar. Större sprickzoner i berg kan försvåra och fördyra undermarksanläggningar. Lokala rasrisker i bergsområden förekommer.

## Planeringsreserver

*Översiktsplanens geografiska inriktningar för ytterstaden föreslås kompletteras med följande text som beskriver planeringsreserver i södra Askim.*

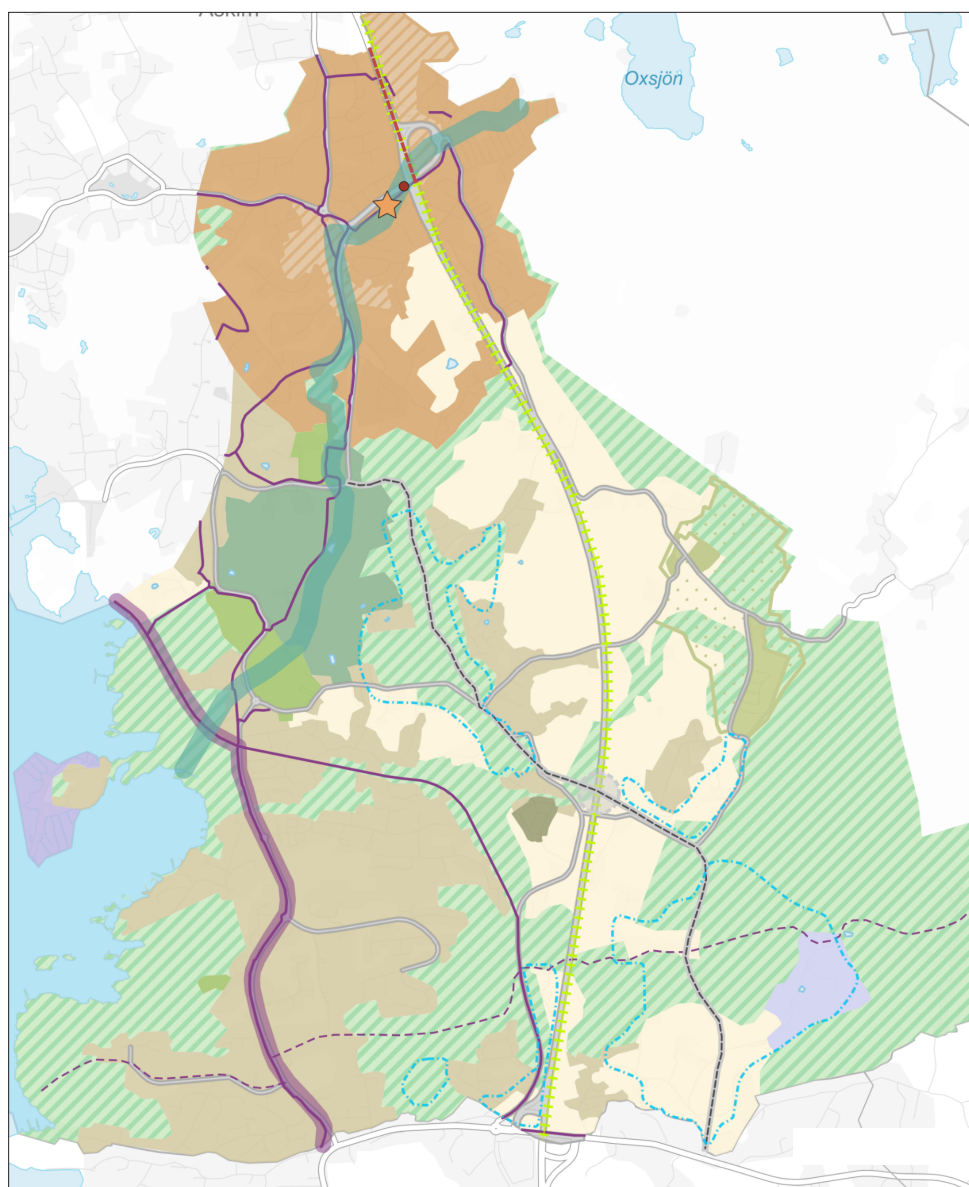
I södra Askim finns några områden som tidigare har studerats för utbyggnad på lång sikt. Områdena finns framförallt i Svindal och i Gatersered. Vid en framtida utbyggnad av planeringsreserverna krävs mycket stora investeringar i bland annat ny infrastruktur, vatten- och avlopp och energiförsörjning. Ett nytt huvudstråk mellan Svindal och Gatersered kommer att behövas. En utbyggnad inom planeringsreserverna förutsätter att servicenoder utvecklas, till exempel i Gatersered och Svindal. Likaså behöver bättre kopplingar skapas för gång och cykel i öst-västlig riktning. En utbyggnad inom dessa områden förutsätter en kraftig förstärkning av kollektivtrafiken. För att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft längs väg 158 utan att belasta trafiksystemen i centrala Göteborg, är bedömningen att utbyggnad av järnväg eller annan kapacitetsstark kollektivtrafik mellan Göteborg och Kungsbacka krävs. Eftersom detta bedöms vara en lösning som är aktuell först på lång sikt, är dessa potentiella utbyggnadsområden redovisade som planeringsreserver. Det innebär att förändringar kan bli aktuella först på lång sikt. Stor återhållsamhet ska iaktas mot ny bebyggelse för att inte göra det omöjligt att utnyttja denna långsiktiga potential.

Delar av planeringsreserverna ingår i den gröna kilen Sandsjöbacka och andra delar består av jordbruksmark. Om det i framtiden blir aktuellt att starta planeringen av planeringsreserverna behöver ny översiktsplan med tillhörande miljöbedömning tas fram.

## Ändringar markanvändningskarta

- Krogabäcken läggs in som Blågrönt stråk. Ändringen innebär att Krogabäcken redovisas som Befintlig blågrönt stråk ytterstadens större samhällen, med rekommendationen att stråket ska värnas och utvecklas.
- Framtida väg – Ny väg i Billdal, får justerad objektsbeskrivning. Ändringen innebär att objektsbeskrivningen förtydligar att vägen hör ihop med planeringsreserverna och deras tidshorisont. Hänvisning till tidigare fördjupad översiktsplan för Södra Askim tas bort.
- Ett framtida gång- och cykelstråk läggs till. Ändringen innebär att en gång- och cykelsträcka som är av särskild vikt synliggörs, för att ge gång- och cykeltrafiken utrymme i planeringen. Behovet av att bygga sträckan hänger ihop med en eventuellt framtida utbyggnad av den mark som är utpekad som planeringsreserv.

- Blandad stadsbebyggelse**
- Ytterstadens större samhällen
  - Övriga bebyggelseområden i ytterstaden
  - Förändrad markanvändning ytterstadens samhällen
  - Planeringsreserv
- Verksamheter**
- Industriområde
  - Mindre hamn
- Parker, natur- och rekreationsområden**
- Begravningsplatser
  - Nya områden för begravnin
  - Stads- och stadsdelsparker
  - Värdefulla natur- och friluftsområden
  - Övriga grönområden kopia
  - Blågröna stråk
  - Kolonistugeområde
  - Idrott och rekreationsanläggningar
- Infrastruktur**
- Framtida järnväg
  - Järnväg
  - Övergripande vägnät
  - Framtida väg
  - Framtida väg- trafikplats
  - Befintligt cykelvägnät
  - Pendlingscykelnät
  - Framtida cykelväg
  - Förändrad infrastruktur kollektivtrafik
  - Kollektivtrafik systemviktiga bytespunkter
- Vattenområde**
- Hav
  - Sjöar
- Landsbygd**
- Kust- och landsbygd



För rekommendationer kopplat till markanvändningskartan hänvisas till den digitala översiktsplanen på <https://oversiktsplan-forslag.goteborg.se/>



- Sandås läggs in som systemviktiga bytespunkter för kollektivtrafik. Ändringen innebär att Sandås lyfts fram som en systemviktig bytespunkt för kollektivtrafiken.
- Metrobussanspåk (förändrad infrastruktur för kollektivtrafik) läggs in längs delar av väg 158. Ändringen synliggör metrobussanspråket längs väg 158 mellan Sandås och Järnbrottsmotet.
- Tyngdpunkt Nya Hovås ändrar namn. Ändringen innebär att tyngdpunktens namn ersätts från Nya Hovås till Sandås.
- Mindre del av stadspark Billdals park ersätts med blandad stadsbebyggelse. Ändringen görs för att stämma överens med gällande detaljplan norr om Skintebovägen, väster om Kruniusvägen.
- Mindre del av Kust och landsbygd ändras till Värdefull natur. Ändringen görs för att bättre överensstämmer med tidigare fördjupad översiktsplan för Södra Askim. Gäller ett område i närheten av Årekärns ridklubb.

### Sammanfattning av konsekvenser av ändringen

Fördjupningen av översiktsplanen för södra Askim pekar ut tre större utbyggnadsområden; vid Brottkärsmotet, i Svindal och i Gatersered. I översiktsplanen har utvecklingen vid Brottkärsmotet redan synliggjorts genom att peka ut Sandås, tidigare Nya Hovås, som en tyngdpunkt i ytterstaden. Platsen har nu också etablerats som ny tyngdpunkt vilket förstärker översiktsplanens inriktning mot flerkärnighet.

Utbyggnadsområdena i Svindal och Gatersered finns med i översiktsplanen som planeringsreserver. Syftet med planeringsreserver är att inte bygga bort en möjlig framtida potential genom att undvika enstaka bebyggelse. Samtidigt som fördjupningen för södra Askim utgår föreslås Svindal och Gatersered ligga kvar som planeringsreserver. Detta innebär en ökad tydlighet kring vad som gäller för dessa områden dvs att en utveckling kan bli aktuell först på mycket lång sikt. Denna ändring bedöms inte påverka förutsättningarna att rymma Göteborgs befolkningsökning fram till 2050 inom översiktsplanens bebyggelseområden samt inom något av de utpekade utredningsområdena. Om det blir aktuellt att påbörja planering av planeringsreserverna kommer det krävas ändring översiktsplan med tillhörande miljöbedömning. I fördjupningen för södra Askim finns utpekade punkter för närservice (Billdals centrum, Lindåsmotet och Svindal). Dessa punkter kommer inte finnas med i översiktsplanens markanvändningskarta. Men i löptexten om Planeringsreserver i Askim omnämns behovet av att tillskapa servicenoder om det blir aktuellt att starta planeringen av planeringsreserverna.

Delar av fördjupningen av översiktsplanen för södra Askim har bedömts inaktuella och utgår. Detta gäller till exempel avsnitt om gestaltungsprinciper, angivna exploateringstal och daterad statistik. Avsnitt i fördjupningen om planeringsförutsättningar är i delar fortsatt relevant men då detaljeringsgraden är annan i nuvarande översiktsplan kommer dessa delar inte följa med.

Några viktiga gång- och cykelstråk som pekas i fördjupningen för södra Askim föreslås lyftas in i översiktsplanen, då det redan på kort sikt finns behov av att utveckla öst-västliga kopplingar. Delar av dessa stråk är befintliga, andra delar saknas eller är inte under kommunal förvaltning.

---

# TEMATISKA INRIKTNINGAR

Jordbruksmark och livsmedelsförsörjning

Energiproduktion och energilagring

Klimatanpassning

Mobilitet och infrastruktur

### Tematiskt tillägg jordbruksmark: Föreslagna ändringar i korthet

- Nya inriktningar och beskrivande text om jordbruksmark läggs till översiktsplanen med syfte att säkerställa jordbruksmark för en mer robust livsmedelsförsörjning.
- En ny inriktning förtydligar att jordbruksmarken i första hand ska bevaras för kommande generationers möjlighet till livsmedelsförsörjning.
- Ändringen förtydligar innebörden av begreppet väsentligt samhällsintresse och när en utredning om alternativ lokalisering behöver göras. Syftet är att förtydliga när och på vilka grunder jordbruksmark får tas i anspråk för annan användning.
- Ytterstadens sammanhängande jordbrukslandskap föreslås bevaras. I mellanstaden, i ytterstadens tyngdpunkter Kärra, Torslanda-Amhult och Sandås samt i verksamhetsområden finns mindre ytor av jordbruksmark som kan ianspråktagas för bebyggelse.
- Utredningsområdet för blandad stadsbebyggelse i Säve minskas och ett utredningsområde för blandad stadsbebyggelse i västra Gunnilse tas bort.
- Ett nytt kartlager med jordbruksmark ersätter det nuvarande utifrån en inventering som genomfördes 2023.

Ett kunskapsunderlag kring jordbruksmark och livsmedelsförsörjning utgör en bilaga till planförslaget.

## JORDBRUKSMARK OCH LIVSMEDELSFÖRSÖRJNING

*Följande avsnitt föreslås läggas till i översiktsplanens tematiska kapitel Parker, natur och vatten.*

Det pågående nationella, regionala och lokala arbetet med krisberedskap och utbyggnaden av ett civilt försvar har lyft fram behovet av att öka andelen lokal livsmedelsproduktion i syfte att minska samhällets sårbarhet. Även klimatförändringarna sätter förutsättningarna för livsmedelsproduktionen i nytt ljus och för den grundläggande betydelse som jordbruksmarken har.

Göteborgs Stad kan i översiktsplanen tydliggöra förutsättningar för en långsiktigt hållbar och robust livsmedelsförsörjning genom att begränsa möjligheterna till ianspråktagande av jordbruksmark för exploatering. Genom att planera för ett bevarande, förvaltande och utvecklande av stadens jordbruksmark skapas förutsättningar för ökad robusthet kopplat till livsmedel, som Göteborg idag är beroende av att importera. Genom ett robust livsmedelssystem med ökad självförsörjning kan kommunen bli bättre rustad för att hantera kriser och omvärldsförändringar så som krig och klimatförändringar.

### Läs mer

Kunskapsunderlag om jordbruksmark

## Jordbruksmark för en mer robust livsmedelsförsörjning

Säkerställ en mer robust livsmedelsförsörjning i kommunen genom att

- Bevara jordbruksmark i kommunen för kommande generationers möjlighet till livsmedelsförsörjning.
- Öka livsmedelsproduktionen på jordbruksmark i kommunen och stärka förutsättningarna för ett livskraftigt, robust jordbruk för att minska sårbarheter i livsmedelskedjan.
- Tillvarata potentialen för livsmedelsförsörjning på igenvuxen jordbruksmark.
- Värna och utveckla förutsättningarna för småskaligt jordbruk såväl som jordbruk i större skala.
- Undvika fragmentering av jordbruksmarken vid eventuellt ianspråktagande av jordbruksmark för exploatering eller annan användning.

### *Jordbruksmark i Sverige och världen*

Jordbruksmarken är en ändlig resurs vars värden utgörs både av vad den kan ge oss i form av mat och djurfoder och av kulturmiljöer, upplevelsevärden och den biologiska mångfald som det öppna landskapet ger. Den utgör också en resurs för ekologiskt och ekonomiskt kretslopp och kan bidra till robusthet i livsmedelsförsörjningen i en osäker omvärld.

Den brukade jordbruksmarken i Sverige har minskat i omfattning under många år. Politiska prioriteringar och ekonomisk olönsamhet är bidragande faktorer till att jordbruksmark har vuxit igen eller exploaterats. Mellan åren 1975 och 2023 omvandlades nära 40 % av jordbruksmarken i kommunen till bostäder, verksamheter och infrastruktur. En mindre andel har försvunnit genom igenväxning.

Exploatering eller annat ianspråktagande av jordbruksmark ger upphov till konsekvenser ur såväl ett globalt, nationellt som regionalt och lokalt perspektiv. Jordbruksmarken är en ändlig och långsiktigt värdefull resurs som inte kan återskapas efter att marken exploateras. När matjorden väl grävts bort för att sedan bebyggas går marken inte att återställa till jordbruksmark igen. Produktiv åkermark kan inte enkelt ersättas genom nyodling och/eller odling i växthus.

Idag importeras ungefär hälften av all mat vi äter i Sverige, vilket kan jämföras med 1990 då en fjärdedel av livsmedlen importerades. Andelen livsmedel som produceras i Sverige har därmed minskat de senaste decennierna. Sverige är även beroende av att importera produkter som behövs i jordbruket, till exempel energi, foder, bränsle och utsäde. Det innebär också att Sverige överlåter jordbrukets och livsmedelsförsörjningens miljöpåverkan på andra länders produktion. Den säkerhetspolitiska utvecklingen i Europa och coronapandemin under det tidiga 2020-talet har visat hur sårbar handeln med livsmedel är vid kris eller oroligheter i omvärlden.

Jordbruksmark och då främst betes- och slättervallar har en stor potential att lagra in kol genom att koldioxid binds i marken och syre frigörs. På detta sätt kan jordbruksmark bidra till att minska koldioxidutsläpp. Samtidigt ger jordbruket upphov till stora utsläpp av olika växthusgaser främst genom metan från djurens matsmältning och gödselhantering och lustgas från jordbruksmark. Jordbruket bidrar även med utsläpp av koldioxid genom användning av fossila bränslen, utsläpp från mulljordar och tillverkning av bland annat foder, mineralgödsel, strömedel och kalk. Jordbruket har historiskt varit en källa till förstörda vattendrag genom bland annat övergödning och utdikning av våtmarker.

### Definition av jordbruksmark

Med jordbruksmark avses åkermark, betesmark och ängsmark.

### Göteborgs jordbruksmark

I Göteborg finns cirka 5 300 hektar jordbruksmark, det vill säga åkermark och betesmark, vilket utgör cirka 10 procent av kommunens landareal. Jordbruksmarken är främst koncentrerad till två större sammanhängande områden, trakterna runt Säve och utmed Lärjeåns dalgång. Det finns även små sammanhängande områden i Södra skärgården och i södra Askim. I övrigt är jordbrukslandskapet i kommunen generellt småbrutet med många mindre jordbruksytor.

Majoriteten av jordbruksmarken i kommunen utgörs av åkermark. Åkermarken används i hög utsträckning till vallodling, det vill säga till odling av djurfoder. Delar av åkermarken används även som betesmark. Ungefär 40 procent av kommunen jordbruksmark är betesmark. En stor andel av djurhållningen i Göteborg utgörs av hästhållning. Det näst vanligaste betesdjuret är får.



Klimatförändringarna kan leda till att Sverige i framtiden får längre växtsäsonger, möjlighet att odla andra grödor än idag och att en del boskap kan gå ute under längre perioder. I många andra delar av världen innebär klimatförändringar att det i framtiden kan bli avsevärt svårare att odla. Det kan leda till att Sverige behöver ta ett större ansvar för livsmedelsförsörjningen än idag. Svenska regelverk och kontroll över livsmedelsproduktion möjliggör en bättre insyn och hållbara metoder jämfört med matproduktion i många andra länder.

Samtidigt innebär klimatförändringarna att även Sverige får mer extrema väder, exempelvis fler och tätare torrperioder och ökade nederbörds mängder. Detta innebär i sin tur behov av omställning inom jordbruket. Med ökad livsmedelsproduktion inom landet kan sårbarheten minska och försörjningsberedskapen stärkas. Tillgången till jordbruksmark är då helt central. Jordbruksmarken med dess odlingsmöjligheter är en grundläggande förutsättning för livsmedelsproduktion, och kan tillsammans med åtgärder i andra delar av livsmedelskedjan bidra till minskad sårbarhet. Sårbarheter kan förekomma på många ställen i livsmedelskedjan (inklusive livsmedelsproduktion, transport, distribution, saluföring och konsumtion) som ger upphov till störningar i livsmedelsförsörjningen. Inom jordbruket (primärproduktionen) kan infrastruktur för sällanhändelser, såsom extremtorka eller extremregn skapa utrymme för att dämpa effekten av händelserna. Exempel på sådan infrastruktur kan vara bevattningsdammar och förvaring av bevattningsutrustning. Även olika typer av lagerlokaler ger en dämpning av de negativa effekterna, eftersom både insatsmedel och färdiga produkter kan buffras i livsmedelskedjan och på så sätt förebygga både överproduktion och brist.

### *Livsmedelsproduktion på jordbruksmark i Göteborg*

Det finns potential för en ökad livsmedelsproduktion på jordbruksmarken i Göteborg. Såväl storskalig som småskalig jordbruksmark är viktig att värna och utveckla. Även på den jordbruksmark som är igenvuxen går det att odla igen, med rätt åtgärder. Det har betydelse för framtida beredskap och kan vara en viktig resurs i ett förändrat klimat. Vid planering är det av vikt att ta hänsyn till mark som tidigare odlats, undersöka dess värden för livsmedelsproduktion och ställa det mot föreslagna ändrad markanvändning.

Göteborgs Stad kan i sin planering bidra till en rättvis och globalt hållbar livsmedelsförsörjning dels genom att verka för att öka andelen livsmedelsproduktion på jordbruksmark, dels genom att vara tydligare med när jordbruksmark inte får ianspråk tas för annan användning. Jordbruksmarken inom kommunen ska därför värnas och utvecklas för kommande generationers möjligheter till livsmedelsförsörjning.

Göteborgs Stad äger ungefär två tredjedelar av den jordbruksmark som finns i kommunen. Ägarförhållandena ger kommunen stor rådgivning över hur marken används och upplåts, men också ansvar för att skapa förutsättningar för utveckling av ett modernt och hållbart jordbruk.

### *Jordbruksmarkens värden i Göteborg*

Jordbruket har betydelse på flera sätt. Det kan ge mat, arbetstillfällen och synliggör matproduktion nära staden vilket i sin tur kan skapa förståelse för livsmedelskedjan och matens kretslopp. Jordbruksmarkens värde utgörs både av vad den kan producera och av dess värde för natur- och kulturmiljön såsom landskapsbild och upplevelsevärden.

---

### **Nationella och globala mål**

FN:s organ för mat och jordbruk, FAO, betonar att alla odlingsmarker måste bevaras och att jordbruksproduktionen behöver öka med 70 procent fram till 2050 för att möta den växande globala befolkningen. Enligt Sveriges nationella livsmedelsstrategi som antogs av riksdagen 2017 tydliggörs att regeringen anser att trenden med minskande matproduktion i Sverige behöver vändas. Strategin anger att den svenska livsmedelsproduktionen bör öka samtidigt som relevanta miljömål uppnås i syfte att skapa tillväxt och sysselsättning samt bidra till en hållbar utveckling i hela landet.

---

Jordbruksmark är dessutom en resurs för kretslopp och robusthet genom att den tillsammans med våtmarker kan rena och fördröja dagvatten och fungera som en resurs för odling i ett föränderligt klimat. Jordbruksmarkens möjligheter till odling, rekreation, utbildning och rehabilitering har stor betydelse för att stärka stadens attraktionskraft. Ekosystemtjänsterna som jordbruksmarken bidrar med är många.

Den jordbruksmark i kommunen som har högst värden för livsmedelsproduktion i större skala finns koncentrerad på nordvästra Hisingen och i Lärjeåns dalgång. Där finns stora sammanhängande jordbruksmarksområden på över 200 hektar, och som har hög bördighet. Detta ger särskilt goda förutsättningar för ett mer storskaligt jordbruk. I det mer småbrutna jordbrukslandskapet finns förutsättningar för livsmedelsproduktion som inte kräver de största ytorna, exempelvis grönsaksodling. Oavsett jordbruksmarkens storlek ska fragmentering undvikas vid exploatering. Sammanhållna ytor av jordbruksmark har bättre förutsättningar att brukas med maskiner och de är enklare att stängla in vilket är värdefullt i jordbruket.

Förekomst av betesdjur ger möjlighet till en kombination av åkerbruk och betesdrift och ett lokalt kretslopp. Det öppna jordbrukslandskapet har höga natur-, kulturmiljö- och upplevelsevärden, särskilt i markerna närmast Nordre älv respektive Lärjeån. Fortsatt brukande av dessa marker är avgörande för att värdena ska bibehållas.

### **Jordbruksmark och Göteborgs tillväxt**

Göteborg är en växande stad med stort behov av fler bostäder och plats för verksamheter. Översiktsplanens utbyggnadsstrategi bygger på att kommunen i första hand ska växa med blandad stadsbebyggelse i innerstaden, mellanstaden och ytterstadens tre större samhällen. Störande verksamheter och företag lokaliseras till verksamhetsområden. Majoriteten av jordbruksmarken i kommunen finns inom kust och landsbygd eller i värdefulla natur- och friluftsområden, där jordbruksmarken ska bevaras. I de områden som översiktsplanen pekar ut som prioriterade för utbyggnad i utbyggnadsstrategin har jordbruksmark i största möjliga mån undvikits. Den jordbruksmark som ändå finns inom dessa områden kan ianspråkta för annan användning. Skälet är att utbyggnad i dessa områden har förutsättningar att utveckla kommunen på ett hållbart sätt. Det är därför av väsentligt samhällsintresse att utveckla blandad stadsbebyggelse respektive verksamheter i dessa områden.

Cirka 10 procent av kommunens jordbruksmark finns i områden som kan komma att ianspråkta på lång sikt, det vill säga i översiktsplanens utredningsområden för blandad stadsbebyggelse och verksamheter respektive inom områden markerade som planeringsreserv. I övrigt innebär utbyggnadsstrategin i stort att staden kan och bör utvecklas utan att ta jordbruksmark i anspråk för nya bostadsområden, arbetsplatser eller infrastruktur.

Miljöbalken kräver att en lokaliseringsprövning görs vid ianspråktagande av jordbruksmark för att visa vilka andra platser som undersökts för ändamålet. Översiktsplanens utbyggnadsstrategi ska betraktas som en kommunövergripande lokaliseringsprövning. Detta innebär att utredningar om alternativa lokaliseringar inte behöver genomföras i områden där utbyggnad är prioriterad enligt utbyggnadsstrategin. Enligt miljöbalken 3 kap 4 § är jord- och skogsbruk av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får endast tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga sam-

hällsintressen, och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Rättstillämpningen av miljöbalkens regler om exploatering på jordbruksmark har blivit allt skarpare. Det ställs högre krav på kommunerna och enskilda i rättsliga instanser att visa att det saknas alternativa platser att bebygga och att det som föreslås byggas på jordbruksmark är ett väsentligt samhällsintresse

### *Områden där jordbruksmark kan ianspråkta för annan användning*

#### **Innerstaden, mellanstaden och delar av ytterstaden**

I markanvändningskartans lager för innerstaden, mellanstaden och i ytterstadens större samhällen Kärra, Amhult-Torslanda och Sandås, inklusive förändrad markanvändning för respektive geografi, är blandad stadsbebyggelse ett väsentligt samhällsintresse. Detta gäller även för förändrad markanvändning övrig bebyggelse. I dessa områden finns begränsat med jordbruksmark idag. Här finns förutsättningar för sammanhängande bebyggelse med goda kommunikationer och tillgång till service. Att i stället ianspråkta nya områden i ytterstaden för bebyggelse innebär inte samma goda förutsättningar för hållbar mobilitet, service och tjänster.

Jordbruksmark i dessa geografier får ianspråkta för exploatering givet att det inte finns andra skydd som hindrar exploatering, till exempel natur- eller kulturmiljöskydd. Utredning om alternativ lokalisering krävs inte.

#### **Verksamheter**

Det är av väsentligt samhällsintresse att utveckla industri och företag i översiktsplanens utpekade områden för verksamheter. Dessa områden är utpekade i markanvändningskartan för verksamheter eftersom deras läge i förhållande till tillgång till infrastruktur och logistikmöjligheter är särskilt god och för att de ligger avskilt från bostadsområden. Jordbruksmark i dessa geografier får ianspråkta för exploatering givet att det inte finns andra skydd som hindrar exploatering, till exempel natur- eller kulturmiljöskydd. Utredning om alternativ lokalisering krävs inte.

#### **Utredningsområden för blandad stadsbebyggelse respektive verksamheter**

I översiktsplanens utredningsområden finns ungefär 10 procent av all jordbruksmark i kommunen. I utredningsområden blandad stadsbebyggelse respektive utredningsområden för verksamheter är det väsentliga samhällsintresset att uppnå blandad stadsbebyggelse. Här krävs utredning om alternativ lokalisering.

#### **Energiförsörjning**

Göteborgs Stad vill genom översiktsplanen tydliggöra sin syn på avvägningen mellan livsmedelsproduktion och etablering av energianläggningar på jordbruksmark. Översiktsplanen har som utgångspunkt att etablering av solcellsparker inte utgör ett väsentligt samhällsintresse på jordbruksmark, men möjliggör två undantag från denna princip. För att möjliggöra för lantbrukare att diversifiera sin verksamhet och samtidigt säkerställa fortsatt jordbruksverksamhet får mindre solcellsparker om högst en hektar etableras på åkermark. Solcellsparker kan etableras på betesmark förutsatt att det fortsatt är möjligt för djur att beta när parken är etablerad. Hänsyn ska även tas till biologisk mångfald och ekosystemtjänster.

---

#### **Blandad stadsbebyggelse**

Med blandad stadsbebyggelse avses bostäder, kontor, samhällsservice, handel och andra anläggningar för service. Här finns även mindre verksamhetsområden. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, olika typer av allmänna platser såsom parker, naturområden och torg, det vill säga sådana funktioner som bidrar till en levande stadsmiljö.

---

Batterilager ska i första hand placeras i befintliga och framtida verksamhetsområden, eller andra redan bebyggda delar av kommunen. Stora anläggningar, över 25 MW, kan vara svåra att lokalisera inom dessa områden. Om andra möjliga lokaliseringar saknas ska sådana anläggningar prövas inom två föreslagna utredningsområden för energi, belägna i närheten av Tuve. En etablering i dessa utredningsområden bedöms utgöra ett väsentligt samhällsintresse genom bidraget till energisystemet, och därmed utgöra skäl till avsteg från rekommendationerna gällande jordbruksmark.

### *Områden där jordbruksmark ska bevaras*

#### **Kust och landsbygd och övriga grönområde**

I markanvändningskartans lager för Kust och landsbygd och övriga grönområden är jordbruksmark ett väsentligt samhällsintresse och ska värnas.

Dessa geografier är inte prioriterade för utbyggnad eftersom de har större värden för livsmedelsförsörjning, rekreation, naturmiljö och kulturmiljö än för dess potential för stadsutveckling. I dessa områden saknas ofta också förutsättningar för hållbart resande eller infrastruktur som gör marken lämplig för utveckling av verksamheter.

Stor restriktivitet ska iakttas mot ny bebyggelse och nya anläggningar på jordbruksmark annat än sådana som har med områdenas funktion som jordbruksområden att göra.

I undantagsfall får jordbruksmark inom kust och landsbygd och övriga grönområden tas i anspråk för skola/förskola om den kan lokaliseras i direkt anslutning till befintlig bebyggelse. I dessa fall krävs utredning om alternativ lokalisering. Fragmentering ska undvikas vid exploatering eftersom sammanhållna ytor av jordbruksmark har bättre förutsättningar att brukas rationellt.

#### **Övriga bebyggelseområden i ytterstaden**

I markanvändningskartans lager för övriga bebyggelseområden i ytterstaden ska exploatering på jordbruksmark undvikas. Undantag görs för Skra bro där pågående planering och utveckling ska kunna fortgå även på jordbruksmark under förutsättning att utredning om alternativ lokalisering genomförs.

### **Ändring av markanvändningskarta**

Objektsbeskrivningar och/eller geografisk utbredning ändras för följande lager:

- Justerat utredningsområde blandad stadsbebyggelse Säve, samt borttaget utredningsområde blandad stadsbebyggelse Gunnilse västra.
- Justerad objektsbeskrivning för Jordbruksmark.
- Utbytt kartlager för jordbruksmark under Värden och hänsyn – areella näringar.

#### **Ny rekommendation för jordbruksmark och justerad karta**

Markanvändningskartan föreslås kompletteras med en ny rekommendation för jordbruksmark. Kartlagret som redovisar jordbruksmark har vidare reviderats utifrån den inventering av jordbruksmark som genomförts under 2023. Inventeringen omfattar åkermark och betesmark i kommunen, och har genomförts inom ramen för arbetet med ändringen avseende jordbruksmark och livsmedelsförsörjning. I samband med inventeringen för 2023 gjordes även inventeringar

för tidigare år. Dessa finns i GOkart, och ska användas som underlag vid planläggning tillsammans med inventeringen för 2023.

### Justerade utredningsområden för blandad stadsbebyggelse

Under arbetet med samrådshandlingen har utredningsområdena studerats med avseende på jordbruksmarken. Nedan beskrivna områden föreslås ändras alternativt tas bort i syfte att bevara jordbruksmark.

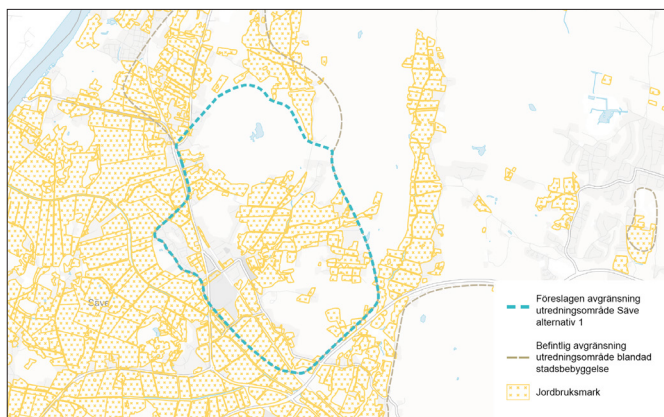
Utredningsområde Gunnilse västra har tagits bort på grund av att området är litet, har begränsad utbyggnadspotential och stor andel jordbruksmark.



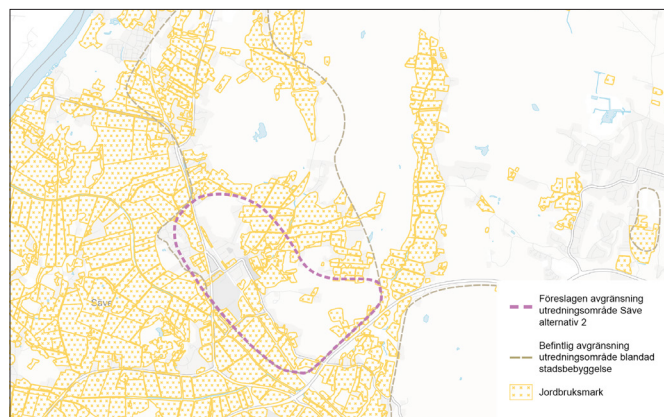
Förslag till borttaget utredningsområde Gunnilse västra

Jordbruksmarken vid Säve är del av ett stort sammanhängande jordbruksmarksområde vilket innebär särskilt goda förutsättningar för ett rationellt brukande och ett högt landskapsvärde. I syfte att bevara jordbruksmark har utredningsområde Säve avgränsats i samrådsförslaget. Två alternativa avgränsningar presenteras.

Alternativ 1 innebär fortsatt stora möjligheter till exploatering, men att mer jordbruksmark tas i anspråk. Alternativ 2 innebär begränsade möjligheter till exploatering, medan mer jordbruksmark bevaras, se kartor nedan.

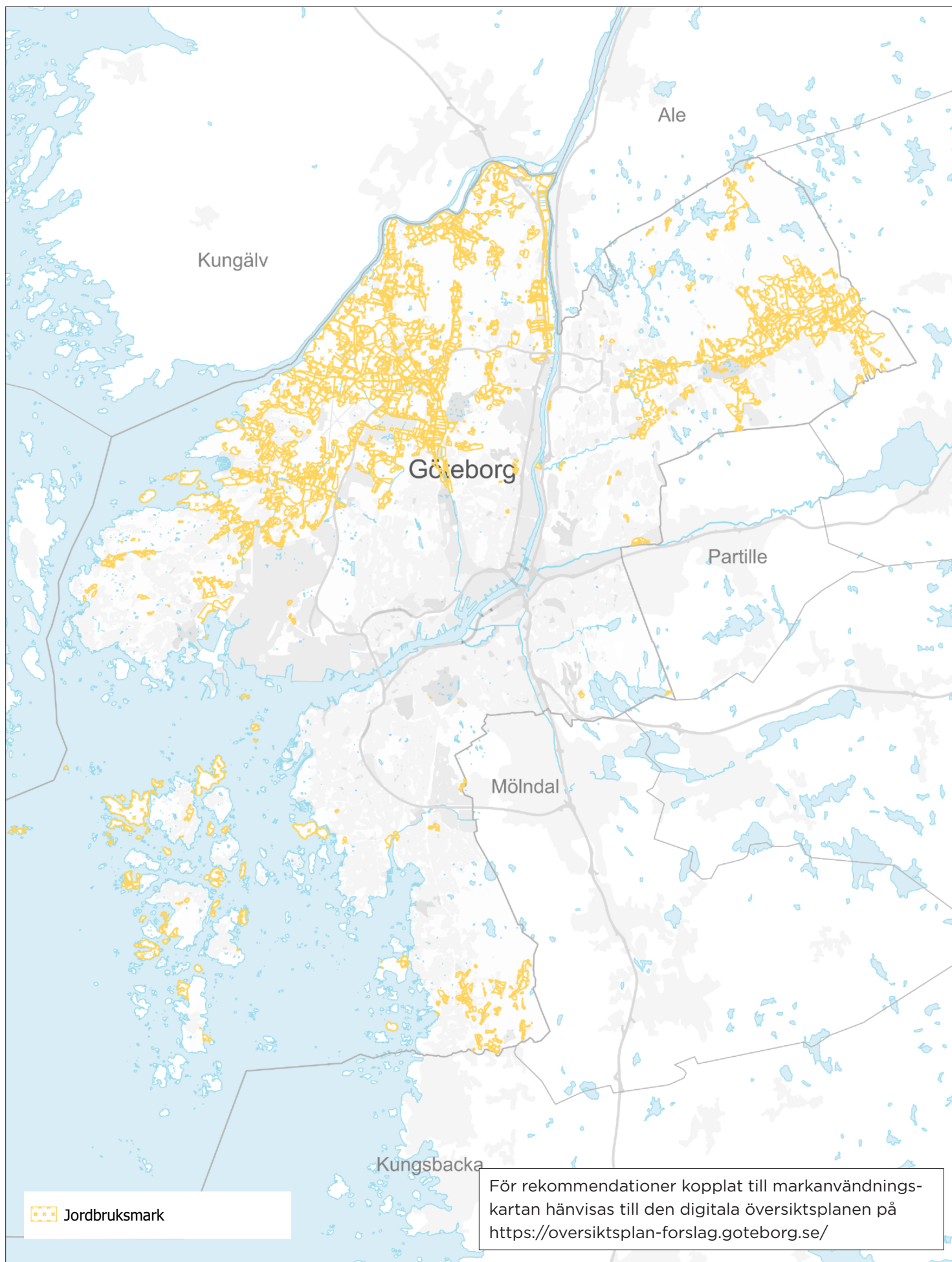


Alternativ 1 till ny avgränsning för utredningsområde för blandad stadsbebyggelse Säve.



Alternativ 2 till ny avgränsning för utredningsområde för blandad stadsbebyggelse Säve.





## Sammanfattning av konsekvenser

Förslaget till ändringen av översiktsplanen med avseende på jordbruksmark och livsmedelsförsörjning innebär ett förtydligande kring hur Göteborgs Stad ser på ett långsiktigt bevarande av jordbruksmark inom kommunen. Detta i sin tur ger en ny vägledning och stöd för handläggning och beslut inom ärenden som rör jordbruksmark. Förslaget till ändring förtydligar till exempel innebörden av begreppet väsentligt samhällsintresse och när en utredning om alternativ lokalisering behöver göras. Syftet är att förtydliga när och på vilka grunder jordbruksmark får tas i anspråk för annan användning.

Till följd av de förtydligade inriktningarna för jordbruksmark, föreslås omfånget på utredningsområdet för blandad stadsbebyggelse i Säve minskas. Utredningsområdets nuvarande omfång bedöms ha låg samstämmighet med översiktsplanens prioritering för hållbar stadsutveckling och med uppdraget att bevara värdefull jordbruksmark. I samrådsförslaget presenteras två alternativa avgränsningar. Det västra utredningsområdet för blandad stadsbebyggelse i Gunnilse har tagits bort på grund av att området är litet, har begränsad utbyggnadspotential och stor andel jordbruksmark. Översiktsplanens utbyggnadsstrategi ändras inte, och bedöms fortsatt kunna rymma stadens befolkningsökning fram till 2050 inom prioriterade bebyggelseområden samt utredningsområden.

Översiktsplanens ändring avseende jordbruksmark och livsmedelsförsörjning har samband med ett nytt kapitel om hållbar energiförsörjning. De inriktningar och skrivningar som handlar om jordbruksmark och solcellsanläggningar respektive batterilager står under både jordbruksmarkskapitlet och energikapitlet i samrådsförslaget.

Ändringen av översiktsplanen med avseende jordbruksmark och livsmedelsförsörjning berör det tematiska kapitlet Parker, natur och vatten samt markanvändningskartan.

### Tematiskt tillägg Energi: Föreslagna ändringar i korthet

- Nya inriktningar och beskrivande text om produktion och lagring av förnybar energi läggs till översiktsplanen. De former av förnybar energi som hanteras är vindkraft på land och till havs, solceller, förbränningsanläggningar för el- och fjärrvärmeproduktion och energilagring, med syfte att möjliggöra ökad energiproduktion.
- Utredningsområde energi, med ytor och rekommendationer för vindkraft och batterilager läggs till på markanvändningskartan.

Ett kunskapsunderlag kring energiproduktion och energilagring utgör en bilaga till planförslaget.

## ENERGIPRODUKTION OCH ENERGILAGRING

*Följande avsnitt föreslås läggas till i översiktsplanens kapitel tematiska inriktningar för Bostäder, samhällsservice och teknisk försörjning.*

Det pågår en stor omställning av energiförsörjningen då användningen av fossila energikällor snabbt behöver fasas ut, bland annat för att minimera vår negativa påverkan på klimatet. En följd av detta är ett ökat behov av förnybart producerad elektricitet, och den svenska elanvändningen kan komma att öka kraftigt under de kommande årtiondena. Utöver en utökad produktionskapacitet blir också lagring av energi allt viktigare, bland annat för att utjämna variationer av förbrukning och produktion över tid, men också till stödtjänster som exempelvis frekvensreglering.

### Plats för produktion och lagring av förnybar energi

Säkerställ plats för produktion och lagring av förnybar energi genom att:

- Lokalisera samlade vindkraftsetableringar i utpekade områden.
- Lokalisera solcellsparkar och batterilager i första hand på mark som redan är ianspråktagen.
- Tillåta batterilager större än 25 MW i utpekade utredningsområden vid Tuve, om andra lämpliga platser saknas.
- Tillåta etableringar av solcellsparkar mindre än en hektar på åkermark.
- Tillåta etableringar av solcellsparkar på betesmark endast under förutsättning att bete är fortsatt möjligt och med hänsyn till biologisk mångfald och ekosystemtjänster.

Göteborgs Stad kan bidra till en omställning av energisystemet genom att skapa och långsiktigt säkerställa förutsättningarna för denna omställning. Detta kan exempelvis ske genom att i översiktsplanen peka ut lämpliga ytor för produktion och lagring av förnybar energi och ge riktlinjer som stöd till kommande planering.

I Göteborg produceras cirka 10 % av det årliga elbehovet inom kommunens gränser, vid främst Göteborg Energis och Renovas kraftvärmeverk och därutöver i mindre skala från två vindkraftverk och ett ökande antal solcellsanläggningar. Den huvudsakliga elförsörjningen till Göteborg sker genom stam- och regionnätet.

### Läs mer

Kunskapsunderlag energiproduktion och lagring

Infrastrukturen för distribution av el och annan energi kan komma att behöva förstärkas. Detta omfattar marktillgång för det lokala elnätets anläggningar och tillgång till mark för nya stam- och regionnätsledningar in till Göteborg. Lämplig lokalisering av denna infrastruktur är mycket svår att förutse och får hanteras i framtida tillståndsprövar. Nya ledningar bör dock så långt som möjligt samförläggas med befintliga.

En effektivare energianvändning är en mycket viktig del i omställningen till ett hållbart samhälle och ett kostnadseffektivt sätt att undvika utbyggnad av anläggningar för produktion, lagring och distribution av energi. Utöver energieffektivisering är också en flexibel energianvändning över dygnets timmar ett sätt att hantera belastningstoppar i energisystemet. Arbetet med energieffektiviseringar och flexibel användning hanteras på annat sätt än genom översiktsplanen.

### *Landbaserad vindkraft*

Förutsättningarna för etablering av vindkraft på land och till havs har utretts inom ramen för översiktsplanen, i samverkan med Västra Götalandsregionens elektrifieringsresa.

Samlad landbaserad vindkraft (tre verk eller mer) bedöms vara möjligt inom det verksamhetsområde på Hisingen som omfattar bland annat Göteborgs hamn, raffinaderier och Volvobolagens verksamhetsområde. Det innebär utmaningar att etablera vindkraftverk i ett befintligt verksamhetsområde. Idag finns få exempel på sådan samlokalisering i Sverige, men det förekommer i flera andra europeiska länder. Ytan gränsar till Natura 2000-området Torsviken, som kommer att kräva särskild hänsyn vid en prövning av vindkraft.

Sametablering av vindkraftsparker kan också vara aktuellt med grannkommuner för att få tillgång till tillräckligt stora områden längs kommungränsen.

För övriga delar av kommunen saknas lämpliga områden för samlad etablering av vindkraft, på grund av hänsyn till bostadsbebyggelse eller värdefull och skyddad natur. Däremot finns förutsättningar att pröva enstaka (ett till två) verk i övriga kommunen, med beaktande av bland annat bostäder, infrastruktur, kulturmiljö och naturvärden.

Översiktsplanens ställningstaganden och inriktningar innebär att Göteborgs Stad i grunden är positiv till att vindkraftsetableringar prövas. All etablering av vindkraft kommer att behöva föregås av en miljöprövning enligt gällande lagstiftning.

### *Havsbaserad vindkraft*

Havsbaserad vindkraft har förutsättningar att vara en viktig del av ett förnybart energisystem. Samtidigt finns det i Göteborgs havsområde många anspråk på tillgängliga vattenområden. Fartygstrafik mellan Östersjön och Nordsjön berör de yttre delarna av kommunen, inom territorialvattengräns och svensk ekonomisk zon, samtidigt som det också sker omfattande fartygstrafik till Göteborgs hamn och längs Göta älv. De rekommendationer gällande säkerhetsavstånd kring farleder som utarbetats av den internationella organisationen för maritim infrastruktur, PIANC, och Transportstyrelsen innebär svårigheter att etablera havsbaserad vindkraft i Göteborgs farvatten. Ett större område väster om södra skärgården är ankringsplats för stora fartyg men omfattas inte av de föreslagna ytorna för vindkraft.

Två förslag till områden för havsbaserad vindkraft redovisas i översiktsplanen. Dessa områden överlappar med områden för natur (N), försvar (F), generell användning (G), sjöfart och fiske i gällande havsplan (2024). Havsplanen är ett vägledande planeringsunderlag som omfattar territorialhavet samt svensk ekonomisk zon. Kommuner har planeringsansvar för den innersta kustzonen och har delat planeringsansvar med staten i territorialhavet. Havsplaner ger vägledning om vad som är den mest lämpliga användningen av havet ur ett helhetsperspektiv, och beslutas av regeringen.

De föreslagna områdena berör riksintresse yrkesfiske och gränсар till riksintresse kommunikation – farled

I likhet med landbaserad vindkraft kommer etablering av vindkraftverk till havs att behöva föregås av en miljöprövning enligt gällande lagstiftning. Ledningsdragningshanteringen i samband med tillståndsprövning.

Samrådet utnyttjas till att på ett tydligt vis få berörda instansers synpunkter på lämpligheten i att etablera vindkraft inom de föreslagna områdena.

### *Solenergi*

Solenergi är en viktig del av den förnybara elproduktionen. Sjunkande etableringskostnader gör att allt fler solcellsanläggningar ansluts till elnätet, med allt från enstaka paneler på hustak till stora parker omfattande flera hektar. Solenergin står idag för en liten andel av Sveriges energiproduktion, men förväntas spela en allt större roll under kommande decennier. Solpaneler är lämpliga att placera både på byggnader (såväl tak som fasader) och direkt på marken, då ofta i form av större anläggningar. Solenergi är som mest effektivt under de ljusare månaderna, medan årets mörkaste månader ger en mycket låg produktion.

Översiktsplanen har som utgångspunkt att etablering av solcellsparkar inte utgör ett väsentligt samhällsintresse på jordbruksmark, men möjliggör två undantag från denna princip. För att möjliggöra för lantbrukare att diversifiera sin verksamhet och samtidigt säkerställa fortsatt jordbruksverksamhet får mindre solcellsparkar om högst en hektar etableras på åkermark. Betesmarker har ofta hög biologisk mångfald och hyser flera viktiga ekosystemtjänster. Solcellsparkar kan dock etableras på betesmark förutsatt att det fortsatt är möjligt för djur att beta när parken är etablerad. Hänsyn ska även tas till biologisk mångfald och ekosystemtjänster.

Idag prövar länsstyrelsen etableringar av solcellsparkar på naturmark och jordbruksmark, med stöd av miljöbalken. Bygglov krävs om solpanelerna utformas så att de anses vara en byggnad enligt plan- och bygglagen, och prövas då även av kommunen. En sådan utformning är dock ovanlig. Därmed sker majoriteten av prövningen för solcellsparkar utanför kommunens rådighet. Göteborgs Stad vill genom översiktsplanen ändå tydliggöra sin syn på avvägningen mellan livsmedelsproduktion och etablering av solceller på jordbruksmark.

EU har under 2024 antagit EPBD-direktivet som bland annat ställer krav på installation av solceller på byggnader. Det är ännu inte klart hur detta kommer att implementeras i svensk lagstiftning, men det innebär att installationen av solceller på byggnader kommer att öka.



### *Förbränningsanläggningar för el- och fjärrvärmeproduktion*

I Göteborg sker produktion av el och fjärrvärme bland annat genom förbränning av fasta, gasformiga och flytande bränslen vid ett antal förbränningsanläggningar. Några av anläggningarna utgörs av kraftvärmeverk där fjärrvärme och el produceras samtidigt. Kraftvärmeverken är viktiga som komplement till den intermittenta elproduktionen, alltså produktion som inte går att planera (exempelvis vind- och solenergi). Detta stärker Göteborgs elförsörjning och minskar sårbarheten för störningar.

Enligt Göteborg Stads miljö- och klimatprogram ska Göteborg Energi senast 2025 endast producera el och fjärrvärme av förnybara bränslen. För att fasa ut återstående fossila bränslen och modernisera anläggningarna genomförs en rad olika åtgärder. Bland annat genomförs effektivisering av det befintliga energisystemet och flera nya produktionsanläggningar uppförs.

Ryaområdet, Rosenlund och Sävenäs är betydelsefulla produktionsplatser, där flera nyckelfunktioner är belägna. Det är därför av stor betydelse att denna produktion kan fortgå och ges möjlighet att utvecklas. Kommunfullmäktige har beslutat om en ansvarsfull avveckling av Rosenlundsverket innan 2045, vilket innebär att funktionerna för fjärrvärme vid anläggningen måste ersättas på andra platser utanför centrum. Nya produktionsanläggningar kan komma behöva etableras i anslutning till lämpliga värmedistributionsledningar och elnät.

Förbränningsanläggningar utgör störande verksamhet och ska placeras i verksamhetsområden. Ny bostadsbebyggelse i direkt anslutning till dessa anläggningar ska undvikas.

### *Energilagring*

Batterilager spelar en allt större och viktigare roll i det moderna elförsörjningssystemet med en växande andel förnybar energi. De fyller flera funktioner, bland annat för att hantera kapacitetsbrist, frekvensbalansering, och för att plana ut effektkurvan. Precis som med solpaneler kan storleken variera från små installationer i befintliga byggnader till stora anläggningar på flera hektar. Större batterianläggningar behöver anslutas direkt till transformatorstationer och ställverk, vilket begränsar de områden där en etablering är möjlig.

Utgångspunkten är att batterilager ska placeras i befintliga och framtida verksamhetsområden, eller andra redan bebyggda delar av kommunen. Lokalisering av anläggningar över 25 MW kan prövas inom två föreslagna utredningsområden för energi om andra möjliga lokaliseringar saknas. En etablering i dessa utredningsområden bedöms utgöra ett väsentligt samhällsintresse genom bidraget till energisystemet, och därmed utgöra skäl till avsteg från rekommendationerna gällande Kust och landsbygd samt jordbruksmark.

Fjärrvärmesystemet kan kompletteras med lagringsmöjligheter för värme genom ackumulatortankar och lagring under mark för att bidra till ett mer resurseffektivt energisystem.

## Ändringar markanvändningskarta

Följande lager läggs till:

- Nytt kartlager utredningsområde energi, med ytor och rekommendationer för vindkraft och batterilager.

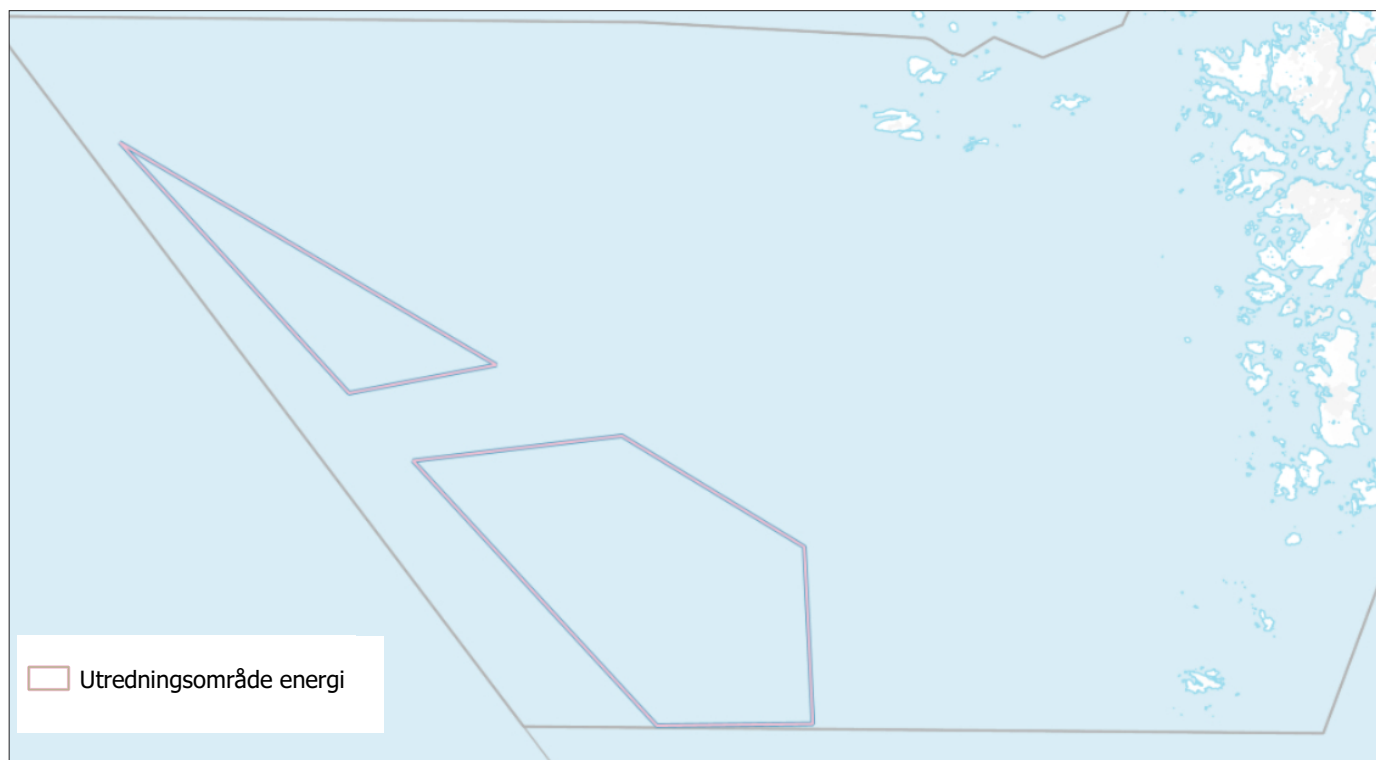
Förutsättningarna för etablering av vindkraft på land och till havs har utretts inom ramen för översiktsplanen, i samverkan med Västra Götalandsregionens elektrifieringsresa. Syftet är att underlätta etablering av dessa verksamheter.

## Sammanfattning av konsekvenser

Förslaget till ändringen av översiktsplanen gällande produktion och lagring av förnybar energi ger nya förutsättningar för en ökad andel förnybar energi med utgångspunkt i minskad klimatpåverkan. Förslaget förstärker inriktningen i gällande översiktsplan och ger förutsättningar för en robustare energiförsörjning. Genom att peka ut utredningsområden för energi ges en ökad tydlighet för var inom kommunen som Göteborgs Stad önskar se etablering av såväl vindkraft som solenergi och även anläggningar för batterilagring.

Översiktsplanens ändring avseende produktion och lagring av förnybar energi har samband med annan ändring av översiktsplanen avseende jordbruksmark och livsmedelsförsörjning. Inriktningar och skrivningar om jordbruksmark och solcellsanläggningar respektive batterilager redovisas under både ändring avseende jordbruksmark och ändring avseende energi i samrådet.

Ändringen gällande produktion och lagring av förnybar energi innebär ett visst ianspråktagande av jordbruksmark. Detta motiveras av att energiproduktion och lagring i särskilda fall anses vara av väsentligt samhällsintresse.





#### **Tematiskt tillägg klimatanpassning: Föreslagna ändringar i korthet**

- Nytt tematiskt kapitel Klimatanpassning med planeringsinriktningar och vägledningar läggs till översiktsplanen. Kapitlet baseras på översiktsplanens nuvarande inriktningar för klimatanpassning samt tillägget för översvämningsrisker.
- Förtydligande kring beskrivning av kategorierna samhällsviktig anläggning och anläggning för samhällsservice.
- Ett större fokus läggs på planering för en varmare stad utifrån att kunskapsläget ökat.
- Markanvändningskartans lager som rör klimatanpassning uppdateras och lagret Risk för översvämning och höga vattenstånd justeras och förtydligas.
- Planeringsnivåer för hav och vattendrag föreslås flyttas till ett separat styrande dokument. Samtidigt uppdateras planeringsnivåer utifrån ny kunskap och framflyttad planeringshorisont.

## **KLIMATANPASSNING**

*Följande text föreslås läggas in som ett nytt kapitel under tematiska inriktningar. Detta kapitel ersätter tidigare avsnitt som rör klimatanpassning i översiktsplanen samt tematiskt tillägg för översvämningsrisker.*

Klimatförändringarna innebär att samhället behöver rusta sig för att klara extrema väderhändelser, såväl mer vatten som extrem torka och värme, men även mindre extrema men oftare förekommande väderhändelser. Klimatanpassning handlar om att öka motståndskraft och resiliens mot klimatförändringarnas effekter samt att ta tillvara nya möjligheter. Resiliens innebär förmågan att stå emot och klara av en förändring samt återhämta sig och vidareutvecklas.

Ett robust samhälle avseende klimatförändringar förutsätter systemlösningar som minimerar risker och omgivningspåverkan, samtidigt som de skapar mer värde till stadsmiljön och god samhällsnytta. För att klara av att upprätthålla grundläggande och samhällsviktiga funktioner och säkerställa framkomlighet vid framtida extrema väderhändelser, behöver arbetet med att minska översvämningsrisker från skyfall, högt vatten och höga flöden vara en integrerad del av stadsplaneringen. Översvämningsriskerna behöver också ses som en helhet tillsammans med andra vattenfrågor där vatten är en kvalitet som skapar värde i staden.

Av översiktsplanen ska det framgå hur risker till följd av översvämning, ras, skred och erosion kan minska eller upphöra. Kommunen har som huvudansvarig för planeringen enligt Plan- och bygglagen (PBL) ansvar att ny bebyggelse anläggs på mark som är lämplig för ändamålet. Allt ansvar för översvämningssäkring ligger dock inte på kommunen utan fastighetsägare och verksamhetsutövare har ansvar att skydda sin egendom och verksamhet.

## Hantera översvämningsrisker för en robust stad

Skapa en långsiktigt hållbar och anpassningsbar stad som kan hantera översvämningsrisker genom att:

- Verka för att Göteborg ska göras robust mot dagens och framtidens översvämningar genom att säkra grundläggande samhällsfunktioner och stora samhällsvärden.
- Säkerställa att stadens strategier löpande utvärderas och uppdateras i takt med att kunskapen kring klimatförändringarna ökar i syfte att åtgärderna skall vara flexibla och anpassningsbara.
- Planera för att anpassning ska ske med målsättning att skapa robusta systemlösningar som minimerar översvämningsrisk och omgivningspåverkan, ger tillskott till stadsmiljön och god samhällsnytta.
- Planera för klimatanpassningsåtgärder ur ett systemperspektiv och genom en geografisk områdesplanering.
- Planera för att skydda samhällsviktiga anläggningar för att upprätthålla samhällsviktig verksamhet och samhällsservice.
- Planera för att säkerställa ett robust trafiksystem för högprioriterade stråk och utrymningsvägar.
- Planera för att minska översvämningsrisker längs med vattendrag genom att arbeta ur ett avrinningsområdesperspektiv och utarbeta strategier för respektive vattendrag.
- Planera för reträtt när ett fortsatt skydd av den byggda miljön i ett område inte längre är lämpligt ur ett långsiktigt perspektiv.

### Mål och strategier för anpassningsåtgärder

Den övergripande målsättningen med klimatanpassning avseende översvämningsrisker är att Göteborg ska göras robust mot dagens och framtidens översvämningar genom att säkra grundläggande samhällsfunktioner och stora samhällsvärden. För att klimatsäkra ny bebyggelse kan det uppnås genom att planera efter ovanstående inriktningar. För att hela samhället skall vara robust mot klimatförändringarna krävs dock att åtgärder görs både vid exploatering och i den befintliga bebyggelsen. Nedan följer en precisering av målen och de funktioner och värden som kommunen ska uppnå via stadsutvecklingen:

### Framkomlighet, transporter, kommunikation

*Väg, gata, GC-väg, allmän plats:* I första hand ska förutsättningar för framkomlighet till byggnader säkras. I andra hand ska avbrottsid minimeras. Syftet är att skydda människors hälsa och säkerhet, förutsättningar för framkomlighet möjliggör samhällsservice, sjukvård och persontransport.

*Transporter och kollektivtrafik:* Funktion i högprioriterade transport-och kommunikationsstråk ska upprätthållas. Syftet är att skydda ekonomiska intressen och ge förutsättningar för samhällsservice.

*Räddningstjänst:* Funktion för framkomlighet för Räddningstjänstens fordon ska upprätthållas. Syftet är att säkerställa framkomlighet för Räddningstjänstens fordon.

## Göteborgs Stads plan för klimatanpassning 2024-2026

Syftet är att fastställa inriktning, prioriteringar och koordinering av det staden-gemensamma arbetet med klimatanpassning och därigenom bidra till att Göteborgs Stad ska kunna bedriva verksamheten i enlighet med sitt ansvar trots ett förändrat klimat. Klimatanpassningsplanen konkretiserar målen med kommunens klimatanpassningsarbete till följande:

- Människors liv och hälsa skyddas där sårbara grupper är prioriterade.

- Samhällsviktig verksamhet fungerar inklusive den infrastruktur som krävs för att klara detta.

- Värdefulla livsmiljöer, ekosystem och kulturarv bevaras och stärks och kommunal egendom värdesäkras.

- Ny bebyggelse klimatanpassas och blå-gröna strategier – naturbaserade lösningar, ekosystemtjänster och grön infrastruktur,

- Nyttjas för att förebygga och mildra effekter av ett förändrat klimat.



### **Kommunalteknisk försörjning (el, värme, vatten, avlopp, IT, kommunikation)**

*Samhällsviktiga anläggningar:* Funktion ska upprätthållas. Syftet är att skydda människors hälsa och säkerhet genom att säkra förutsättningar för grundläggande samhällsfunktioner (el, värme, vatten, avlopp, kommunikation, IT)

*Anläggning för byggnadsfunktion inom byggnad:* Byggnadsfunktioner ska upprätthållas. Syftet är att skydda människors hälsa och säkerhet genom att skapa förutsättningar så att byggnader behåller grundläggande samhällsfunktioner (el, värme, vatten, avlopp, kommunikation, IT)

### **Byggnader, skyddsvärda områden**

*Byggnader i samband med exploatering:* Byggnader ska inte skadas. Syftet är att i första hand är motivet att skydda människors hälsa då översvämning gör bostäder obrukbara under lång tid. I andra hand är syftet att skydda ekonomiska intressen.

*Befintliga byggnader, objekt eller områden med särskilt allmänt skyddsvärde till exempel miljö-, natur-, kulturvärden:* Stora värden ska inte skadas. Syftet är att stora samhällsvärden ska skyddas mot skada.

*Miljöfarlig verksamhet, förorenade områden:* Markföroreningar eller miljöfarlig verksamhet ska inte utgöra risk för människors hälsa eller störningar för dricksvattenförsörjningen. Syftet är att skydda människors hälsa.

*Övriga befintliga byggnader:* Målsättningen är att befintligt fastighetsbestånd ska skyddas mot skada och byggnadsfunktion upprätthålls men ansvaret för detta ligger på enskilda fastighetsägare. Syftet är att i första hand är motivet att skydda människors hälsa då översvämning gör bostäder obrukbara under lång tid. I andra att skydda ekonomiska intressen.

### **Samhällsservice (människors hälsa)**

Samhällsservice i form av sjukvård, skola, förskola, hemtjänst, annan omsorg: Samhällsservice eller liknande ska upprätthållas. Där avbrott kan accepteras av verksamhetsutövaren ska återställningstiden minimeras. Syftet är att skydda människors hälsa dels genom att säkra funktion under extremhändelser, dels att översvämningsskador riskerar ge hälsoeffekter.

*Renhållning:* Avfallshantering ska utformas så att inte risk för människors hälsa uppstår. Syftet är att skydda människors hälsa.

Anpassning för att minska översvämningssrisker ska ske utifrån ett systemperspektiv utifrån geografiska och topografiska förutsättningar. För nederbörd ska det ske utifrån vattnets flödesvägar ur ett avrinningsområdesperspektiv och där ta hänsyn till alla typer av naturrelaterade översvämningssrisker. Strävan ska vara att minimera översvämningssrisk och negativa konsekvenser av åtgärder och att åtgärder väljs för att utifrån principen om störst samhällsnytta.

Utgångspunkten vid fysisk planering är att anpassning i första hand ska ske via robust höjdsättning, genom att uppfylla planeringsnivåer, och i andra hand utifrån platsspecifika riskavvägningar som kan medge tekniska skyddsåtgärder. Robusthet ska dock uppnås med utgångspunkt att åtgärder ska ge god samhälls-

snytta, det vill säga att den riskminskning som åtgärder ger ska stå i proportion mot kostnaden för åtgärden. Avsikten är dock inte att värdering av samhällsnytta ska ske vid all tillämpning av föreslagna strategier utan kan vägas in då det bedöms motiverat.

På grund av osäkerheten som råder kring hur klimatförändringarna kommer att påverka våra samhällen i framtiden behövs ett adaptivt förhållningssätt för att kunna göra anpassningar efter hand. Som del av klimatanpassning och framtida planering av städer kan behov av så kallad planerad reträtt uppstå. Detta innebär att områden bedöms vara så hårt drabbade av översvämningsrisk att man på sikt behöver avveckla befintlig bebyggelse och infrastruktur för att undvika allvarliga skador och ge plats för vattnet. Detta är en omfattande åtgärd som innebär stora förändringar på den befintliga stadsbilden, det bör därmed ses som en långsiktig åtgärd med mål att med förutsägbarhet förändra användningen av utsatta områden över tid. Denna metod används redan idag runt om i världen som en del av klimatanpassningsåtgärder.

Huvudinriktningen vid nyplanering är att bygga på säkra höjder men där behov finns kan avsteg göras från huvudprincipen och tekniska åtgärder kan upprättas om det innebär väsentliga fördelar för staden. Vid utformning av tekniska skydd ska behovet av flexibilitet och påbyggnadsbarhet bedömas. Om tekniska skydd avser utgöra långsiktigt skydd ska planeringen säkra att det finns utrymme för att kunna anpassa skyddet efter hand. För stigande hav kan det handla om att höja skyddens effektiva skyddshöjd med minst 1 m från gällande planeringsnivåer. För skyfall kan det handla om att ytterligare volymer kan behöva hanteras i skyfallsanläggningar. Om tekniska skydd redan vid anläggningsskede ska utformas/dimensioneras för att vara justerbara bör avgöras med hänsyn till värdering av kostnader och nyttor då behovet av utbyggnad beror på val av långsiktig teknisk skyddslösning.

### *Skydda bebyggelse och viktiga funktioner mot översvämning*

Det övergripande målet att skapa en robust stad innebär att skydda samhällsviktiga funktioner mot översvämningsrisker och säkra framkomlighet för räddningstjänst vid extrema väderhändelser. Genom att planera, dimensionera och genomföra åtgärder efter rekommendationer kring dimensionerande händelser och planeringsnivåer kan risker minskas till en acceptabel nivå. Åtgärder behöver även göras för att skydda befintlig bebyggelse och befintliga samhällsviktiga funktioner. Det är respektive fastighetsägare och verksamhetsutövare som ansvarar för sina egna fastigheter och verksamheter. Det är även respektive verksamhetsutövare som kan sin verksamhet bäst och kan bedöma påverkan, konsekvenserna och åtgärdsbehoven vid en eventuell översvämning och genom det bedöma behov av skyddsnivå. Göteborgs Stad har tagit fram en övergripande definition av samhällsviktig anläggning och anläggning för samhällsservice.

---

### **Definition samhällsviktig anläggning och samhällsservice**

En samhällsviktig anläggning kan definieras som en anläggning som uppfyller minst ett av följande villkor:

- Ett bortfall av eller en svår störning i verksamheten som inryms i den samhällsviktiga anläggningen kan ensamt eller tillsammans med motsvarande händelser i andra verksamheter på kort tid leda till att en allvarlig kris inträffar i samhället.

- Anläggningen är nödvändig eller mycket väsentlig för att en redan inträffad kris i samhället ska kunna hanteras så att skadeverkningarna blir så små som möjligt.

samt

- Anläggningar som redan på tidsskalan timmar har stor betydelse för liv och hälsa
- Anläggningar som redan på tidsskalan timmar har stor betydelse för samhällets funktionalitet.
- Anläggning som är tekniskt svår att återskapa eller omlokalisera.
- Anläggning som bedöms som mycket kostsam att återskapa under den tekniska livslängden.
- Enstaka anläggningar eller industriområden med risk för stor miljöpåverkan

Anläggning för samhällsservice definieras som en anläggning som uppfyller minst ett av följande villkor:

- Omfattar bland annat vård, skola, omsorg och livsmedelsförsörjning.

samt

- Anläggningar som på tidsskalan dygn har stor betydelse för liv och hälsa.
- Anläggningar som på tidsskalan dygn har stor betydelse för samhällets funktionalitet.

---

Förutom fysiska anpassningsåtgärder behöver även beredskapsåtgärder gå hand i hand för att samlat stärka samhällets förmågor vid extrema händelser. Stadsplanering ska ske med målet att Göteborg ska vara robust mot översvämningar och att konsekvenserna ska hanteras enligt de tre grundprinciperna i det svenska krishanteringssystemet:

*Ansvarsprincipen.* Den som har ansvar för en verksamhet under normala förhållanden ska ha det också under en krissituation.

*Likhetsprincipen.* Under en kris ska samhällsfunktioner så långt som möjligt fungera på samma sätt som vid normala förhållanden.

*Närhetsprincipen.* En kris hanteras där den inträffar, av berörda och ansvariga. Först om de lokala resurserna inte räcker till blir det aktuellt med regionala eller statliga insatser.

### *Framkomlighet*

För att kunna nå målen med en robust stad där samhällsviktiga funktioner och grundläggande funktioner kan upprätthållas är även framkomlighet av största vikt. Syftet är att skydda människors hälsa och säkerhet där förutsättningar för framkomlighet möjliggör kommunal service, sjukvård och persontransport. Syftet är att säkerställa framkomlighet för Räddningstjänstens fordon. I första hand ska förutsättningar för framkomlighet till byggnader säkras. I andra hand ska avbrottstid minimeras. Funktion i högprioriterade transport- och kommunikationsstråk ska upprätthållas. Syftet är att skydda ekonomiska intressen och ge förutsättningar för samhällsservice.

Göteborgs Stad behöver arbeta vidare med frågan kring framkomlighet i samband med översvämningar. Frågeställningar kring lämplig framkomlighet i staden, vilka avbrottstider som kan accepteras och hur framkomligheten för viktiga stråk och räddningstjänst skall säkras vid översvämningar. Vissa avvägningar kan behöva göras avseende framkomlighet och avbrottstider vid extremt väder. I samband med ny planering säkras framkomlighet inom detaljplanen men det behöver även arbetas vidare med framkomlighet i den befintliga infrastrukturen. Arbetet bör fortsätta tillsammans med Trafikverket då kommunens och statens trafiknät är starkt sammankopplade.

Vid ny planering skall planeringsnivåer för framkomlighet uppnås. Där utrymningsvägar avser stråk som vid nyplanering ska garantera framkomlighet till entré till byggnader som omfattas av detaljplan. Kan omfatta både vägar och GC stråk och det högprioriterade vägnät avser transportstråk vid nyplanering som är högprioriterade för transport och kommunikation. För att upprätthålla avsedd funktion i form av transportkapacitet kan i princip ingen översvämning tillåtas. Planeringsunderlag gällande framkomlighet för högprioriterade transport och kommunikationsstråk inom staden för olika översvämningstyper bör utarbetas.

### *Minimera påverkan på miljöfarlig verksamhet, naturmiljö och kulturmiljö*

Vid översvämning finns risk för att miljöfarlig verksamhet, värdefulla natur- eller kulturmiljöer påverkas. Mål med anpassning är att stora värden inte skadas och stora samhällsvärden skyddas mot skada. Kulturmiljö kan även indirekt påverkas om åtgärder och skyddsanordningar anläggs för att minska översvämningsrisken och åtgärder för att minska översvämningsrisker ska inte orsaka några allvarliga skador på kulturmiljön.

En översvämning kan medföra att föroreningar sprids från industrier, avloppsreningsverk eller förorenade områden vilket kan orsaka negativa miljö- och hälsoeffekter. Vidare arbete krävs tillsammans med verksamhetsutövare för att prioritera åtgärder.

### *Dimensionerande händelse*

Detaljplanering behöver vägledning kring hur översvämningsrisker ska hanteras utifrån dagens kunskapsnivå. Dimensionerande extremhändelse anger ambitionsnivån för Göteborgs Stads anpassningsarbete och bygger i nuläget på en samlad bedömning av anvisningar och tillämpningar inom området. För att vara på säkra sidan och ha beredskap för översvämningsrisk ska utgångspunkten vara ett klimatscenario som snarare överskattar än underskattar risker kring framtida klimatförändringar.

Vid bedömning av översvämningsrisker utgår Göteborgs Stad från IPCC:s klimatscenario RCP 8,5 och SSP5-8,5 som innebär fortsatt höga utsläpp av koldioxid. Kunskapen inom området pekar bland annat på att havsvattennivån kan förväntas fortsätta stiga även efter år 2150. Därför ger ett antagande kring ett scenario med fortsatt höga koldioxidutsläpp kommunen en god framförhållning i sin planering även om havsnivåhöjningen visar sig gå långsammare. Alla scenarier innehåller dock osäkerheter kopplat till klimatprocesser och risken för att exempelvis havsnivåhöjningen kan gå snabbare än vad som tidigare projicerats behöver därför beaktas. I tabellen nedan redovisas de dimensionerande händelser som stadsplaneringen skall ske utifrån.

| Översvämningsrisk                                                                                     | Dimensionerande händelse                                                                                                                                                                                                                             |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Höga havsnivåer – Inom områden där tekniska skydd planeras (Centrala staden och Norr Mariefholmsbron) | Vattenstånd i havet med 200 års återkomsttid när medelvattenståndet ligger på ca +0.4 m i RH2000 (ca år 2070 enligt SSP5-8,5). Detta förutsätter att tekniska skydd etableras för att skydda centrala staden då medelvattennivån stiger ytterligare. |
| Höga havsnivåer – I områden utanför tekniska skydd (Kusten)                                           | Vattenstånd i havet med 200 års återkomsttid på 100 års sikt.                                                                                                                                                                                        |
| Nederbörd                                                                                             | Klimatkomparerat regn med 100 års återkomsttid på 100 års sikt.                                                                                                                                                                                      |
| Flöde                                                                                                 | Klimatkomparerat flöde med 200 års återkomsttid på 100 års sikt.                                                                                                                                                                                     |

Dimensionerande händelser avseende översvämningsrisker i stadsplanering

## Anpassa till översvämningsrisker i ett framtida klimat

En långsiktigt hållbar och anpassningsbar stad som kan hantera översvämningsrisker ska skapas genom att:

- Verka för att Göteborg ska göras robust mot dagens och framtidens översvämningar genom att säkra grundläggande samhällsfunktioner och stora samhällsvärden.
- Säkerställa att stadens strategier löpande utvärderas och uppdateras i takt med att kunskapen kring klimatförändringarna ökar i syfte att åtgärderna skall vara flexibla och anpassningsbara.
- Planera för att anpassning ska ske med målsättning att skapa robusta systemlösningar som minimerar översvämningsrisk och omgivningspåverkan, ger tillskott till stadsmiljön och god samhällsnytta.
- Planera för klimatanpassningsåtgärder ur ett systemperspektiv och genom en geografisk områdesplanering.
- Planera för att skydda samhällsviktiga anläggningar för att upprätthålla samhällsviktig verksamhet och samhällsservice.
- Planera för att säkerställa ett robust trafiksystem för högprioriterade stråk och utrymningsvägar.
- Planera för att minska översvämningsrisker längs med vattendrag genom att arbeta ur ett avrinningsområdesperspektiv och utarbeta strategier för respektive vattendrag.
- Planera för reträtt när ett fortsatt skydd av den byggda miljön i ett område inte längre är lämpligt ur ett långsiktigt perspektiv.

### Naturbaserade och multifunktionella lösningar

Anpassningsåtgärder ska så långt som möjligt utformas så att de ger tillskott till stadsmiljön. Åtgärder för att minska översvämningsrisker bör utformas som naturbaserade och multifunktionella lösningar, till exempel en upphöjd gång- och cykelbana som högvattenskydd mot havet eller en nedsänkt idrotts- och lektyta, som vid kraftiga regn kan fördröja vatten. Multifunktionella lösningar innebär att ytorna den största delen av tiden används till något annat, men när behov uppstår kan nyttjas som ett skydd mot översvämningar. Lösningarna behöver kunna integreras i stadsmiljön och bidra med ekosystemtjänster i form av ekologiska och sociala värden till staden. Det är dessutom viktigt att åtgärder som ska

## Naturbaserade lösningar

Naturbaserade lösningar är åtgärder som utgår från naturens förmåga för att lösa samhällsutmaningar. Naturbaserade lösningar är multifunktionella och kostnadseffektiva åtgärder för att hantera olika samhällsutmaningar genom att skydda, utveckla eller skapa ekosystem samtidigt som biologisk mångfald och mänskligt välbefinnande främjas. Genom att skydda, utveckla och skapa ekosystem med syfte att bibehålla och stärka ekosystemtjänster kan vi hantera olika utmaningar kring till exempel klimatförändringar och mark- och resursanvändning. Rätt utformade har olika naturbaserade lösningar potential att till exempel förbättra luftkvaliteten i städer, klimatanpassa de areella näringarna och främja folkhälsa.



genomföras bidrar till den biologiska mångfalden i staden och i arbetet med att klara de krav på ekologisk och kemisk status som kommer av bestämmelserna om MKN Vatten.

### Planeringsnivåer

Göteborg har sedan länge tillämpat planeringsnivåer som ett förebyggande skydd mot översvämningar. Med planeringsnivå menas att det i plankartan anges en lägsta nivå som ska följas vid nybyggnation med syfte att minska risken för skador vid översvämningar som orsakas av höga havsnivåer, höga flöden i vattendrag och av skyfall.

I tabellen nedan framgår vilken säkerhetsmarginal som gäller vid nybyggnation. Vilken typ av översvämning som styr anpassningsbehovet kan skilja sig åt mellan olika platser och kan utläsas från översvämningsskartor för olika översvämningstyper (stigande hav, skyfall och höga flöden). Vad detta motsvarar i planeringsnivåer för hav och vattendrag redovisas i Riktlinje Planeringsnivåer för översvämningssrisk från hav och vattendrag. Stadsbyggnadsnämnden har till ansvar att vid behov revidera planeringsnivåer för översvämningssrisker.

| Funktion/Skyddsobjekt                                                         | Dimensionerande händelse                                                                |                                                                                         |                                         |
|-------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
|                                                                               | Högvatten återkomsttid 200 år                                                           | Höga flöden återkomsttid 200 år                                                         | Skyfall återkomsttid 200 år             |
| Samhällsviktig anläggning - nyanläggning                                      | <b>1,5 m</b><br>marginal till vital del                                                 | Över nivå för Beräknat Högsta Flöde (BHF)                                               | <b>0,5 m</b><br>marginal till vital del |
| Samhällsviktig anläggning - befintlig                                         | <b>0,5 m</b><br>marginal till vital del för funktion                                    |                                                                                         |                                         |
| Samhällsservice - nyanläggning                                                | <b>0,5 m</b><br>marginal till färdigt golv och vital del nödvändig för byggnadsfunktion | <b>0,2 m</b><br>marginal till färdigt golv och vital del nödvändig för byggnadsfunktion |                                         |
| Byggnad och byggnadsfunktion - nyanläggning                                   | <b>0,5 m</b><br>marginal till färdigt golv och vital del nödvändig för byggnadsfunktion | <b>0,2 m</b><br>marginal till färdigt golv och vital del nödvändig för byggnadsfunktion |                                         |
| Framkomlighet - nyanläggning högprioriterat vägnät, stråk och utrymningsvägar | Max djup <b>0,2 m</b>                                                                   |                                                                                         |                                         |

Säkerhetsmarginal till dimensionerande händelse. Angivna höjder i tabellen är relativa höjder

### Principer för avsteg från rekommendationer

Huvudprincipen för planering av ny bebyggelse är att undvika risker med översvämningssproblematik genom att bygga på säker nivå. I undantagsfall kan avsteg från rekommendationer ske utifrån nedanstående motiv:

- Påverkan på kulturhistoriska värden
- Påverkan på miljövärden
- Samhällsekonomiska avvägningar
- God stadsmiljö

#### Läs mer

Förslag till Riktlinje för planeringsnivåer för översvämningssrisk från hav och vattendrag

Då det saknas tvingande krav gällande anpassningsnivåer anser Göteborgs Stad att samhällsekonomiska konsekvenser och hållbarhetsperspektivet måste vägas in vid bedömning av nödvändiga anpassningsåtgärder. Detta innebär att kostnaden för åtgärder jämförs med nyttan i form av minskad risknivå för både den enskilde fastighetsägaren och samhället. Utgångspunkten är att anpassningsåtgärder ska representera en god förvaltning av samhällsmedel och med beaktande av hur kostnader och nyttor fördelas på olika samhällsaktörer och samhällsgrupper. Även möjligheten att skapa en god stadsmiljö kan motivera avsteg under förutsättningar risknivån inte väsentligt påverkas. God stadsmiljö innehåller många olika aspekter och där klimatfrågan är en del men de olika delarna måste sammanvägas till en helhet och värderas. Andra aspekter som inryms i god stadsmiljö är bland annat kulturmiljö, tillgänglighet, närhet till kollektivtrafik och hushållning med energi och naturresurser. Det kan innebära avsteg från planeringsnivåer för att i stället åstadkomma skydd exempelvis via objektsskydd.

Motiv och konsekvenser av avsteg ska belysas i planhandlingen och godkännas av stadsbyggnadsnämnden. En förutsättning för avsteg är det övergripande målet att människors hälsa och säkerhet inte äventyras. Principer för avsteg och metodbeskrivning kommer att behöva utarbetas efter hand allt eftersom strategierna implementeras i planeringen.

I vissa fall kan det finnas skäl att tekniska skydd kan medge avsteg ifrån planeringsnivåer. Detta under förutsättning att särskild riskutredning utförs och kan visa att risken inte blir betydande. Konsekvenser och beroenden skall då analyseras och tydligt redovisas i planhandlingen. Ett avsteg från planeringsnivåerna med hjälp av tekniska skydd kan innebära att robustheten minskar och sårbarheten vid en extrem händelse ökar. Vid utformning av tekniska skydd ska behovet av påbyggnadsbarhet bedömas. Om tekniska skydd avser utgöra långsiktigt skydd ska planeringen säkra att det finns utrymme för att kunna höja skyddens effektiva skyddshöjd vid behov.

### *Anpassning till stigande havsnivåer*

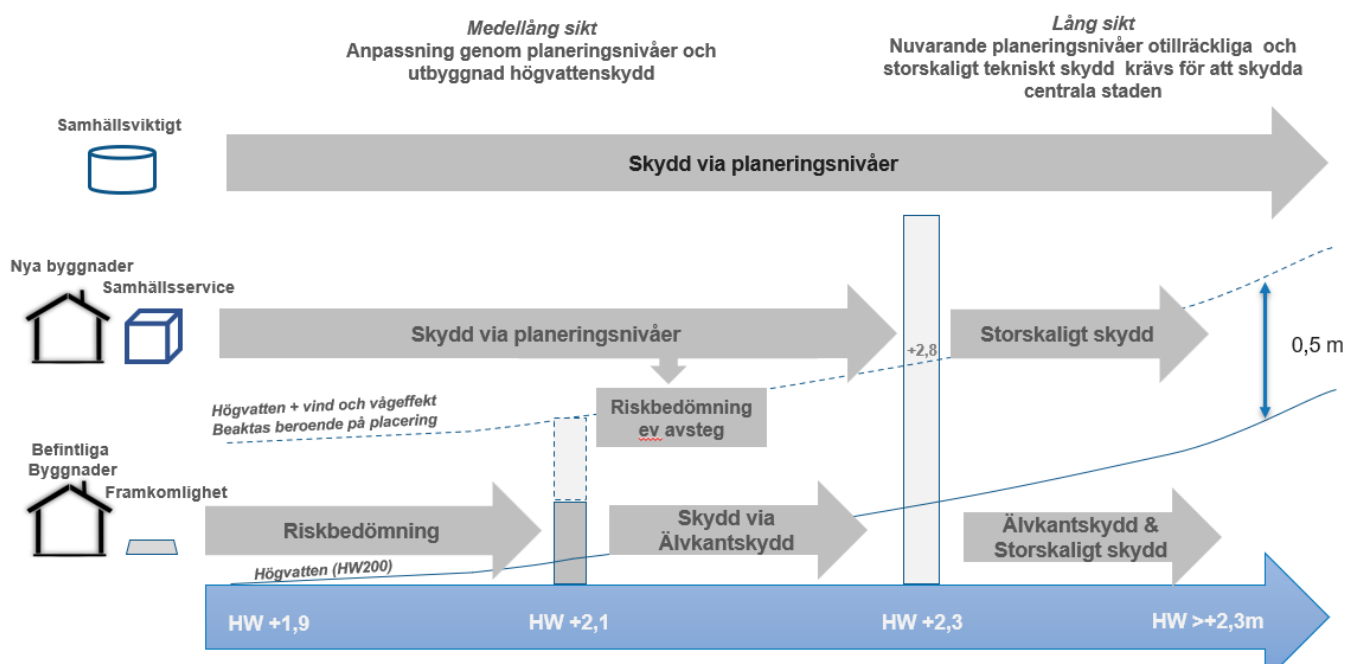
Göteborgs Stad har tagit fram övergripande strategier för att minska översvämningsrisker i samhället från stigande hav. För centrala Göteborg innebär strategin anpassning genom åtgärder på medellång och lång sikt i form av högvattenskydd och yttre portar (Figur 1). Med medellång sikt menas fram till ca år 2070 och med lång sikt menas bortanför det. Den kritiska tidpunkten mellan medellång och lång sikt definieras av när dagens befintliga planeringsnivåer inte ger tillräckligt skydd utan behöver kompletteras med någon form av storskaligt tekniskt skydd. Utifrån dagens kunskap om framtida havsnivåförändringar ger stadens planeringsnivåer tillräckligt skydd i cirka 50 år det vill säga till cirka år 2070.

På medellång sikt innebär anpassning att kommunen tillämpar föreslagna planeringsnivåer och samordnar planeringen av ett högvattenskydd. För de centrala delarna av Göteborg planeras högvattenskydd längs Göta älv och dess anslutande vattendrag. Syftet med ett högvattenskydd är att skydda befintlig bebyggelse och infrastruktur på medellång sikt, göra marken lämplig för planering och exploatering med avseende på risk för översvämnings från hav och skapa

förutsättningar för långsiktigt skydd. Det är nödvändigt att kommunen etablerar ett högvattenskydd, även med yttre barriärer, för att skydda lågt liggande områden innanför dessa. Ett högvattenskydd måste också planeras så att det är möjligt att byggas på om yttre barriär inte blir den långsiktiga lösningen. Enligt Göteborgs anpassningsstrategi behöver det första steget med högvattenskydd vara på plats på medellång sikt runt år 2040. Det är viktigt att kommunen tar ett samlat grepp kring utformning, uppförande, förvaltning, drift och reinvestering av högvattenskydd för att säkerställa skyddets funktion och rådighet över tid

Det andra steget är att skydda Göteborg på lång sikt genom att anlägga yttre stormbarriärer i Göta älv och Nordre älv. Att få ett yttre skydd på plats kräver en omfattande och tidskrävande process då vare sig finansiering, organisation eller prövning mot miljö, - riks- eller andra intressen är utförd. Arbetet med ett långsiktigt skydd bör därför påbörjas snarast då det med de klimatscenarier som nu finns, ser ut att behöva vara på plats runt år 2070 och det är av stor vikt att berörda intressenter är med i planeringen från start. De yttre portarna är en nationell angelägenhet, eftersom de även skyddar nationell infrastruktur.

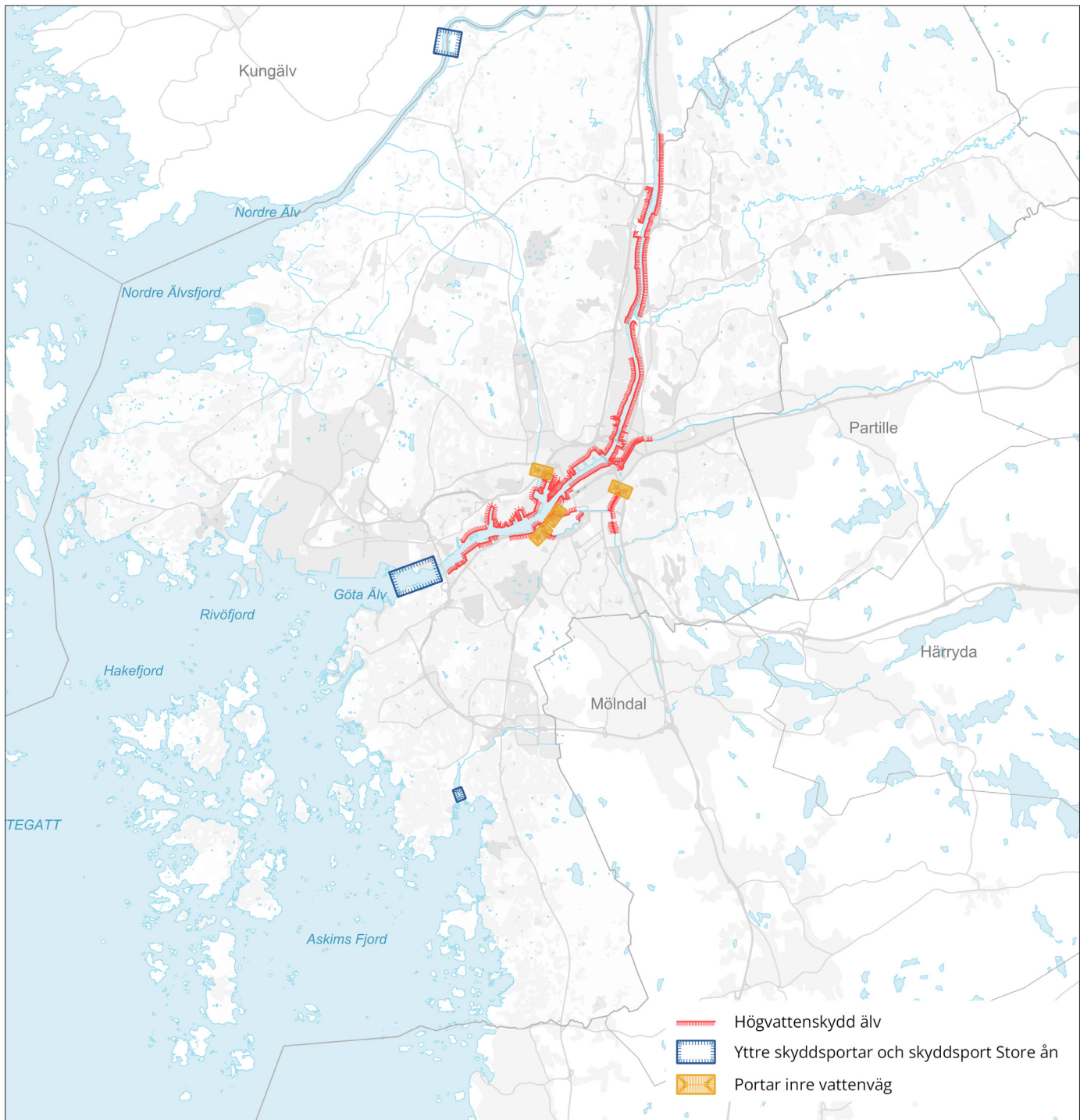
För kusten, de områden som ligger utanför tekniska skydd, innebär strategin att löpande anpassa till stigande havsnivåer genom att bibehålla en planeringshorisont på 100 år. Genom att upprätthålla ett långsiktigt perspektiv kan en tydlighet och förutsägbarhet skapas. Detta ger en möjlighet till att långsiktiga investeringsbeslut kan tas men också att beslut kan tas kring avveckling av utsatta områden.



Utvecklad illustration för översvämningsstrategi för högvatten i havet exemplifierat med vattenståndsangivelser avseende högvatten med 200 års återkomsttid i centrala Göteborg. Höjdangivelser i RH2000.

Utifrån klimatförändringarna och förväntningen av ett kontinuerligt stigande hav måste anpassning ske löpande och planeringshorisonten behöver flyttas fram i takt med havsnivåhöjning. Om tekniska skydd ska kunna motivera avsteg ifrån planeringsnivåer får avgöras utifrån förutsättningarna i varje enskilt fall. För att skapa robusthet i nya fastighetsbestånd bör utgångspunkten vara att planeringsnivåer för byggnader följs. I vissa fall där föreslagna planeringsnivåer medför betydande samhällsmässiga nackdelar bör avsteg kunna övervägas

Karta som visar högvattenskydd och portar



Då stora delar av befintlig infrastruktur är beroende av skydd bör tekniska skydd även kunna anses ge acceptabel risknivå för nya vägar om det bedöms medföra stora samhällsekonomiska fördelar och acceptabel riskbild.

### *Anpassning till höga flöden*

Översvämning till följd av höga flöden sker redan idag varför det är viktigt att redan nu arbeta förebyggande med frågan. Anpassning till höga flöden nu och i framtiden innebär att staden tillämpar föreslagna platsspecifika planeringsnivåer. Göteborgs stad saknar för närvarande övergripande strategier för skydd mot översvämningar orsakade av höga flöden och behöver planera för att minska översvämningsrisker längs med vattendrag genom att arbeta ur ett avrinningsområdesperspektiv och utarbeta strategier för respektive vattendrag. Att arbeta för att hålla vatten i landskapet och minska snabb avledning ger förutsättningar för att utjämna volymsrik nederbörd och skyfall och minska risken för översvämning vilket också minskar risken för torka i ett varmare klimat.

Genom att arbeta mellankommunalt i ett avrinningsområdesperspektiv kan åtgärder genomföras där de är med effektiva. Ett exempel på sådant arbete är samverkan kring Mölndalsån, se faktaruta nedan.

### *Anpassning till skyfall*

Hantering av ytligt överskottsvatten, vattenmängder som uppstår vid regn med hög intensitet ett så kallat skyfall, sker primärt med syfte att begränsa skador och skydda människors hälsa och säkerhet. Vid utformning av översvämningsåtgärder ska även miljö- och föroreningsaspekter beaktas. Utgångspunkten vid exploatering är att minska andelen hårdgjorda ytor för att så långt som möjligt minimera avrinningen vid skyfall samt att minimera risken för skador vid extremt väder. Möjligheten till lokal utjämning ska sökas i första hand och avledning i andra hand. Vid närhet till havet eller Göta älv gäller det omvända. Anläggningar för bortledning och fördröjning av överskottsvatten dimensioneras för att ett klimatanpassat 100-års regn inte ska ge skador på byggnader.

Utgångspunkten är att den ytliga avrinningen ut från området inte får öka förutom då vattnet avleds direkt till Göta älv eller havet. Som ett led i klimatsäkeringsarbetet har Göteborgs Stad tagit fram ett geografiskt planeringsunderlag, så kallade strukturplaner för skyfall. Strukturplanerna utgår från vattnets naturliga strömningsvägar, inom och genom staden vid ett skyfall. De visar möjliga skyfallsytor för fördröjning och skyfallsleder för kontrollerad avledning, för att ta hand om vatten vid översvämningar. Strävan är att dessa ska finnas på platser där översvämningar tolereras.

Utgångspunkten är att funktionen av strukturplanerna behöver säkerställas, förutsatt att det är försvarbart ur ett hållbarhetsperspektiv. Avsteg bör endast ske om en lika hög funktion, i hela den aktuella åtgärdskedjan, kan säkerställas. Begränsningar kan påverka hela systemet, både uppströms och nedströms, och riskerar att få stora konsekvenser i närområdet. Strukturplanerna pekar ut lågpunkter och öppna platser i landskapet som är de mest lämpliga platserna för hanteringen ur vattnets perspektiv. All annan hantering kommer oftast att vara förenat med större kostnader och tekniska utmaningar. Åtgärderna i strukturplanerna har inte avvägts mot andra intressen, utan är i detta skede ett planeringsunderlag som behöver kompletteras med ytterligare åtgärder vid exploatering och detaljplanering.

---

### **Mellankommunal samverkan för att minska risken för översvämningar i Mölndalsåns omgivningar.**

För att minska risken för dramatiska översvämningar av Mölndalsån och säkerställa dricksvattentillgången samverkar sedan 2006 Göteborgs stad, Mölndals stad och Härnäs kommun kring regleringen av ån. Genom att samordna vattendomar, ta fram en strategi för regleringen och investera i tekniska lösningar för övervakning finns nu ett system för att begränsa nivåerna vid höga flöden. Sedan 2024 är reglering fullt utbyggd uppströms Mölndals centrum vilket innebär att Göteborgs stad har kunnat revidera planeringsnivåerna för Mölndalsån kopplat till dimensionerande flöde. Göteborg arbetar vidare med att planera för ett genomförande av högvattenskydd för att uppnå full funktion i styr- och reglersystemet.

---



## Anpassa till ett varmare klimat

Långsiktigt hållbara och anpassningsbara städer som kan hantera ett varmare klimat ska skapas genom att:

- Planera för ett varmare klimat med fler och längre värmeböljor.
- Planera för ett nätverk av svala öar och svala korridorer.
- Vårda naturen och dess ekosystemtjänster för att ge ett bra mikroklimat genom att bevara och planera för mer grönska i staden.
- Bevara och planera för mer grönska i staden, exempelvis gröna fasader, parker och gatuträd som ger skugga och en avkylande effekt.
- Värna och öka andelen parker, vattendrag och öppna områden för att bidra till en minskad effekt av värmeöar.
- Öka krontäckningsgraden i framför allt innerstaden och mellanstaden.
- Planera för ett varmare klimat i efterföljande skeden genom att analysera behov av åtgärder för att minska risker vid värmeböljor.

## Anpassning

Klimatförändringarna kommer att medföra fler och längre värmeböljor, som kan ge konsekvenser för en stor andel av befolkningen. Detta gäller särskilt barn, äldre och sköra personer. Människor i städer riskerar i högre grad att utsättas för värmestress och negativ hälsopåverkan vid värmebölja. För att minska negativa konsekvenser av ett varmare klimat bör urbana miljöer utformas så att de främjar en komfortabel stadsmiljö. En grund för en god beredskap för att hantera värmeböljor kan skapas genom planeringen av stadsmiljön.

Olika platser i staden kan upplevas olika vid värme. Temperaturen kan variera beroende på till exempel bebyggelsemorfologi, hårdgöringsgrad, ytmaterial och närhet till träd, grönska och vatten. Hårdgjorda ytor i städer lagrar värme, vilket kan ha negativ hälsopåverkan. Parker, vattendrag och öppna områden bildar områden av kalluft som mildrar effekten. Exempelvis har gröna fasader och gatuträd en avkylande effekt och ger skugga.

Den mest effektiva åtgärden för att sänka stadstemperaturen är att använda grönska, genom att bibehålla och öka andelen skuggande gatuträd och grönska samt öka närheten till parker och naturområden i staden. Tät bebyggelse minskar värmestress dagtid. Tät bebyggelse bör dock alltid kombineras med grönska för att minska värmestressen nattetid. Grönska kan bidra till att reglera temperaturen både lokalt i kvarter och på stadsdels- och stadsnivå.

Parker och naturområden är oftare svalare jämfört med gator och torg i stadens centrala delar. Vegetation sänker temperaturen genom att skugga närliggande områden men också genom avdunstning av vatten från mark och vegetation. Vegetation i flera skikt, med gräs, buskar och träd ger en större volym, vilket ger större effekt. Parker och skogsområden kan ha en nedkylande effekt på närliggande stadsmiljöer. Kunskapen behöver fördjupas om hur olika strukturer, gatustråk, byggnader och fasadbeklädnader bör planeras och utföras i olika delar av staden för att minska påverkan från värmeböljor.

Krontäckningsgraden har stor betydelse för klimatet i urban miljö. Frågan är i sig komplex, då många faktorer spelar in, som till exempel albedo (ytans värmereflektion), trädens arkitektoniska uppbyggnad, trädens placering längs en gata och vindförhållanden. Forskning har visat att bara krontäckningsgraden ökar med ett fåtal procent, så kan temperaturen sänkas kraftigt i staden genom att ge trädskugga på hårdgjorda ytor, särskilt under årets varmaste dagar. Träd

är den mest effektiva åtgärden då träd har fördelen att de både ger skugga och evapotranspirativ svalka. Flera städer i världen och Sverige ligger före i arbetet med en målsättning om andelen krontäckning i stadskärnan. Exempelvis har både Malmö och London satt som mål att arbeta mot en täckningsgrad på 25 % i alla stadsdelar. I Göteborg är behovet av en ökad krontäckning störst i innerstaden, där den idag är som lägst och andelen hårdgjord mark som störst.

### *Planera för ett varmare klimat*

Effekterna av de åtgärder som finns för att hantera värme är lokala, vilket innebär att värme behöver hanteras i en lokal skala i planeringen. Det som påverkar risken för värmestress allra mest är andelen skugga i ett område, vilket i sig styrs av, förutom närvaron av hög vegetation, bebyggelsens utformning, samt vilken orientering den har i förhållande till väderstrecken och därmed solinstrålningen. Detta innebär att det dels går att påverka risken för höga temperaturer genom en genomtänkt bebyggelseutformning, dels att bebyggelseutformningen är en viktig förutsättning för att bedöma var det behövs åtgärder. På platser där det är hög solinstrålning under dagen, är behoven av åtgärder störst, för att kompensera för den höga solexponeringstiden. För att kunna minska risken för höga temperaturer i staden behövs värmebelastningen i komplexa urbana miljöer modelleras i samband med detaljplaneringen.

I ett varmare klimat finns behov av svala öar och svala korridorer dit människor kan ta sig för svalka vid värmeböljor och för att kunna röra sig genom staden. Ett nätverk av svala öar och svala korridorer behöver skapas genom att planera ur ett områdesperspektiv med avseende på ett varmare klimat.

### **Ändring markanvändningskartan**

Markanvändningskartans lager under Värden och hänsyn som visar ytor med risk för översvämning och höga vattenstånd uppdateras utifrån aktuella nivåer.

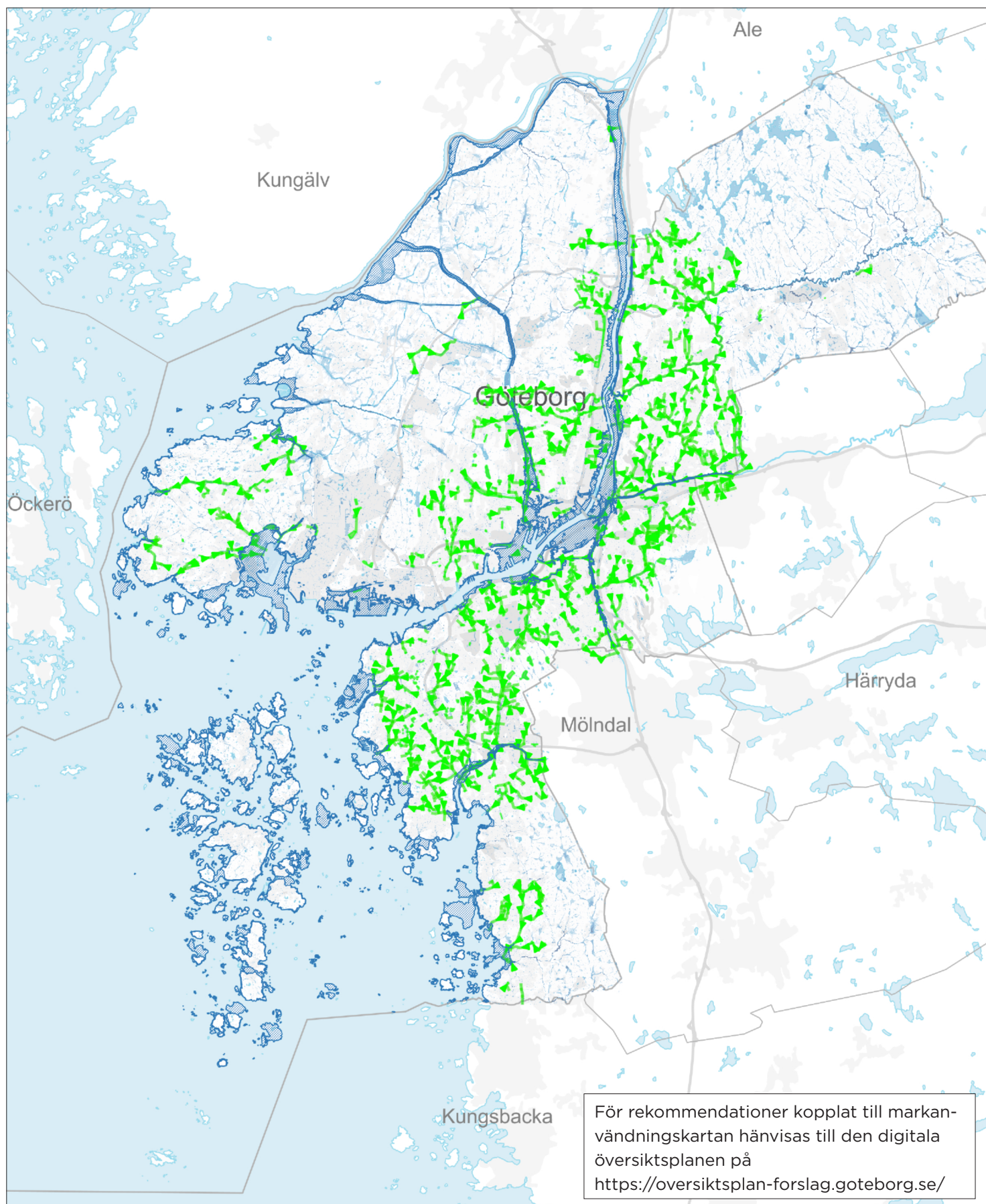
### **Sammanfattning av konsekvenser**

Förslaget till ändring med avseende klimatanpassning innebär att relevanta delar av det tematiska tillägget till översiktsplanen för översvämningsrisker har arbetats in i ett nytt kapitel. Nya planeringsinriktningar och texter har uppdaterats utifrån ny kunskap. Inarbetningen skapar en större samstämmighet och tydlighet kring planeringen för ett förändrat klimat med ökande översvämningsrisker och stigande temperaturer.

Delar av det tematiska tillägget för översvämningsrisker kommer att utvecklas till ett kunskapsunderlag för att kunna nyttjas som stöd i samband med stadsutvecklingen.

Planeringsnivåer för översvämningsrisker har reviderats och lyfts ut ur översiktsplanen. En riktlinje med planeringsnivåer för översvämningsrisker från hav och vattendrag föreslås att antas av stadsbyggnadsnämnden. Att planeringsnivåerna lyfts ut till riktlinje innebär att de kan uppdateras när till exempel ny kunskap framkommer eller när åtgärder görs. Detta förenklar processen och möjliggör att riktlinjerna hålls aktuella.

Planeringsnivåerna för stigande hav för området utanför utredningsområde för skyddsportar har uppdaterats efter ny kunskap och för att kunna stödja en planeringshorisont på 100 år för ny bebyggelse. Detta innebär att planeringsnivåerna för kustzonen höjts något vilket innebär att ny bebyggelse inom ett större område blir beroende av åtgärder för att uppnå rekommenderade planeringsnivåer.



■ Risk för översvämning och höga vattenstånd

— Skyfallsled

■ Skyfallsyta

Vattendjup vid skyfall

Planeringsnivåerna för centrala staden, området mellan Älvsborgsbron och Mariholmsbron, är detsamma som tidigare och har nu en planeringshorisont på ca 50 år. Fortsatt planering av centrala staden görs att ett beroende skapas av att yttre portar behöver vara på plats om ca 50 år. De yttre portarna behövs också för att skydda befintlig bebyggelse och värden i den centrala staden mot höga havsnivåer.

Förtydligande görs avseende vad som anses vara samhällsviktig anläggning och samhällsservice avseende översvämningsrisker och främst med fokus på höga havsnivåer. Detta ger en tydlighet i kommande planering och för verksamhetsutövare och anläggningsägare vad som avses och vilka krav som ställs beroende på typ av anläggning som planeras.

Avsnittet om ökade temperaturer uppdateras efter ny kunskap. För att hantera ett varmare klimat behövs grönområden, skuggande träd och gröna fasader. Stadsmiljöer utformas för att mildra värmestress, särskilt för utsatta grupper som äldre och barn. Ändringarna förstärker de skrivningar som finns i gällande översiktsplan och tillför nya förtydligar aspekter om klimatförändringarna som ett varmare klimat utifrån aktuellt kunskapsläge.

I kartunderlaget har informationen med riskområden för översvämning uppdaterats utifrån ny kunskap och framflyttad tidshorisont för kustzonen. Detta innebär att större områden pekas ut som riskområden för översvämning.

Förslag om ändring genom nytt tematiskt kapitel Klimatanpassning föranleder att gällande översiktsplan ändras i mindre omfattning avseende skrivningar som direkt kan kopplas samman med förslaget om inarbetning av delar av tematiskt tillägg översvämningsrisker i översiktsplanen.



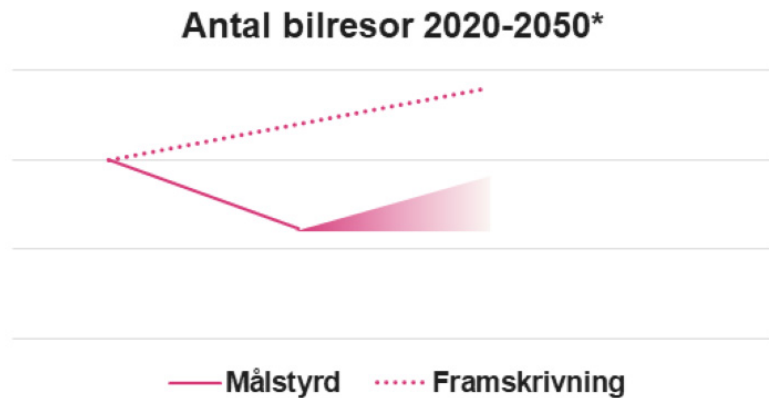
### Mobilitet och infrastruktur: Föreslagna ändringar i korthet

- Inledande text i översiktsplanens kapitel Mobilitet och infrastruktur kompletteras.
- Strategin effektiv användning av befintlig infrastruktur utvecklas med avseende på styrning av parkering och delningstjänster samt kring hur fyrstegsprincipen ska tillämpas.
- Strategin ökad andel resande till fots, med cykel och med kollektivtrafik kompletteras med en ny inriktning för färdmedelsfördelning i linje med Göteborg Stads mål för minskad klimatpåverkan samt ett förtydligande avseende på funktioner och kvaliteter för cykelplanering.
- Strategin tillförlitlig framkomlighet för godstransporter kompletteras med nya och ändrade inriktningar för godstransporter.
- Komplettering av inledande text

## MOBILITET OCH INFRASTRUKTUR

### Komplettering av inledande text

*Följande text och illustration föreslås läggas till i inledningen av kapitlet Mobilitet och infrastruktur*



Principiellt diagram över trafikutvecklingen enligt Trafikverkets prognos (scenario basprognos 2045 samt extrapolerad framskrivning till år 2060) och Göteborgs Stads mål för trafikutvecklingen till 2030 med olika scenarier för antal bilresor efter år 2030.

I samband med vissa större exploateringar är det ofrånkomligt med viss biltrafikökning, men så långt som möjligt ska ny eller utökad infrastruktur för biltrafik undvikas. För att ett nytt område ska kunna generera viss biltrafik behöver kringliggande områden minska sitt bilresande, med hjälp av utökad kollektivtrafik och förbättringar för resande med gång och cykel. Resurser ska läggas på åtgärder för att stärka förutsättningarna för de mer hållbara och yteffektiva trafikslagen.



Med sådana åtgärder kan kurvan för hur personbilsresor ökar enligt Trafikverket prognos (scenario basprognos 2045 samt extrapolerad framskrivning till år 2060) ändras så att utvecklingen går i riktning mot de mål som Göteborgs Stad har för trafikutvecklingen. På kort sikt, till år 2030, bedöms störst potential ligga i överflyttning till cykelresor och i viss mån till gångresor och kollektivtrafikresor. På 2030-talet förväntas ett antal större kollektivtrafikåtgärder färdigställas (Västlänken, Lindholmsförbindelsen, förlängda spårvagnar, metrobussutbyggnad) vilket ger en större potential för överflyttning till kollektivtrafiken. På längre sikt förväntas fotgängarflödena öka i takt med att staden förtätas och fler får närmre till sina målpunkter, vilket gör gångresan mer konkurrenskraftig. Om antalet bilresor ökar efter 2030 behöver denna ökning hanteras genom att belastningen på vägnätet, genom olika styrmedel, fördelas mer jämt över tid och rum. Utöver personbilstrafiken ökar behovet av transporter av varor och gods i den växande staden. Med hänsyn till Göteborg som ett nationellt gods- och logistiknav visar prognoser från Trafikverket att mängden godstransporter kommer öka. För att nå Göteborgs Stads mål om minskad klimatpåverkan från transporter behöver också yrkestrafiken bidra till ett minskat vägtrafikarbete.

## Nya och ändrade inriktningar för mobilitet och infrastruktur

### *Effektiv användning av befintlig infrastruktur*

Följande strategi föreslås förtydligas (tillägg i kursivt):

- Använd styrmedel och påverkansåtgärder enligt fyrstegsprincipen och utveckla stadens arbete med *mobility management*.

Fler människor på samma yta kräver en omdisponering av gaturummet. På flera håll är det idag trångt på såväl gator och hållplatser som på bussar och spårvagnar i rusningstrafik. Det är varken ekonomiskt eller ytmässigt önskvärt att skapa ny infrastruktur i en sådan takt att antalet meter gata och spår per person behålls eller ökas när befolkningen växer. Istället måste den infrastruktur vi redan har användas mer effektivt. 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.

Information samt styrning och ledning av vägtrafiken i kombination med åtgärder som begränsar antalet fordon kan säkerställa en god framkomlighet för trafikanter och godstransporter. Det kan handla om styrning i rum och tid för att maximera kapaciteten i systemet. För att göra kloka investeringar och hushålla med befintlig infrastruktur är planering enligt fyrstegsprincipen till stor nytta. De första två stegen handlar om att tänka om och optimera, det tredje om att bygga om och det sista steget handlar om nybyggnation.

Möjligheterna att röra sig i staden varierar beroende på var du bor, vart du ska och dina egna personliga förutsättningar. Män och kvinnor har olika resvanor och beroende på ålder kan behov, önskemål och förmåga att förflytta sig variera. För att skapa tillgång till staden krävs en effektiv infrastruktur, som inte tar upp för mycket yta i förhållande till andra funktioner och värden. Våra gator och torg ska också vara tillgängliga så att trafiksystemet erbjuder personer möjlighet till full delaktighet i samhället oavsett funktionsnedsättning, ålder, kön eller ekonomi. Parkeringar på gatumark är huvudsakligen till för angöring och korttidspar-

kering, exempelvis för besökare och citydistribution. Trafiksystemet är effektivt först när det kan användas av alla.

För att säkerställa tillförlitliga transporter för gods och en effektiv kollektivtrafik, samt för att binda samman staden över större avstånd, behöver övergripande trafikleders funktioner säkerställas. Göteborgs Stad ska verka för att omvandla körfält på de stora lederna, till prioriterade körfält för kollektivtrafik och gods, för att på så sätt kunna öka dess användning i linje med stadens mål.

Styrmedel och påverkansåtgärder, mobility management, som kampanjer för hållbart resande, prissättning på parkering, förskjutna tider för skolstart eller uppmuntran till att arbeta hemma någon dag per vecka ger en effektivare användning av befintlig infrastruktur utan att infrastrukturen i sig behöver förändras. Den här typen av åtgärder är ett effektivt sätt att skapa förutsättningar för ett mer hållbart trafiksystem både för befintlig infrastruktur samt i byggskedet.

Där befintlig infrastruktur, styrmedel och påverkansåtgärder inte räcker till för att nå våra mål kan ny infrastruktur behöva byggas ut. Göteborg planerar därför för nya länkar för järnväg, kollektivtrafik, förbindelser över älven samt nya gator som ökar finmaskigheten och bidrar till ett mer flexibelt och robust trafiksystem.

*Ökad andel resande till fots, med cykel och med kollektivtrafik*  
Följande strategi föreslås läggas till:

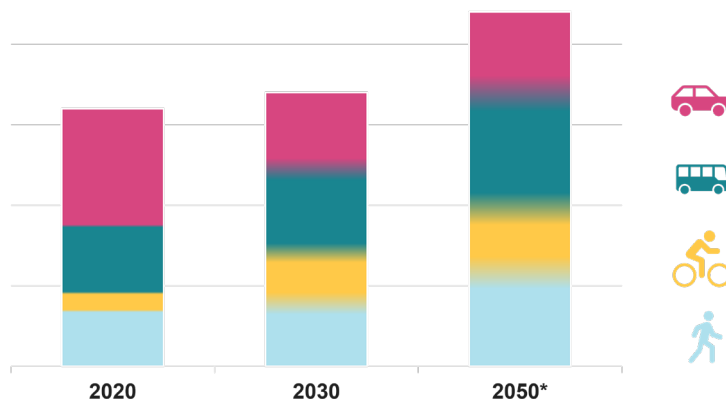
- Arbeta för att möjliggöra en färdmedelsfördelning i enlighet med målsättningen om minskat vägtrafikarbete.

Följande strategi föreslås förtydligas (tillägg i kursivt):

- Underlätta för ett hållbart och flexibelt resande där bilen kompletterar övriga trafikslag eller används som en del av resan, genom lösningar *som leder mot stadens målsättning om minskat vägtrafikarbete.*

Göteborg har högt ställda mål för en omfördelning av resor till mer hållbara trafikslag. För att nå målen behöver trafiksystemets utveckling hanteras på flera nivåer samtidigt och alla åtgärder behöver sträva i samma riktning. Ibland kan det handla om att prioritera vissa trafikslag, ibland om att lyfta fram platsspecifika värden. Utvecklingen av infrastruktur behöver samverka med styrmedel för de olika trafikslagen. Åtgärder behöver genomföras på olika skalor och på olika nivåer. Flera parametrar har betydelse, där rymligare gångbanor, ett förbättrat gatunät och ytterligare länkar i järnvägssystemet är lika viktiga.

Färdmedelsfördelning Göteborg 2030 utifrån målsättningarna i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021 samt vid utbyggd översiktsplan. Avser resor till, från och inom Göteborg på vardagar.



När Göteborg och regionen växer kommer det totala antalet resor att öka med 5-10 % mellan 2020 och 2030. När översiktsplanen är utbyggd utifrån sin redovisade potential förväntas resandet i Göteborg öka med cirka 40 % jämfört med 2020. För att nå målet om minskat vägtrafikarbete i enlighet med Göteborgs stads miljö- och klimatprogram behöver minst 40 % av resorna i Göteborg ske till fots eller med cykel år 2030, och minst 55 % av de motoriserade resorna i Göteborg behöver ske med kollektivtrafik år 2030. Samtidigt måste näringslivets transporter bli mer effektiva så att dess prognostiserade trafiktillväxt inte tillkommer fullt ut.

Detta är ett kommungenomsnitt och därmed behöver områden med goda förutsättningar för hållbart resande ta ett större ansvar för omställningen. Förutsättningarna varierar i Göteborg där potentialen i det korta tidsperspektivet är störst i delar av innerstaden och mellanstaden samt in- och utpendling med god tillgång till kollektivtrafik. Därtill finns stor potential för resor med närhet till service och arbetsplatser till fots och med cykel. På längre sikt behöver nybyggnadsområden planeras för att bära ett större ansvar för förändringen av kommunens färdmedelsfördelning.

Ett finmaskigt sammanhängande gatunät i Göteborg behöver utvecklas för att främja resandet till fots och med cykel. För gående är sammanhängande gångvägsnät och hög korsningstäthet viktigt. Det skapar fler vägval, ger mänskligare skala, ökar tryggheten och bidrar till stadsliv. Viktigt är också hastighets-säkrade korsningspunkter som ger fotgängare och cyklister möjlighet att korsa tryggt och säkert där det finns behov av att korsa.

För cyklister är det viktigt med sammanhängande nät, men också framkomlighet och flyt samt möjlighet att cykla i olika hastigheter. Grundläggande faktorer som komfort, orienterbarhet och igenkänning, genhet, trafiksäkerhet och trygghet måste också beaktas.

Cykelvägnätet delas in i de tre nätklasserna pendlingscykelnät, övergripande cykelnät och lokalt cykelnät. Cykelvägnätets funktion medför olika krav på till exempel hastighetsstandard, vilket i sin tur styr cykelbanans geometri och bredd samt utformningen av korsningar. De olika delarna av näten ska uppfylla funktionskraven, men utformas olika beroende på till exempel miljön och antalet cyklister.

Pendlingscykelnätet är till för alla typer av längre cykelresor och knyter samman tyngdpunkter och större målpunkter som ligger längre ifrån varandra, från cirka 5 kilometer och uppåt. Pendlingscykelnätet kännetecknas av breda cykelbanor som gör det möjligt för cyklister, som färdas i olika hastigheter och med olika förutsättningar, att känna sig trygga och säkra. Cyklisternas framkomlighet i bland annat korsningar ska vara prioriterad jämfört med personbilar. Nätet ska ha en hög standard på drift och underhåll året runt. För vissa delar av pendlingscykelnätet, särskilt i innerstaden, kommer det inte vara möjligt att uppfylla alla funktionskrav, men eftersom pendlingscykelnätet knyter samman avlägsna målpunkter är det viktigt att hålla fast vid att nätet ska vara sammanhängande, även om standarden sjunker på några delsträckor.

Det övergripande cykelvägnätet utgör grunden i cykelvägnätet och skapar en finmaskig struktur av sammanhängande och väl utformade cykelvägar. Det övergripande nätet finns såväl inom täta stadsområden som mellan tyngdpunkter och målpunkter. För att skapa en stad med hög tillgänglighet för cyklister ska stråk och korsningar anpassas till cyklisternas krav. Det övergripande cykelvägnätet ska utvecklas i takt med att staden växer och byggs om.

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. Det lokala cykelvägnätet behöver inventeras med särskilt fokus på barns möjligheter att cykla säkert och tryggt till skola och andra målpunkter.

Med nya former av cykling såsom elsparkcyklar och elcyklar blir samspelet på cykelbanor och med andra trafikslag mer komplext samtidigt som det skapar nya förutsättningar för att resa med cykel längre sträckor. Det är viktigt att säkerställa plats för cykelparkering vid stationer och målpunkter och utformningen av cykelställ behöver ta hänsyn till nya typer av cyklar. Barn behöver en störningsfri och trygg utemiljö utan cykelfordon i hög hastighet. Därför bör cykelvägar nära bostaden utformas med omsorg. Stråk för gående och cyklisterna kan med fördel kopplas samman med blågröna stråk för en mer trivsam resa.

Bilen kommer även i fortsättningen vara ett viktigt färdmedel, även om den inte kommer att vara det vanligaste. Det fysiska, ekonomiska eller klimatmässiga utrymmet för större väginvesteringar kommer att vara litet. Det betyder att biltrafikens fortsatta framkomlighet bygger på att minst hela resandeökningen sker med andra färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik. 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. Fler boende, besökande och verksamheter innebär mer av godstransporter, varudistribution och annan nyttotrafik som behöver prioriteras, samtidigt som framkomligheten för utryckningsfordon måste säkerställas. Det understryker nödvändigheten av åtgärder som gör att människor oftare kan och väljer att gå, cykla och resa med kollektivtrafiken.

Pendelparkeringar eller mobilitetshubbar behöver fortsatt utvecklas längsleder eller på strategiska platser för att kunna byta till hållbara färdmedel, så tidigt som möjligt av resan.

### *Tillförlitlig framkomlighet för godstransporter*

Följande strategier föreslås läggas till:

- Samverka regionalt och mellankommunalt vid lokalisering och planering av olika typer av uppställningsplatser utmed vägnätet i perifera lägen utanför staden.
- Genom reglering och utformning skapa tydliga förutsättningar för trafiksäker och tillförlitlig citylogistik på stadsmiljöns villkor samt genom minskad miljö- och klimatpåverkan.

Följande strategier föreslås förtydligas (tillägg i kursivt):

- Samverka regionalt och *mellankommunalt* vid lokalisering och planering av logistikcentraler och transportintensiva verksamheter.
- Reservera mark i halvcentrala lägen för om- och samlastning för transporter till och från centrala Göteborg och *verka för att näringslivet samordnar om- och samlastning.*

Göteborg har många företag med stora godsvolymer och Nordens största hamn, genom vilken en stor del av Sveriges export och import passerar. Näringslivet

är beroende av att gods kan levereras inom tillförlitliga tidsintervall på bra och säkra transportvägar. Det stora transportbehovet är nödvändigt men problematiskt på många sätt. Vägar och spår belastas och transportererna medför buller, risker, utsläpp av luftföroreningar samt klimatpåverkan. För att uppnå god samhällsnytta bör godstransporter effektiviseras. Till exempel genom att en större andel går på järnväg och sjöfart, ökad fyllnadsgrad, fortsatt utveckling av fordonsteknik och omfördelning av fordonsrörelser över dygnet i kombination med tydliga anvisningar om lämpliga vägar för godstrafiken.

För att åstadkomma en mer sammanhängande stadskärna behöver godstransporter till och från Göteborgs hamn och verksamheterna på Hisingen, på sikt i första hand ske via Hisingsleden, Norrleden, Västerleden och Söderleden. På lång sikt kan godstrafiken på Hamnbanan behöva flytta. Gods som transporteras genom centrala Göteborg påverkar både möjligheter till stadsutveckling och befintliga stadsdelar. Framför allt gäller det utifrån risker med farligt gods. En järnväg till hamnen över Hisingen skulle eventuellt även kunna försörja utökade verksamhetsområden längs Hisingsleden med järnvägstransporter. Vidare behöver staden stödja utbyggnad av laddinfrastruktur för tunga fordon, så att både godstrafik och kollektivtrafik i högre grad kan elektrifieras eller på annat sätt stödja en fossilfri transportinfrastruktur. Laddinfrastruktur, olika typer av uppställningsplatser eller bryggor är viktiga funktioner som med fördel kan kombineras med sam- och omlastningsterminaler.

Det finns tre olika kategorier godstransporter i Göteborg; fjärrtransporter med start- och målpunkt vid Göteborgs hamn eller andra stora logistikverksamheter, citydistribution av varor och avfall i tätbebyggda områden samt bygg- och anläggningstransporter. Den första kategorin har störst volymer.

Citydistribution av varor och avfall till företag, konsumenter och offentliga verksamheter påverkar stadsmiljön då målpunkterna ofta ligger i det sammanhängande stadsområdet. För att godstransporter ska kunna ske i samklang med andra funktioner och kvaliteter som behöver rymmas i en nära och sammanhållen stad behöver villkor och förutsättningar vara tydliga. 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. Tydligheten i villkor och avvägningar ger näringslivet förutsättningar att hitta hållbara lösningar för affärsmodeller över tid. Lokaliseringar för omlastningsterminaler kan komma att behövas i närliggande kommuner och det behöver ske ett samarbete inom regionen kring frågan. Ytterligare uppställningsplatser av olika typer för godstransporter bör anordnas i angränsande kommuner längs infartslederna till Göteborg. Kunskap om behovet av stödjande system för de olika logistikkedjorna, såsom behovet av samlastningsstationer, omlastningscentraler, kombiterminaler, rastplatser och liknande.

### *Minska negativa effekter av biltrafiken*

Trafikstrukturen bidrar till att hålla ihop regionens och stadens olika områden och de människor som lever och verkar här. Samtidigt medför trafiken och dess infrastruktur negativa effekter i form av barriärer, stora markanspråk, buller, luftföroreningar och andra utsläpp. För att Göteborg ska vara en hållbar stad behöver dessa negativa effekter minimeras.



Vägrafiken är den näst största källan till utsläpp av växthusgaser i Göteborg efter raffinaderierna. Trafiken är också den dominerande bullerkällan i Göteborg. För att minska koldioxidutsläppen i den omfattning som krävs för att uppnå 1,5-gradersmålet räcker det inte med en övergång till elektrifierade och fossilfria transporter. Snabb elektrifiering och ökad användning av biobränslen är viktiga delar, men det kommer inte att minska utsläppen så mycket som krävs för att nå klimatmålen på kort tid. Trafikarbetet måste både effektiviseras och minskas. Att öka andelen resande till fots, med cykel och med kollektivtrafik är avgörande.

Bristande trafiksäkerhet som medför till olyckor, skador och dödsfall ska åtgärdas och stadens vision är att ingen ska dödas eller allvarligt skadas i trafiken, vilket också står i Nollvisionen som beslutades av Sveriges riksdag 1997. På väg mot nollvisionen har nationella samt aktörsgemensamma etappmål satts, vilka Göteborgs Stad har anslutit sig till.



Trafiksäkerhetsmål för 2030. Utgångsvärden är medelvärden av utfallen 2017–2019, RPMI. Siffror inom parentes är (max)värden för mållåret 2030 och gäller antal på kommunal vägnät.

Omställningen till mer hållbart och aktivt resande är en väsentlig del i arbetet med att nå målen i stadens miljö- och klimatprogram och de globala målen. Trafiksäkerhet är en av förutsättningarna för hållbara resor och goda stadsmiljöer, tillsammans med trygghet och tillgänglighet. Att fler ska röra sig i staden, men färre ska skadas och omkomma i göteborgstrafiken, kräver ökat samspel mellan gatumiljön, fordonet och människan. Hög hastighet ger stor rörelseenergi och ökad risk för dödliga eller allvarliga personskador och därför ska säker hastighet alltid vara ledstjärnan när vi planerar och bygger nytt. Fotgängare i fallolyckor och cyklister i singelolyckor är de två grupper med högst antal skadade. Det visar på vikten av att även arbeta med åtgärder såsom släta och halkfria underlag samt väl underhållen beläggning i gatumiljön. För att möta dessa utmaningar har Göteborgs Stad sju fokusområden; säker gångtrafik, säker cykling, rätt hastighet, säkra fordon och transporter, trafiksäkra staden under byggtid, suicidprevention samt ledarskap för trafiksäkerhet.

## Sammanfattning av konsekvenser

Ändring av tematiska inriktningar för Mobilitet och infrastruktur innebär förslag på nya och justerade inriktningar som förtydligar de skrivningar som redan finns i översiktsplanen avseende hållbart transportsystem. Sammantaget innebär de föreslagna ändringarna en ökad tydlighet i styrningen mot mer hållbar mobilitet jämfört med den gällande översiktsplanen.

Göteborgs Stad ska göra en förflyttning till färre stadenövergripande program till fler planer beslutade på nämnd- och styrelsenivå. Förslag till ändringar i översiktsplanen arbetar in relevant styrning och konkretisering från miljö- och klimatprogrammet, trafikstrategin, cykelprogrammet, trafiksäkerhetsplanen, parkeringspolicyn och kunskap från arbetet med godsplan. Genom att samla styrning som rör mobilitet och infrastruktur i översiktsplan bidrar denna ändring till färre styrande dokument inom stadsutveckling.

Förslag till ändringar av tematisk inriktning för mobilitet och infrastruktur föranleder ändringar i mindre omfattning i andra delar av översiktsplanen avseende skrivningar som direkt kan kopplas samman med förslaget.

## FÖRESLAGNA ÄNDRINGAR I KORTHET

- Reservat för spår längs väg 158, förbindelse till Öckerö, Bangårdsförbindelsen samt Sprängkullsgatan ändras eller utgår.
- Ny mark för begravning tillkommer.
- Rekommendation för norra och södra älvstråket justeras.
- Strategier från Grönplanen läggs till översiktsplanens inriktningar för Parker, natur och vatten. Inriktningarna gäller att säkerställa lekplatser och lekmiljöer samt att grönstrukturens värdeskapande ekosystemtjänster ska ges utrymme i staden.

## ÖVRIGA ÄNDRINGAR

### Ändrade reservat och utredningsområden för kommunikation

På översiktsplanens markanvändningskarta finns ett antal reservat och utredningsområden utpekade. Syftet med dessa är att synliggöra framtida behov av infrastruktur i form av väg eller järnväg. Utpekandet i översiktsplanen innebär att hänsyn ska tas till reservatens läge och utbredning vid prövning av lov och då detaljplaner ska upprättas. Detta i sin tur innebär en begränsning för annan markanvändning. Några av dessa reservat och utredningsområden har utretts vidare efter det att översiktsplanen antogs vilket innebär att det nu finns möjlighet att minska deras omfattning och därmed möjliggöra för annan markanvändning.

#### *Framtida järnväg, spår längs väg 158*

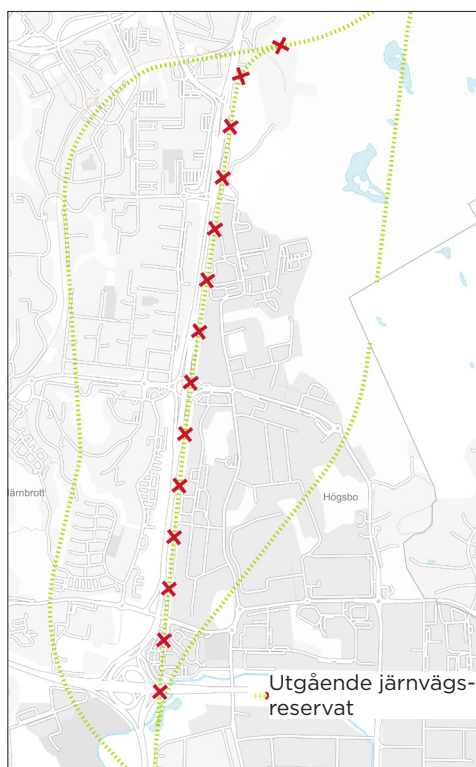
Reservatet för framtida järnväg sträcker sig från kommungränsen mot Kungälv, längs väg 158 (Säröleden) och därefter i tunnel till Västlänken och Haga station. Mellan Järnbrottsmotet och Botaniska trädgården redovisar översiktsplanen tre alternativa, underjordiska korridorer med ett ungefärligt läge. Förslaget till ändring av översiktsplanen är att:

- korridor mitt utgår.
- korridor väst och öst kvarstår tillsvidare.

#### Överväganden

Efter det att översiktsplanen antogs (2022) har möjligheterna att välja bort något eller några av de alternativa järnvägskorridorerna utretts. I utredningen har de tre korridorerna analyserats utifrån stadsutvecklingsperspektiv, teknisk genomförbarhet och geotekniska förutsättningar. Vad gäller teknisk genomförbarhet och geoteknik har alla korridorer sina specifika utmaningar, men omfattningen av dessa är i stort sett likartad för alla tre. Dessa aspekter är därmed inte avgörande för val av korridor. För stadsutvecklingspotential identifierades skillnader mellan korridorerna. Korridor mitt bedöms ha störst potential att främja stadsutveckling, följt av korridor öst och därefter korridor väst.

Att anlägga järnväg i korridor mitt är dock i praktiken endast möjligt om det sker innan eller i samband med omvandlingen av Högsbo industriområde och omgestaltningen av Dag Hammarskjöldsleden till boulevard. Bedömningen är att denna omvandling kommer att påbörjas innan järnvägen skulle kunna byggas



vilket medför att reservatet för korridor mitt inte bidrar till möjligheten att anlägga järnväg. Trots dess höga stadsutvecklingspotential föreslås därför att denna korridor tas bort från översiktsplanen.

Liksom korridor mitt, möjliggör korridor öst ett stationsläge vid Radiomotet. Denna korridor innebär begränsningar för omvandlingen av ett område i södra delen av Högsbo industriområde. Här behöver järnvägen anläggas innan stadsutvecklingen eftersom järnvägsbygget måste ske i ett öppet schakt. Möjligheterna att precisera järnvägens läge kommer att utredas vidare för att minimera det område där stadsutveckling behöver invänta beslut om eventuell järnvägsutbyggnad.

Korridor väst ger möjlighet till stationer i närheten av Frölunda kyrka och vid Marklandsplatsen. Denna korridor kan byggas ut oberoende av omvandlingen av Högsbo industriområde och boulevardprojektet. Korridoren medför dock begränsningar för markanvändningen i områden nära Västerleden. Stationsläget i söder behöver placeras mitt emellan Frölunda torg och Radiomotet, där tillgången till annan kollektivtrafik och till exploaterbara ytor är begränsad. Vid Marklandsplatsen skulle stationen placeras något längre västerut än för korridor mitt, direkt under befintliga hållplatslägen för buss och spårvagn. Om utredningen av korridor öst visar ett genomförbart och preciserat läge kan korridor väst utgå för att undvika blockering av ytorna i södra delen.

### *Framtida väg, ny förbindelse till Öckerö*

Översiktsplanen redovisar två alternativa sträckningar för ny förbindelse till Öckerö. Den södra sträckningen är ett tunnelalternativ och det norra går mestadels i dagen, i tunnel endast genom Hästeviksberget längst ut i väster. Med stöd i den politiska överenskommelsen, som förordar en framtida fast förbindelse via Lilla Varholmen, alternativt som tunnel, är förslaget till ändring av översiktsplanen att:

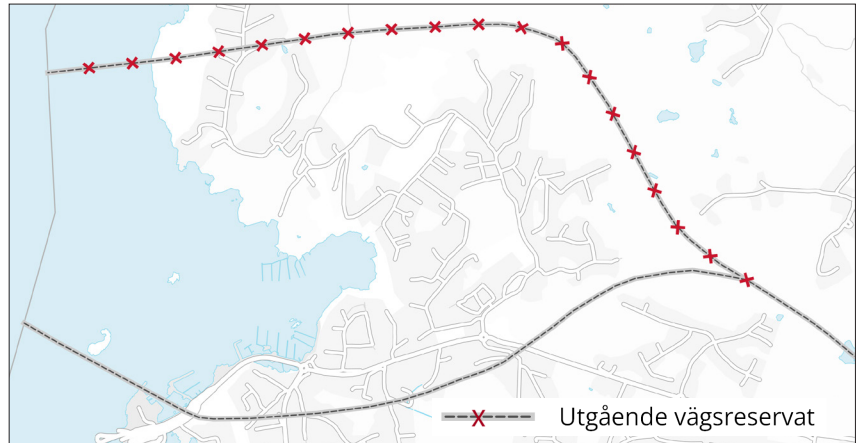
- det norra alternativet utgår.

### **Överväganden**

Trafiksituationen längs väg 155 Hjuviksvägen utreddes av Trafikverket genom en åtgärdsvalsstudie under åren 2018 - 2021. Som en följd av utredningen slöt Göteborgs Stad, Öckerö kommun, Västra Götalandsregionen och Trafikverket en överenskommelse som beslutades av Göteborgs kommunfullmäktige 2022-06-09. I överenskommelsen står bland annat följande på sidorna 3-4:

*"Vidare är parterna eniga om att det sammantaget mest rimliga alternativet är att eventuella större kapacitetshöjande åtgärder i stråket bortom 2040 genomförs i vägens befintliga sträckning, alternativt som tunnel på Hisingen, och där en eventuell fast förbindelse mellan Öckerö och Hisingen ansluter vid Lilla Varholmen. Båda alternativen innebär att kollektivtrafikeringen kan samordnas för Öckerö kommun och områdena längs väg 155 på Hisingen, vilket både ur ett resenärs- och kostnadsperspektiv skapar bäst förutsättningar för en effektiv kollektivtrafik. Båda alternativen möjliggör även en stegvis utbyggnad i stråket."*

En kraftsamling på kort och medellång sikt krävs för att uppnå en tydlig och bestående omställning till mer klimatsmarta resvanor. Tillgängligheten och framkomligheten i stråket bör åtminstone vara på dagens nivå. Utveckling och utbyggnad på kort, medellång och lång sikt kan fortsatt ske stegvis för att åstadkomma en hållbar tillgänglighet i stråket mellan Öckerö och Göteborg.



På medellång sikt kan trimningsåtgärder på väg 155 Hjuviksvägen genomföras i samspel med boendemiljön. Fokus på åtgärderna behöver vara att främja konkurrenskraften för kollektivtrafiken samt säkerställa framkomligheten för blåljustrafiken.

### Utredningsområde Bangårdsförbindelsen

I översiktsplanen finns ett reservat för en framtida vägförbindelse över bangården, mellan Åkareplatsen och Kämpegatan. Vidare finns ett större utredningsområde mellan centralstationen och Svingeln för framtida koppling för gång och cykel över bangården.

Med stöd i planeringsbeslut i stadsbyggnadsnämnden 2024-09-24 avseende fortsatt arbete med Bangårdsförbindelsen är förslaget till ändring av översiktsplanen att:

- reservatet för framtida vägförbindelse över bangården, mellan Åkareplatsen och Kämpegatan utgår.
- utredningsområdet justeras till att omfatta området närmast Odinsplatsen med syfte att inrymma att inrymma gång-, cykel-, och kollektivtrafik.



### Överväganden

Efter att översiktsplanen antogs har en förstudie för Bangårdsförbindelsen tagits fram. Förstudiens syfte har varit att bedöma olika utformningar och lokaliseringar av en förbindelse över bangården. I förstudien konstateras att en viadukt



som placeras vid Odinsplatsen får störst positiv effekt, både ur ett barriärmässigt och ur ett stadsstrukturmässigt perspektiv. Vidare görs bedömningen att en förbindelse bör vara utformad för att stödja hållbara resor, och därför inte inrymma biltrafik, utan i första hand vara till för fotgängare, cyklister och busstrafik.

### Utredningsområde Övre Husargatan/Sprängkullsgatan

Längs Övre Husargatan/Sprängkullsgatan redovisar översiktsplanen ett utredningsområde för framtida spårväg. I översiktsplan beskrivs att avvägningar behöver göras i förhållande till andra kvaliteter och anspråk. Förslaget till ändring av översiktsplanen är att:

- utredningsområdet utgår.

### Överväganden

Det arbete som genomförts efter det att översiktsplanen antogs, bland annat med ett planprogram för Linnéplatsen, visar att spår i Övre Husargatan riskerar att gå stick i stäv med programmets intentioner. Säkerhetskrav förknippade med spårvägsutformningen kan ytterligare förstärka de barriäreffekter programmet avser minska. Spårväg i Övre Husargatan är inte heller inkluderad i Målbild Koll2035. Om det i framtiden finns en vilja att anlägga spårväg i Övre Husargatan bedöms det lämpligare att ansluta spårvägen via befintliga spår i Olivedalsgatan, för att inte skapa nya barriäreffekter i området.

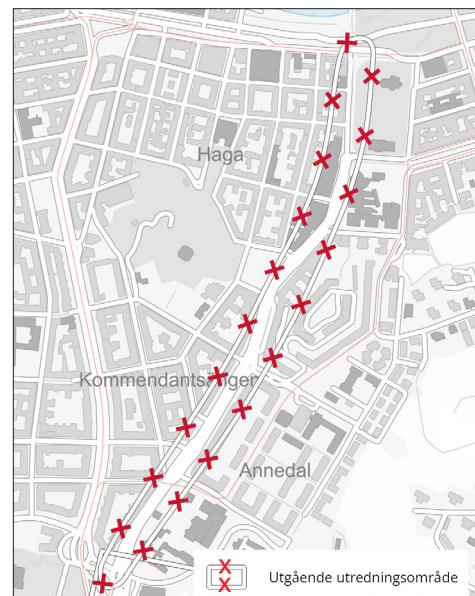
### Norra och södra älvstråken

Längs Göta älvs kanter mellan Älvsborgsbron och Ringön på norra älvstranden och Gullbergsvass på södra älvstranden redovisar översiktsplanen ett framtida älvstråk. I översiktsplan beskrivs att ett sammanhängande gång- och cykelstråk ska stärkas och vistelsevärden tillföras, samtidigt som ekologin längs med älven stärks. Förslaget till ändring av översiktsplanen är att rekommendationen för norra och södra älvstråket ändras till följande lydelse:

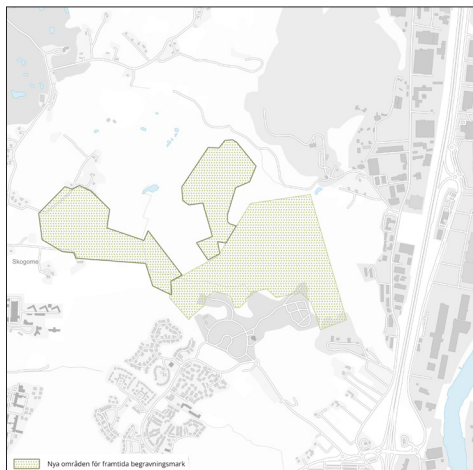
- Stråk för rekreativ rörelse och vistelse längs älvkanterna. Syftet med älvstråket är att bidra till ett levande älvrum, där vattnet är tillgängligt och närvarande i stadsrummet. Generösa ytor för gående och cyklister ska eftersträvas och vistelsevärden tillföras genom återkommande platsbildningar. Detta ska bidra till aktivitet på och längs med älven. För ett upplevelserikt stadsrum bör stråket variera i karaktär och utgå från den närliggande omgivningen, med en variation från hårdgjord kaj med inslag av grönt till slänter och stränder. Ekologin i och längs med älven ska stärkas där så är möjligt, där exempelvis naturbaserade älvkanter i hamnbassänger kan bidra till förbättrad ekologi i och längs vattnet. Vistelsevärden längs hela sträckan för olika tempon och platser bör eftersträvas för att skapa ett levande och attraktivt stråk längs älven.

Södra älvstråket justeras i läge utifrån arbetet med delområde Södra älvstranden, delen Klippan till Järnvägen. Följande läggs till att gälla särskilt för Södra älvstråket:

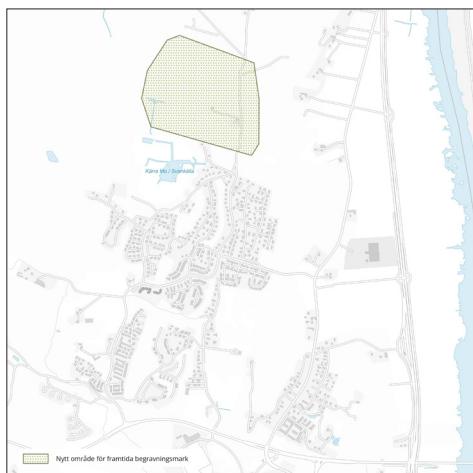
- Fortsätt utveckla älvstråket successivt ihop med högvattenskydd där det bedöms lämpligt
- Värna bryggor/kajplatser mellan Stora Bommen och Hisingsbron för båtar som inte påverkar eller påverkas av broarna över älven.
- Iordningställ del av Packhuskajen och del av Amerikakajen som paradkajer för större publika fartygsanlöp



### Nya områden för begravning



Skogome



Norr om Gerrebacka



Rösered

- 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

Följande läggs till att gälla särskilt för Norra älvstråket:

- Möjliggör/planera för så naturbaserade älvkanter som möjligt i hamnbassängerna i Frihamnen för att stärka ekologiska värden och tillåt endast båtverksamhet som inte påverkar eller påverkas av broarna över älven

### Överväganden

Kommunfullmäktige beslutade den 27 oktober 2022 att ge stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att arbeta fram en strategi för utveckling och planering för användning av Göteborgs icke kommersiella kajer, och att denna strategi ska kompletteras med att identifiera om det finns kommersiella kajer som på längre sikt kan få ett alternativt användningsområde. De kajer som i uppdraget definieras som kommersiella är de kajer som i nuläget hanterar större fartyg såsom framförallt Masthuggskajen, Majnabbe och Amerikakajen. Inom ändringen av översiktsplanen hanteras dessa tre kajer utifrån dess övergripande markanvändning för delområdet Södra älvstranden. I stället för att ta fram en separat strategi eller ett nytt styrande dokument förtydligas älvstråken med styrning avseende angöring för fartyg utifrån kommunfullmäktiges uppdrag. Rekommendationerna för älvstråken förtydligas även för att framhäva älvens värde för göteborgarna, vilket inte fullt ut avspeglas i nuvarande översiktsplan.

Många olika intressenter har behov av och önskar nyttja centrala brygg- och kajlägen. Plats efterfrågas för husbåtar, maritimt centrum, natthamn för älvtrafiken, turistbåtar, färjelägen för färjor i linjetrafik, paradkaj, kryssningsbåtar, älvbad, ÅVC-pråm och annan småskalig logistik, fiskhamn samt plats för rekreation och vistelse. Dessa önskemål behöver vägas mot varandra samt mot anspråk på mer naturbaserade älvkanter, högvattenskydd och ett sammanhängande och tillgängligt cykel- och promenadstråk för rekreativ rörelse. Ett flertal kajer i centrala Göteborg är i dåligt skick och många stora planeringsinitiativ pågår längs älvkanterna vilket innebär att planeringsförutsättningarna förändras löpande. Byggnation längs älvkanterna och nya älvförbindelser påverkar också hur och när kajer och bryggor kan nyttjas för fartyg.

### Nya områden för begravning

Översiktsplanen föreslås ändras genom att markanvändningskartan kompletteras med tre nya områden för framtida begravningsplatser.

- Skogome västra och Skogome östra, som ligger i anslutning till Fridhems begravningsplats och som bör utredas tillsammans.
- Norr om Gerrebacka
- Rösered

### Överväganden

Tillgången till begravningsmark behöver öka. Den reservmark som finns har i stora delar inte tillräckligt stort jorddjup för att kunna ge plats åt kistbegravningsplatser i den utsträckning som efterfrågas. En lokaliseringsstudie har genomförts i samverkan mellan Göteborgs Stad och Göteborgs Begravnings-samfällighet. Området i Skogome fick högsta prioritering i lokaliseringsstudien. De övriga två bedömdes ha mycket god potential i lokaliseringsstudien.

## Kompletterande strategier för Parker, natur och vatten

Följande inriktningar saknas i översiktsplanen och föreslås därför läggas till i kapitlet Parker, natur och vatten:

- Planera resurseffektivt för en god samhällsekonomi genom att ge grönstrukturens värdeskapande ekosystemtjänster utrymme i staden
- Säkerställ lekplatser och lekmiljöer nära barnen

Parker, naturområden, vattendrag och gröna stadsrum utgör de rumsliga förutsättningarna för ekosystemtjänster i staden. Planering, byggande och förvaltning har stor betydelse för att bevara, utveckla och skapa ekosystemtjänster, både i den byggda miljön och i landskapet i stort.

Grönstrukturen utgör ett naturkapital som ligger till grund för en hållbar samhällsekonomi. Det handlar bland annat om kostnadseffektiva naturbaserade lösningar för att hantera dagvatten och skyfall, träd som minskar värmestressen i ett förändrat klimat, möjlighet till rekreation och återhämtning som stärker folkhälsan, samt att en grön stad skapar en attraktiv och värdeskapande stadsmiljö. Grönstrukturen skapar värden som växer eftersom investeringar i parker och plantering av träd ökar över tid, allteftersom ekosystemtjänsterna utvecklas. Grönstrukturen bidrar till att reglera och hantera effekterna av ett förändrat klimat. Genom att nyttja och ge utrymme åt de processer och värden som ekosystemen skapar, kommer Göteborg att stå bättre ekonomiskt rustad för klimatförändringarna.

Leken har inga gränser och finns överallt där barn rör sig; i skogsdungen bakom hemmet, på väg till skolan eller på lekplatsen i kvarteret. Den ordnade lekplatsen är en av de miljöer som ger barnen utrymme för lek, men är också en viktig symbol för deras rätt till staden. Lekplatserna kan med fördel placeras i, eller i anslutning till, parker och naturområden. Genom att också identifiera andra lekmiljöer utöver de formella lekplatserna kan barnens utrymmen stärkas ytterligare.

Lekmiljöer med lekvärden för alla i det offentliga rummet bör finnas överallt i staden och inom 300 meters promenad från bostaden. Områdeslekplatser är framförallt viktiga för de yngre barnen och för barn som börjar röra sig på egen hand i den offentliga miljön. De bör finnas inom 500 meters promenad från bostaden. Lekmiljöer och områdeslekplatser behöver man kunna nå utan att passera större barriärer. Stadsdelslekplatser är större samlingsplatser för barn i alla åldrar och från hela stadsdelen. De bör finnas inom en kilometers promenad från bostaden. Utflyktslekplatser ska vara unika, stora, generationsövergripande och strategiskt belägna lek- och mötesplatser, som är värda att ta sig till från hela staden. De ska placeras väl spridda över hela Göteborg.

### Överväganden

Göteborgs grönplan för en nära, sammanhållen och robust stad 2022 – 2030 är inte längre ett styrande dokument efter beslut i kommunfullmäktige i maj 2022. Strategier och mål i Grönplanen är i stor utsträckning inarbetade i översiktsplanen. Ovanstående strategier bedöms dock saknas i översiktsplanen och bedöms vara viktiga för styrningen av grönplanering. Ett kunskapsunderlag som beskriver Göteborgs landskap och gröna historia föreslås även bifogas till översiktsplanen. Detta kunskapsunderlag är hämtat från Göteborgs grönplan för en nära, sammanhållen och robust stad 2022 – 2030.

---

### Läs mer

Kunskapsunderlag Göteborgs landskap och gröna historia.

---

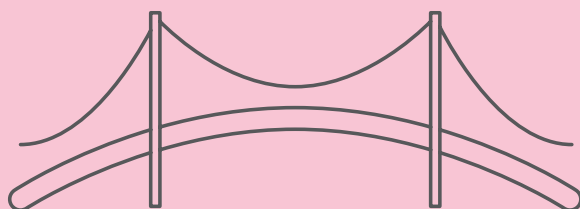
---

### Sammanfattning av konsekvenser

Utöver vad som framgår under rubriken "överväganden" under respektive ändring, innebär dessa mindre ändringar sammantaget att översiktsplanen hålls aktuell. Samtliga ändringar bygger antingen på nya beslut som tagits efter det att översiktsplanen antogs eller på ny kunskap som framkommit i utredningsarbete.

Dessa ändring är av så begränsad betydelse, i geografi eller i sak, att de inte bedöms påverka andra delar av översiktsplanen.

---



---

# RIKSINTRESSEN

## RIKSINTRESSEN

Enligt plan- och bygglagen (PBL) ska översiktsplanen visa hur riksintressen tillgodoses. Vid olika prövningar enligt PBL har riksintresset ansetts vara tillgodosett om riksintresset inte påtagligt skadas. Vid framtagandet och ändring av en översiktsplan har kommunen möjlighet att i dialog med länsstyrelsen både ifrågasätta och ytterligare fördjupa och konkretisera anspråken som pekats ut.

I detta avsnitt redovisas riksintressen där kommunen har en avvikande synpunkt som berörs av denna ändring av översiktsplanen, samt riksintressen som ändrats eller utgått sedan den gällande översiktsplanen antogs.

### Riksintressen där kommunen har en avvikande synpunkt

Efter det att översiktsplanen antogs (2022) har några förändringar i riksintresseanspråken skett. Dessa ändringar redovisas här nedan och kommer att införas i översiktsplanen efter det att ändring av denna har antagits. Nedan redovisas även kommunens bedömning i relation till de ändrade riksintresseanspråken.

#### *Riksintresse yrkesfiske Göteborgs fiskhamn*

Göteborgs fiskhamn är utpekad som riksintresse för yrkesfiske landningshamn. Göteborgs Stad anser sedan tidigare att detta riksintresseanspråk bör utgå. Detta ställningstagande kvarstår. En översyn pågår kring riksintresse yrkesfiske och Havs- och vattenmyndigheten har skickat ut ett förslag på remiss som innehåller reviderade kriterier för urval av riksintressanta hamnar. Baserat på dessa kriterier föreslås att Göteborgs fiskhamn fortsatt pekas ut som riksintresse. Göteborgs Stad har lämnat ett yttrande på denna remiss där bedömningen är att Göteborgs fiskhamn bör utgå som riksintresse. Kommunen anser att ett utpekande, som inte för med sig några areella anspråk utan främst beskriver ett monetärt värde utifrån fångst är svårt att beakta i fysisk planering. Ett utpekande baserat på dessa kriterier anser kommunen inte är förenligt med Boverkets kriterier för utpekandet av riksintressen.

Den nu framtagna ändringen av översiktsplanen för Södra älvstranden innebär att en del av området pekas ut som företagsområde vilket innebär att såväl Göteborgs fiskhamn som andra befintliga verksamheter kan fortsätta verka inom området. Dessa verksamheter utgör levande kulturmiljöer och bidrar till diversitet och en blandstad inom delområdet och i staden som helhet.

#### *Riksintresse Göteborgs hamn, innerhamnen*

Göteborgs Stad anser sedan tidigare att innerhamnen dvs Masthugskajen, Stigbergskajen och Majnabbekajen (land- och vattenområde) på sikt bör utgå från riksintresseanspråket Göteborgs hamn. Detta ställningstagande kvarstår och har förstärkts med ändringen av översiktsplanen. En förutsättning för att riksintresseanspråket ska utgå är att funktionen är säkerställd på annan plats. Översiktsplanen pekar därför ut en alternativ plats för färjeterminaler i ytterhamnen (Arendal). Beslut har fattats av kommunfullmäktige om att flytta färjeterminalerna. Planering och verkställande av detta beslut pågår. Detta är således utgångspunkten för den nu framtagna ändringen som innebär en fördjupad redovisning hur området Södra älvstranden, Järnvågen till Klippan, kan omvandlas till blandad stadsbebyggelse. Kommunen anser att riksintresset är tillgodosett tack vare planeringen för ny färjeterminal i Arendal och anser att det inte föreligger någon risk för påtaglig skada på riksintresset Göteborgs hamn till följd av den utveckling som föreslås inom Södra älvstranden.



Under arbetet med ändringen har dialog förts med Göteborgs hamn som delar synen på att riksintresset för innerhamnen kan utgå. Inom planområdet har de endast behov av Stigbergskajen som kryssningskaj. Detta tillgodoses fortsatt genom ändringen av översiktsplanen. Denna funktion bedöms inte vara en grund för ett riksintresseanspråk

#### *Riksintresse väg E45.01 Oscarsleden*

Flytten av färjeterminalerna vid Majnabbekajen och Masthuggskajen innebär att en översyn av riksintresset för kommunikation E45.01 Oscarsleden, som är knutet till Danmarksterminalen, kommer att behöva genomföras. Eftersom Oscarsleden inte längre blir en anslutning till ett annat riksintresse (innerhamnen) bör riksintresseanspråket utgå. Dialog har förts med Trafikverket avseende detta inom ramen för arbetet med ändringen av översiktsplanen. Ett gemensamt utredningsarbete avseende flytt/omskyltning av E45 har även pågått under 2024.

Ändringen av översiktsplanen utgår från att Oscarsledens funktion som länk i transeuropeiska transportnätets (TEN-N) övergripande nät flyttar med färjeterminalerna och kommunen anser att det då inte finns tillräckliga skäl till att den ligger kvar i en tät stadsmiljö. Göteborgs Stad har som mål att minska vägarbetet med 25 % från 2021 till 2030, vilket är ett led i att uppnå övergripande mål i FN:s globala hållbarhetsmål Agenda 2030, i Sveriges nationella miljömålssystem samt i Parisavtalet. Här ingår, tillsammans med stadens och regionens satsning på en kapacitetsstark kollektivtrafik på trafiklederna, att börja ställa om storskalig statlig och kommunal infrastruktur mot en mer hållbar mobilitet och stadsmässighet. Oscarsleden utgör idag en barriär inom staden som påverkar invånares hälsa och välmående samt möjligheten för staden att nå klimatmål som även är en nationell angelägenhet. En inriktning mot en mer integrerad stadsgata ses som ett viktigt steg i att kunna möta dessa mål, där staten genom länsstyrelsen och Trafikverket behöver vara en aktiv part. Utrymme reserveras i planförslaget för en större gata som även fortsatt ska kunna bära stora flöden av människor, men med större fokus på hållbara färdslag.

#### *Förslag till nytt riksintresse - yttre skyddsportar*

Göteborgs stad anser sedan tidigare att yttre skyddsportar bör utgöra ett riksintresse för totalförsvaret, den civila delen. Anledningen är att dessa skyddsåtgärder utgår från samhällets krisberedskap. Den nu aktuella ändringen av översiktsplanen fokuserar bland annat på åtgärder för att anpassa Göteborg till ett förändrat klimat med avseende på översvämningsrisker. Detta tydliggör återigen motiven till att kommunen anser att skyddsportarna bör prövas som riksintresse.

Tre lägen för skyddsportar har pekats ut i översiktsplanen. Skyddsportar i samtliga dessa lägen skyddar statlig infrastruktur, såväl järnväg som väg. Dessutom skyddar de andra riksintressen som exempelvis riksintresse kulturmiljövården och riksintresse yrkesfisket, fiskhamnen. Barriärerna, som skydd mot framtida översvämningsrisker, värnar således civilbefolkningen, säkerställer viktiga samhällsfunktioner samt bidrar till Försvarmaktens förmåga vid händelse av krig.

Yttre portar är enligt Göteborgs Stads mening av stor nationell vikt, eftersom de skyddar fysiska strukturer av mycket stor vikt för nationen som statliga vägar och järnvägar. Dessutom skyddar de befolkningen i såväl Göteborg, Kungälv, Ale och Lilla Edet från översvämningsrisker.

## Nya eller ändrade riksintressen

Efter det att översiktsplanen antogs (2022) har några förändringar i riksintresseanspråken skett. Dessa ändringar redovisas här nedan och kommer att införas i översiktsplanen efter det att ändring av denna har antagits. Nedan redovisas även kommunens bedömning i relation till de ändrade riksintresseanspråken.

### *Totalförsvarets militära del*

I en förnyad redovisning (januari 2023) har en utökning av nuvarande påverkansområde för buller eller annan risk tillhörande riksintresset Örlogshamn Göteborg och skjutbanor på Karingberget genomförts.

### **Kommunens bedömning**

Göteborgs Stads tidigare bedömning kvarstår. Dessa verksamheter har en omgivningspåverkan dels i form av buller, dels i form av hinderfrihet. Redovisningen av riksintressena omfattar även påverkansområden, där åtgärder som exempelvis ny bebyggelse kan påverka eller påverkas av verksamheten inom riksintresseområdet. Inom påverkansområdena ska alla plan och lovärenden remitteras till Försvarsmakten.

### *Industriell produktion*

Tillväxtverket har tagit fram ett förslag på avgränsning och värdebeskrivning för befintligt riksintresse för industriell produktion i Göteborg, det vill säga område med raffinaderianläggningar i Göteborgs hamn. Detta förslag har varit på remiss under 2024. Riksintresseanspråket avser befintliga och planerade anläggningar för produktion och framställande av raffinerade produkter. Anspråket omfattar även anläggningar för lagring och distribution av produkter samt tillgången till kaj, hamn och farled inom och i anslutning till området. Vidare omfattar anspråket även kommunikationsanläggningar genom möjligheten för transporter till och från det statliga väg- och järnvägsnätet.

### **Kommunens bedömning**

Kommunen är positiv till att det tagits fram en värdebeskrivning för området och förslag till en geografisk avgränsning. Kommunen har inga synpunkter på vilka funktioner som bedöms ingå i riksintresset. Kommunen anser dock att avgränsningen bör minskas till det område som omfattar riksintressets funktioner. Förutsatt att denna ändring sker, bedömer kommunen att det finns goda förutsättningar att tillgodose riksintresseanspråket. Området är i översiktsplanen redovisat som industriområde eller större hamn vilket stämmer väl överens med riksintressets syfte.

### *Kommunikationsanläggningar*

Trafikverket tog i september 2022 nya beslut om riksintresseanspråk för kommunikationsanläggningar. Beslutet omfattar en fullständig översyn av riksintresseanspråk inom samtliga fyra trafikslag och ersätter Trafikverkets tidigare beslut om riksintresseanspråk. De uppdaterade anspråken som omfattas av detta beslut är grundade i kriterierna som beslutades 2020.

Ett förtydligande av riksintresse Ny stambana Göteborg – Borås har gjorts som innebar justerade korridorer. Uppställning och depå vid Lärje har tillkommit som riksintresse.

För riksintresse järnvägar har ändringar gjorts som innebär att stationer utmed järnväg av riksintresse inte

pekas ut som enskilda anläggningar utan ingår i utpekandet av järnvägen. Det samma gäller bangårdar och växlingsbangårdar. Kombiterminaler och andra anläggningar för tjänster inom järnvägsområdet som ligger i en hamn pekas inte ut som enskilda anläggningar utan ingår i anspråket för hamn eftersom en av hamnens funktioner är att möjliggöra omlastning mellan olika trafikslag. I Göteborg berör detta industrispår hamnen och Volvo. Mindre justeringar har gjorts gällande farleder och sjötrafikstråk. Justeringarna innebär en anpassning till förändringar av trafikering och behov.

Följande riksintressen kommunikationer som berör Göteborg har utgått:

- Väg 158 Säröleden
- Oljevägen
- Tankvägen (155a Torslandavägen)
- Väg 155 Öckeröleden delsträckan Ytterhamnsmotet – Syrålamotet
- Väg 570/563 Göteborg – Säve flygplats
- Stadstjänaregatan/Kruthusgatan, anslutning till Göteborgs kombiterminal
- Djupområde Danaöfjord
- Trollhättan – Vänersborgs flygplats

### **Kommunens bedömning**

Ändringarna i riksintresseanspråk ändrar inte kommunens tidigare bedömning med avseende på riksintresse kommunikation.

### *Naturvård*

Beslut om nya gränser och värdebeskrivningar för omprövade riksintressen för naturvård har tagits av Naturvårdsverket under 2023. För Göteborgs Stad berörs Änggårdsbergen.

### **Kommunens bedömning**

Tidigare bedömning kvarstår. Översiktsplanen tar hänsyn till riksintresset genom att markera området som naturområde. Området är även skyddat genom naturreservat.



---

# HÅLLBARHETS- BEDÖMNING

Sammanfattande och samlad bedömning

Miljökonsekvenser

Sociala konsekvenser

Ekonomiska konsekvenser

Denna hållbarhetsbedömning kompletterar den gällande översiktsplanens hållbarhetsbedömning och tar upp de frågor som gäller specifikt för de ändringar som görs i översiktsplanen 2024. Hållbarhetsbedömningen utgör också en miljöbedömning enligt Miljöbalken.



## SAMMANFATTANDE OCH SAMLAD BEDÖMNING

I detta avsnitt görs en sammanfattning av ändringarnas miljömässiga, sociala och ekonomiska konsekvenser i relation till gällande översiktsplan och påverkan på den tidigare hållbarhetsbedömningen.

### Avgränsning

Ett avgränsningssamråd har hållits med Länsstyrelsen 2024-04-17. Tillsammans definierade kommunen och Länsstyrelsen de betydande miljöaspekter som ska belysas i miljökonsekvensbeskrivningen.

- Kulturmiljö
- Hållbar mobilitet
- Naturmiljö, grönstruktur och ekosystemtjänster
- Vattenfrågor (MKN)
- Buller och luftkvalitet (MKN)
- Risk och säkerhet (fiskeriverksamhet, klimatanpassning, förorenade områden)
- Påverkan på riksintresse yrkesfiske
- Påverkan riksintresse kommunikation (hamn, färled, väg)
- Påverkan på riksintresse kulturmiljö
- Påverkan på riksintresse totalförsvaret
- Klimatpåverkan

Den geografiska avgränsningen beror på ändringens karaktär. För de områdesspecifika ändringarna; Södra älvstranden, Mölndalsåns dalgång och Södra Askim samt för mindre ändringar är avgränsningen respektive planområde. För de mer övergripande ändringarna, jordbruksmark, energi, klimatanpassning och mobilitet, är det hela kommunens yta som utgör gräns för bedömningen.

Ändringarna i översiktsplanen tar sikte på 2035 – 2050. Bedömningen är att vid denna tidpunkt har översiktsplanens strategier genomförts och givit effekt på stadsutvecklingen.

Hur kommunen tillgodoser riksintressen som berörs av ändringen av översiktsplanen redovisas i ett särskilt kapitel. Här lyfts riksintressen där kommunen har en avvikande synpunkt, samt riksintressen som tillkommit efter det att översiktsplanen för Göteborg antogs.

### Samlad bedömning

#### *Södra älvstranden*

Ändringen innebär att området utvecklas till blandstad med sammanhängande gång- och cykelstråk längs älven samt nya gång- och cykelförbindelser över älven. Vissa verksamheter flyttas från området och andra ges möjligheter att utvecklas tillsammans med bostäder när färjetrafiken flyttar. Oscarsleden ges delvis en ny sträckning och utformning för att prioritera kollektivtrafik och integrationen med staden i övrigt. Verksamheterna inom området finns kvar och kan utvecklas, delvis i ett nytt läge inom området. Nytt hållplatsläge vid Lindholm-förbindelsen innebär ett stärkt kollektivtrafikläge för hela Södra älvstranden.

Den ekonomiska hållbarheten bedöms öka då förutsättningarna för bostadsbyggandet ökar och den sociala hållbarheten ökar när stadens sammanhållning förbättras. Men med hänsyn till höga kostnader för exploateringen samt läget i staden kommer bostäderna troligen bli dyra. Detta minskar möjligheterna för området att bidra till en minskad segregation i staden. I allt väsentligt pekar

ändringarna mot att miljöaspekterna påverkas positivt. Omvandlingen av Oscarsleden till en integrerad gata kan leda till sänkt hastighet, minskat trafikbuller och förbättrad luftmiljö. Exploateringen innebär rening av dagvatten, sanering av förorenad mark och utveckling av nya parker samt att kulturmiljön värnas och hållbara transportsätt gynnas. Riskerna minskas då transporter med farligt gods flyttas från området. Sammantaget påverkar de föreslagna ändringarna hållbarhetsbedömningen i positiv riktning jämfört med den gällande översiktsplanen.

### *Jordbruksmark*

Ändringarna förtydligar vikten av att skydda och bevara kommunens jordbruksmark för framtida generationers livsmedelsförsörjning. Exploatering av marken får endast ske i prioriterade utbyggnadsområden. Undantag ges för skola och förskola i markanvändning kust och landsbygd samt ytterstadens övriga bebyggelseområden om inga andra alternativ finns. Samtidigt framhålls vikten av att undvika fragmentering av jordbruksmark och främja såväl småskaligt som storskaligt jordbruk i kommunen. Utredningsområde för blandad stadsbebyggelse Säve minskas för att bevara värdefull jordbruksmark.

Ändringen stärker kommunens robusthet mot förändringar men förändrar bedömningen som gjordes i den tidigare hållbarhetsbedömningen marginellt. Möjligheterna att exploatera för bostäder eller verksamheter utanför prioriterade områden och speciellt i utredningsområdet för Säve försvåras i viss grad.

### *Energi*

Det övergripande målet är att stärka Göteborgs energiberedskap och minska beroendet av fossila energikällor. Ändringen för produktion och lagring av förnybar energi betonar vikten av att reservera utrymme för energiproduktion i Göteborg. Fokus ligger på solenergi, vindkraft och energilagring samt biokraft. Förslaget anger att solcellsparker främst bör placeras på redan ianspråktagen mark, medan enstaka vindkraftverk kan prövas i hela kommunen. Energilagring och mindre solcellsparker kan i vissa fall accepteras på jordbruksmark. Ett område där en högre koncentration av vindkraft på land kan prövas föreslås. Havsbaserad vindkraft har stor potential, men möter utmaningar relaterade till farleder, totalförsvaret och yrkesfisket.

Ändringen stärker kommunens möjligheter till hållbar energiförsörjning vilket ligger i linje med målen för Göteborgs Stad om att kommunen ska ha ett klimatavtryck nära noll. Göteborgs robusthet stärks. Värdefullt kulturlandskap kan påverkas negativt. Den tidigare hållbarhetsbedömningen påverkas i sin helhet endast marginellt.

### *Klimatanpassning*

Föreslagen ändring syftar till att arbeta in det tematiska tillägget för översvämningssrisker i översiktsplanen. Ändringarna förstärker de skrivningar som finns i gällande översiktsplan och förtydligar aspekter om klimatförändringarna utifrån aktuellt kunskapsläge. Ändringarna påverkar inte den tidigare hållbarhetsbedömningen.

### *Mölnbalsåns dalgång*

Ändringen av översiktsplanen innebär att fördjupningen för Mölnbalsåns dalgång arbetas in. Det innebär att inriktning för området kvarstår, det vill säga en

fortsatt omvandling från tidigare verksamhetsområde till blandad stadsbebyggelse. 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. Cykelstråkens kapacitet minskar då två cykelstråk utgår. Den tidigare bedömningen fortsätter att gälla; trafikmiljön förbättras, inte minst för gående och cyklister, kulturvärden lyfts fram, naturvärden längs Mölndalsån förbättras och görs tillgängliga, kopplingarna till omgivande naturområden synliggörs, översvämningsrisken minskar och dagvattensituationen förbättras. De stora barriärerna E6 och stambanan är fortsatt en utmaning liksom de stora nivåskillnaderna inom området.

### *Södra Askim*

Ändringen i Södra Askim innebär att översiktsplanens text kompletteras med nya formuleringar för planeringsreserverna och för tyngdpunkt Sandås. Planeringsreserverna, som främst ligger i Svindal och Gatersered reserveras för stadsutveckling på mycket lång sikt. Dessa områden omfattar till stor del jordbruksmark vilket kommer att minska bebyggelsepotentialen. Området kring Sandås har potential att förtätas, men infrastrukturen behöver utvecklas, särskilt kring kollektivtrafik

Sammantaget påverkar de föreslagna ändringarna hållbarhetsbedömningen i positiv riktning jämfört med den gällande översiktsplanen.

### *Mobilitet och infrastruktur*

Föreslagna nya och justerade inriktningar samt färdmedelsfördelning förtydligar de skrivningar som finns i översiktsplanen avseende hållbart transportsystem och sammantaget påverkar de föreslagna ändringarna hållbarhetsbedömningen i positiv riktning jämfört med den gällande översiktsplanen.

### **Övriga ändringar**

En lokaliseringsstudie har identifierat tre nya tänkbara områden för begravningsplatser. Dessa avsätts som ny reservmark för begravning i översiktsplanen vilket innebär att kommunens robusthet stärks.

Utredningsområdet för Bangårdsförbindelsen föreslås begränsas till området närmast Odinsplatsen vilket är positivt för kulturmiljön vid Centralstationen.

Ett av de tre järnvägsreservaten mellan Järnbrottsmotet och Botaniska trädgården tas bort. Sammantaget påverkas gällande översiktsplan marginellt då två reservat finns kvar.

Vissa kvarvarande delar av Grönplanen för Göteborg inarbetas i översiktsplanen vilket innebär att ekosystemtjänster som grönstruktur ges utrymme samt att tillgången till lekmiljöer säkerställs. Detta tillägg påverkar hållbarhetsbedömningen i positiv riktning jämfört med den gällande översiktsplanen framför allt vad gäller barnperspektivet.

### **Alternativ**

Gällande översiktsplan representerar nollalternativet i hållbarhetsbedömningen.

Inom Södra älvstranden har Oscarsleden utretts för ett antal scenarier. Den nu-

varande sträckningen och utformningen medger inte en önskvärd integration med staden i övrigt. Ett tunnelalternativ har valts bort på grund av kostnaderna och en begränsad integration har inte ansetts ge tillräcklig effekt för en sammanhållen stad. Fiskhamnens placering i nuvarande läge har valts bort då Fiskhamnsmotet skulle förhindra Oscarsleden omvandling och integration med övriga staden.

### *Avstämning mot agenda 2030*

Målen i Agenda 2030 har varierande relevans för den fysiska planeringen och kan delas upp i tre huvudkategorier:

#### **Mål som tillhör den fysiska planeringens kärnverksamhet, och där fysisk planering har en betydande påverkansgrad.**

Mål där fysisk planering kan påverka utvecklingen i någon grad.

Mål där Göteborgs Stad som global aktör har ett visst ansvar men marginell påverkansgrad.

#### **Ändringarna påverkar målen i betydande grad**

Mål 2. Ingen hunger – Ändringarna betonar värdet av jordbruksmark och säkerställer fortsatt landningsmöjligheter för fiskebåtar

Mål 3. Hälsa och välbefinnande – Ändringarna påtalar behovet av grönområden för stadsutvecklingen vid Södra älvstranden och Mölndalsåns dalgång. Stadsutvecklingen tar också hänsyn till luft- och ljudmiljön inom dessa områden. Ett förtydligande av mobilitetsåtgärderna kan leda till en förbättring av luft- och ljudmiljön samt att fler göteborgare rör sig i vardagen genom aktiv mobilitet.

Mål 4. God utbildning för alla – Ändringarna för södra älvstranden och Mölndalsåns dalgång synliggör behovet av att säkerställa plats för utbildning. I detta tidiga skede görs inga markreservationer för utbildningslokaler.

Mål 7. Hållbar energi för alla – Ändringarna anger riktlinjer och reserverar områden för hållbar energiomvandling och möjliggör för en ökad lokal energiproduktion,

Mål 8. Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt – den ekonomiska tillväxten kan gynnas av att stadsutvecklingen längs Mölndalsåns dalgång och Södra älvstranden sker i attraktiva lägen samt att områden för hållbar energiomvandling reserveras.

Mål 10. Minskad ojämlikhet – Det finns risk för att det blir ett ensidigt bestånd av bostäder i nybyggnationen, att de blir dyra och att andelen hyresrätter blir låg. Samtidigt ökar utbudet av bostäder vilket ger fler möjlighet att hitta en bostad direkt i nya byggnader eller genom de flyttkedjor som skapas. Förtydligandet inom mobilitetsområdet att staden prioriterar gång, cykel och kollektivtrafik stärker jämställdheten i transportsystemet

Mål 11. Hållbara städer och samhällen – Fler bostäder i kommunen ökar möjligheterna till ett utbud av bostäder till en överkomlig kostnad. De bostäder som planeras inom ramen för ändringarna av översiktsplanen bedöms bli kostsamma bland annat på grund av investeringar i dyr infrastruktur och sanering av marken samt det attraktiva läget. Bostäder föreslås i huvudsak på redan ianspråktagen mark i stället för att bygga på jordbruksmark. Mobilitetsåtgärderna syftar till att förtydliga behovet av hållbara transportsätt vilket innebär fler resor med gång, cykel och kollektivtrafik. Även stadsutvecklingen inom Södra älvstranden och

Mölndalsåns dalgång innebär goda förutsättningar för hållbar mobilitet och att fler får nära tillgång till stadens resurser. Detta leder på sikt till förbättringar i luft- och ljudmiljön i kommunen. Stadsutvecklingen vid Mölndalsåns dalgång och Södra älvstranden syftar bland annat till att skydda kulturmiljöer, säkra tillräckligt med grönområden samt skapa trygga offentliga miljöer. Klimatåtgärderna syftar till att begränsa skador orsakade av klimatförändringarna.

Mål 13. Bekämpa klimatförändringarna – förtydliganden för mobilitet leder till en minskad klimatpåverkan och klimatanpassningen minskar riskerna för skador orsakade av klimatförändringarna.

### **Ändringarna påverkar målen i någon grad**

Mål 5. Jämställdhet – Stadsutvecklingen eftersträvar trygga mötesplatser och offentliga miljöer. Föreslagna stråk och gatustrukturer har stor betydelse.

Mål 6. Rent vatten och sanitet för alla – Klimatanpassningen ger förutsättningar för att rena dagvatten innan det når recipienten. Exploateringen bidrar till att finansiera klimatanpassningen.

Mål 9. Hållbar industri, innovationer och infrastruktur – Inom Södra älvstranden och Mölndalsåns dalgång eftersträvas en långsiktigt hållbar infrastruktur. Riktlinjer och säkerställande av områden för hållbar energi är en del i en hållbar infrastruktur.

Mål 15. Ekosystem och biologisk mångfald – Planeringen för Södra älvstranden och Mölndalsåns dalgång syftar till att behålla och utveckla naturvärden och därmed öka möjligheterna att bevara den biologiska mångfalden. Detta är en utmaning då båda områden i huvudsak innehåller hårdgjorda ytor.

### **Ändringarna påverkar målen marginellt eller inte alls**

Mål 1. Ingen fattigdom

Mål 12. Hållbar konsumtion och produktion

Mål 14. Hav och marina resurser

Mål 16. Fredliga och inkluderande samhällen

Mål 17. Genomförande och globalt partnerskap



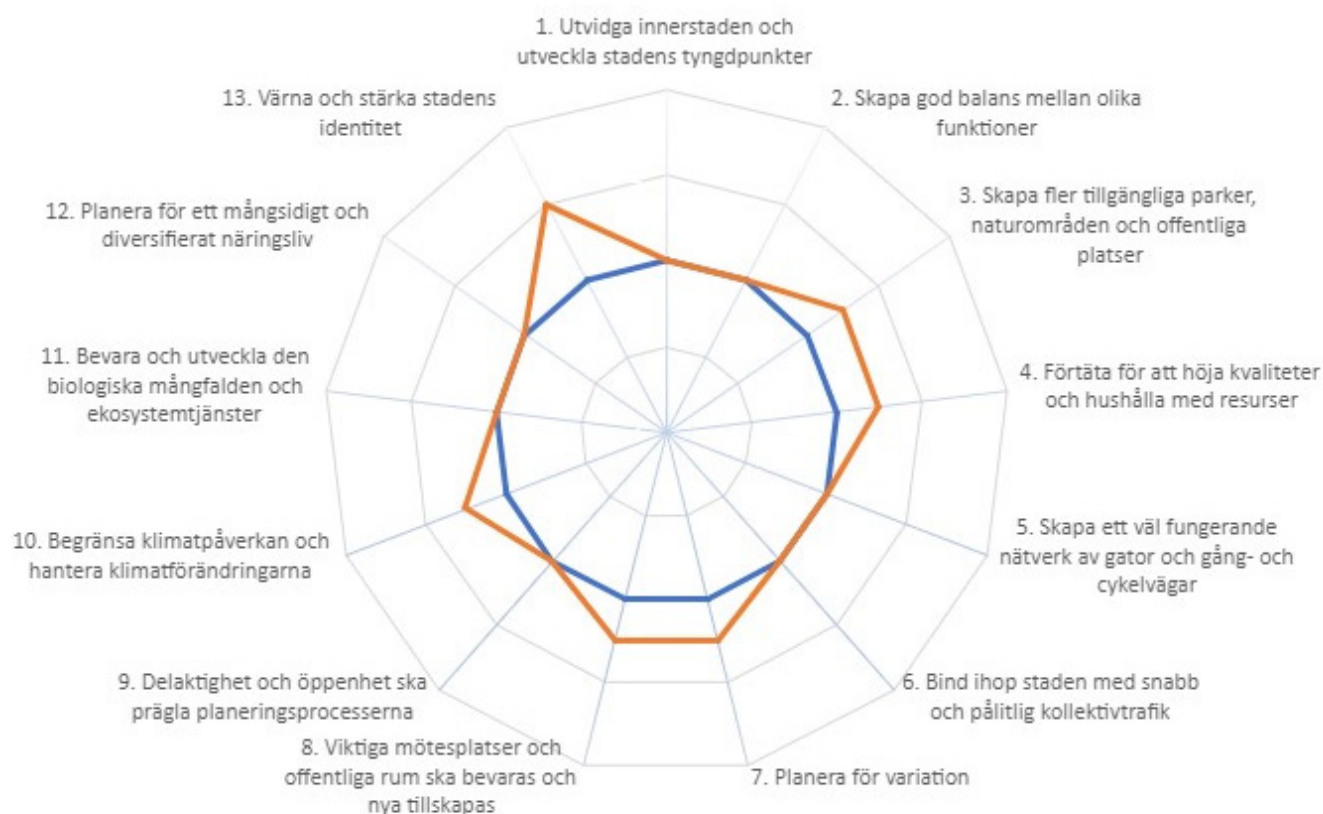
## Värdering av nära, sammanhållen och robust

För att nå målet om en hållbar stad har tre strategier lyfts fram och prioriterats i översiktsplanen: att planera för en nära, sammanhållen och robust stad. De tre strategierna kompletterar varandra och ska användas tillsammans. Föreslagna ändringar av översiktsplanen ligger i linje med dessa strategier och förstärker dem inom flera områden.

Värderosen speglar ändringarnas påverkan på de tre strategierna nära, sammanhållen och robust. Gällande översiktsplan förutsätts genomföras och har satts som 3 på den 5-gradiga skala.

De åtgärder som i hög grad har en positiv inverkan är:

- Sandås, Södra älvstranden och Mölndalsåns dalgång visar på komplettering med bostäder för att höja stadsbyggnadskvaliteten och hushålla med markresurser. Inom dessa områden planeras för en variation av bostäder och verksamheter, bevaras och skapas nya mötesplatser och offentliga rum samt tillgängliga parker och naturområden. (3, 4, 5, 7 och 8)
- Inom såväl Mölndalsåns dalgång som Södra älvstranden värnas och stärks kulturmiljön och därigenom också stadens identitet. (13)
- Klimatanpassning och förtydliganden inom mobilitet, särskilt färdmedelsfördelning, har en stor påverkan på möjligheterna att begränsa klimatpåverkan och hantera klimatförändringarna. (10)



## MILJÖKONSEKVENSER

### Avgränsning

Ett avgränsningssamråd har hållits med Länsstyrelsen 2024-04-17. Tillsammans definierade kommunen och Länsstyrelsen de betydande miljöaspekter som ska belysas i miljökonsekvensbeskrivningen.

### Kulturmiljö

Föreslagna ändringar bedöms inte påverka kulturmiljön inom den bebyggda staden negativt. Ändringarna avser bland annat att värna kulturmiljövärden inom Södra älvstranden. Klimatskyddsåtgärder, framför allt högvattenskydd i innerstaden kan inverka negativt på kulturmiljön genom att begränsa utblickarna mot älven. Genom att värna jordbruksmarken bevaras kommunens öppna odlingslandskap och kulturmiljöer. Vindkraft, solcellsparker och områden för batterilagring kan påverka det öppna kulturlandskapet negativt genom att störa landskapsbilden. I samband med prövningen av lov och tillstånd av dessa anläggningar ska stor hänsyn tas till påverkan på kulturlandskapet, siktlinjer och utblickar.

En omfattande etablering av enskilda vindkraftverk eller mindre solcellsparker i kulturlandskapet skulle kunna leda till en skada på riksintressen. Sannolikheten för en omfattande etablering är mycket liten men risken för kumulativa effekter ska särskilt uppmärksammas vid prövningen av lov och tillstånd. Ändringarna syftar till en utbyggnad och komplettering av bostäder och verksamheter längs Södra älvstranden och bygger vidare på de angränsande stadsdelarnas form och gatustruktur. Det är ofrånkomligt att riksintresset för kulturmiljövård påverkas när ny bebyggelse och anläggningar infogas inom eller i anslutning till områden av kulturhistoriskt värde. De rekommendationer och beskrivningar av värden och hänsyn som anges bedöms som tillräckliga i detta skede för att kunna undvika påtaglig skada vid efterföljande planering, lov och tillstånd. Stigbergstorget som framtida kollektivtrafiknod ger inget utrymme för förtätning med ny bebyggelse och det är viktigt att värna den skala på bebyggelse och stadsrum som finns.

### Hållbar mobilitet

Föreslagna ändringar inom mobilitet, särskilt färdmedelsfördelning, förtydligar och förstärker de skrivningar som redan finns i översiktsplanen avseende ett hållbart transportsystem i kommunen. En förändring av Oscarsleden och ny älvförbindelse syftar till att prioritera gång och cykel i såväl nord-sydlig som öst-västlig riktning. Även kollektivtrafiken gynnas vid en förändring av Oscarsleden. Både Mölndalsåns dalgång och Södra älvstranden bidrar till en utvidgad innerstad vilket syftar till en stad som är mer sammanhållen och som lätt kan nås med gång och cykel.

### Naturmiljö, grönstruktur och ekosystemtjänster

Inom Mölndalsåns dalgång och Södra älvstranden behöver naturmiljöer och grönstrukturer förstärkas då det råder brist i området. Flera framtida parker föreslås för Södra älvstranden tillsammans med gröna stråk och gator med gröna inslag. Bägge områden har potential att utveckla både gröna och blågröna strukturer. Det är svårt att tillgodose behovet av bostadsparker men där det är möjligt föreslås grönområden kombineras med dagvattenhantering. Inom Mölndalsåns

dalgång förbättras och tillgängliggörs i någon mån blågröna stråk som kan stärka den biologiska mångfalden. Kopplingarna till omgivande naturområden synliggörs men det finns utmaningar med stora barriärer och höjdskillnader. Att värna och bevara jordbruksmark innebär också att ekosystemtjänster bibehålls. Områden för hållbar energiproduktion kan innebära intrång och påverkan på naturmiljö och ekosystemtjänster. I samband med prövningen av lov och tillstånd för dessa anläggningar ska stor hänsyn tas till påverkan på naturmiljöer.

### **Vattenfrågor (MKN)**

Föreslagna förändringar kommer att leda till en minskad andel hårdgjord yta, ökad rening av dagvatten och sanering av marken inom framför allt Södra älvstranden. I övrigt bedöms ändringarna inte påverka miljö kvalitetsnormer för vatten.

### **Buller och luftkvalitet (MKN)**

Påverkan på miljö kvalitetsnormerna för buller och luft är sannolikt positiv sett till att bostäder tillkommer i centrala lägen, jämfört med att de skulle byggas i ett mer perifert läge. Nivåerna i Södra älvstranden och Mölndalsåns dalgång kommer troligen att överstiga miljö kvalitetsmålen inom några delar men det bedöms vara nödvändigt för att på lång sikt klara kvalitetsmålen för stadsutvecklingen inom dessa områden. När färjelägena flyttas från Södra älvstranden flyttas också en bullerkälla. Föreslagna ändringar inom mobilitet, särskilt färdmedelsfördelning, förstärker påverkan på miljö kvalitetsnormerna för buller och luft. Rekommendationer om minsta avstånd mellan vindkraftverk och bostäder bedöms som tillräckligt för att undvika bullerstörningar.

### **Risk och säkerhet**

Riskerna med transporter av farligt gods minskar då färjeterminalerna flyttar till ytterhamnen. Lokalt kan vindkraftsanläggningar innebära en liten ökad risk för iskast. De föreslagna planeringsnivåerna och införandet av begreppet servicenivåer ökar säkerheten för bebyggelse i nära anslutning till hav och älv. Föreslagen stadsutveckling inom Södra älvstranden och Mölndalsåns dalgång möjliggör en sanering av förorenade områden. Fiskhamnen föreslås flyttas västerut och det nya läget behöver kunna samverka med stadens utveckling då bostadsbebyggelse kommer att etableras nära in på verksamheten. Sammantaget bedöms det nya läget ge mindre påverkan på ny bostadsbebyggelse i området.

### **Påverkan på riksintresse yrkesfiske**

Fiskhamnen som funktion med landning, auktion och grossistverksamhet är viktig att värna och ett verksamhetsområde med tillgång till kaj föreslås inom området för att möjliggöra fortsatt verksamhet för yrkesfisket inom området. Havsbaserad vindkraft riskerar att försvåra det yrkesmässiga fisket men kan också påverka fiskars uppväxtmiljöer positivt. Vid bedömning av tillstånd för havsbaserad vindkraft ska stor hänsyn tas till det yrkesmässiga fisket.

### **Påverkan på riksintresse kommunikation**

Ändringarna inom Södra älvstranden innebär påverkan på nu gällande riksintressen för kommunikation: Göteborgs innerhamn, E45 Oscarsleden samt farleden Göra älv. Planförslaget förutsätter dock att färjeterminalerna flyttar till en

ny placering i ytterhamnen och att därmed riksintressena för innerhamnen och E45 upphör inom Södra Älvstranden. Detta innebär att påverkan på riksintressen blir högst begränsat. De föreslagna älvförbindelserna sker med färjetrafik under översiktsplanens planeringsperspektiv och kommer inte att påverka riksintresset för farleden.

### **Påverkan på riksintresse totalförsvaret**

Föreslagna områden för havsbaserad vindkraft påverkar områden av riksintresse för totalförsvaret. Påverkan bedöms inte bidra till risk för påtaglig skada varför vindkraftverken bör kunna samverka med riksintresset.

### **Klimatpåverkan**

En tätare, mer sammanhållen stad ger bättre förutsättningar för hållbara transporter med begränsat klimatavtryck. Föreslagna ändringar inom mobilitet innebär ett förtydligande kring kommunens målsättning för ökas andel hållbara resor och transporter. Detta kan leda till en minskad klimatpåverkan. Förutsättningarna för detta är goda inom Södra älvstranden, Mölndalsåns dalgång och Sandås. En ökad andel lokal livsmedelsproduktion bör minska transporterna vilket ligger i linje med ett minskat klimatavtryck.

### **Jordbruksmark**

Vikten av att skydda och bevara Göteborgs jordbruksmark för framtida generationers livsmedelsförsörjning betonas särskilt i förslaget till ändring. Åtgärder som stödjer jordbruksverksamheter på jordbruksmark tillåts. Exploatering av marken får endast ske i prioriterade utbyggnadsområden. Undantag ges för skola och förskola i markanvändning kust och landsbygd samt ytterstadens övriga bebyggelseområden om inga andra alternativ finns. Utredningsområdet för blandad stadsbebyggelse Säve minskas till förmån för jordbruksmarkens bevarande. Översiktsplanen har som utgångspunkt att livsmedelsförsörjning på jordbruksmark har ett större samhällsintresse än solcellsparker. För att möjliggöra för lantbrukare att diversifiera sin verksamhet och samtidigt bibehålla jordbruksproduktionen tillåts etableringar av mindre solcellsparker om högst ett hektar på åkermark. Solcellsparker kan etableras på betesmark förutsatt att det fortsatt är möjligt för djur att beta när parken är etablerad.

### **Lokal miljömål**

De lokala miljömålen anges i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram. Programmet har som utgångspunkt Agenda 2030 samt nationella och regionala miljömål. Programmet har övergripande mål för naturen, klimatet och människan. Hållbarhetsbedömningen har fokuserat på programmets delmål för att bedöma ändringarnas påverkan på gällande översiktsplan.

#### *Naturen: Göteborg har en hög biologisk mångfald*

De föreslagna ändringarna innebär att dagvatten renas i högre grad inom Södra älvstranden och Mölndalsåns dalgång och genom att reservera mark för grönområden samt föreslå gröna och blågröna stråk finns förutsättningar att bevara den biologiska mångfalden och utveckla naturvärden.

### *Klimatet: Göteborgs klimatavtryck är nära noll*

De ändringar som föreslås för produktion av hållbar energi ger ökade förutsättningar för Göteborgs Stad att producera energi från förnybara källor som sol och vind. Föreslagna ändringar inom mobilitet i allmänhet och färdmedelsfördelning i synnerhet samt bevarande av jordbruksmark med en ökad andel lokalproducerade livsmedel ger bättre förutsättningar för att klimatpåverkan från transporterna minskar.

### *Människan: Göteborgarna har en hälsosam livsmiljö*

Ändringarna i översiktsplanen innebär inte att en god luft och ljudmiljö säkras fullt ut. I den täta staden är detta mycket svårt att uppnå på kort sikt. Den föreslagna stadsutvecklingen inom Mölndalsåns dalgång och Södra älvstranden ger förutsättningar för minskad biltrafik och en ökad andel hållbara transporter. De mobilitetsåtgärder som nu förtydligas och förstärks avser att leda till en ökad andel hållbara transporter som på sikt leder till bättre luftkvalitet och ljudmiljö för stadens invånare.



## **SOCIALA KONSEKVENSER**

### **Sammanhållen stad**

I en sammanhållen stad möter människor från olika sociala grupper varandra i vardagen, de korsar varandras stråk. Ändringarna av översiktsplanen innebär förändringar av offentliga rum, gatustrukturer, kollektivtrafiken och kopplingar över barriärer som binder samman staden och bidrar till en mer sammanhållen stad på strukturell nivå.

Genom ändringen för Södra älvstranden kan innerstaden utvidgas västerut. En stadsutveckling längs Södra älvstranden och integrering av Oscarsleden möjliggör en struktur norr om leden som kan kopplas samman med befintlig stadsstruktur och möjliggör för att återetablera kopplingar mellan befintlig stad och älven. Utformning av kopplingar över och under leden behöver ta stor hänsyn till gåendes perspektiv samt trafiksäkerhet och trygghet för alla grupper. Älvstråket längs Södra älvstranden kan utvecklas till en grön- och blåstruktur med rekreativa vistelsekvaliteter för hela stadens invånare. Fler kopplingar över älven har också positiv inverkan för en mer sammanhållen stad. Ändringen innebär att Stigbergstorget kommer att få större betydelse i kollektivtrafiken och utvecklas från hållplats till bytespunkt. Förändringen innebär större flöden av människor vilket behöver hanteras i planering och utformning för att platsen ska upplevas som trygg.

En framtida järnväg inom Södra Askim innebär att planeringen behöver ta hänsyn till och hantera effekten av barriären för att detta inte ska leda till negativa sociala- och hälsokonsekvenser. Ändringen bedöms lokalt bidra positivt till en mer sammanhållen stad i södra Askim genom utvecklade gång- och cykelstråk i väst-östlig riktning.

Även trafikstråket E6 och järnvägen genom Mölndalsåns dalgång utgör en stark barriär. Mölndalsvägen ska fortsätta utvecklas till ett stråk med stadsmässig karaktär som stödjer ett levande stadsliv nära innerstaden. Att koppla samman bebyggelsen på båda sidor om motorväg och järnväg genom en utvecklad gång- och cykelkoppling vid Jakobsdal och Kallebäck bedöms som positivt.

Ändringarna bidrar till en omfattande stadsutveckling som kommer att påverka identiteten framförallt i tre områden - Södra älvstranden, Mölndalsåns dalgång och Sandås. I dessa delar av staden finns karaktärer som människor känner igen och kopplar sin identitet till. Särskilt i Södra älvstranden och Mölndalsåns dalgång finns ett historiskt djup som skapar möjlighet till förståelse för stadens och samhällets utveckling. Stadsutvecklingen behöver förhålla sig känsligt till skala, karaktärer och kulturmiljöer för att människor fortsatt ska kunna känna igen sig och identifiera sig med sin del av staden och Göteborg som helhet. Bedömningen är att ändringarna syftar till att värna stadens karaktärer, kulturmiljöer och identiteter.

### **Fungerande vardagsliv**

En god stadsmiljö är organiserad så att återkommande behov och sysslor är lätta att hantera och att vardagslivet fungerar. Många behov är gemensamma för alla men vi är också olika. Utvecklingen av blandstad inom Södra älvstranden, Mölndalsåns dalgång och Sandås ökar förutsättningarna för ett fungerande vardagsliv med boende, service, rekreation, kollektivtrafik, verksamheter och service inom ett nära avstånd. Ändringarna bidrar till fler bostäder och i någon grad till en ökad blandning av boendeformer och upplåtelseformer inom olika områden. I södra Askim finns dock ett underskott på arbetsplatser.

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.

Den tematiska inriktningen för klimatanpassning med anpassning för ett varmare klimat, skyfall och översvämning i stadsplaneringen innebär mer robusta möjligheter till ett fungerande vardagsliv. Denna inriktning har positiva konsekvenser för hälsa och säkerhet för sårbara grupper och särskilt de som är i behov av samhällets stöd och att transporter fungerar och att personal kan ta sig till sina jobb.

Jordbruksmark värnas genom ändringen vilket har positiva konsekvenser för stadens möjligheter till livsmedelsförsörjning och resiliens i en osäker omvärld till följd av klimatförändringar och krig. Ett starkt värnande av jordbruksmark bedöms ha positiva sociala konsekvenser för framtida generationer.

Gällande energiproduktion och energilagring ger ändringen möjlighet till etablering av landbaserad vindkraft inom ett verksamhetsområde på Hisingen. En etablering av vindkraftverk innebär att människor som arbetar, besöker eller bor i närheten av den plats där de är placerade blir påverkade. Vindkraftverk hörs och påverkar landskapsbilden vilket bedöms som en negativ konsekvens som behöver kopplas till en process präglad av inflytande och delaktighet under samrådstiden.

### **Delaktighet, inflytande och lokal kunskap**

Arbetet med ändringar av översiktsplanen behöver bygga på delaktighet och inflytande för invånare och andra intressenter. Möjligheter för detta behöver skapas under samrådstiden. Barnkonventionen slår fast att barn har rätt att bli hörda i alla frågor som rör dem. Stadens utveckling på lång sikt är i högsta grad en fråga som rör barn och därför behöver samrådsprocessen omfatta involvering av barn och unga.

Bland de olika ändringarna bedöms särskilt utvecklingen av Södra älvstrandens verksamhetsområden kunna skapa möjligheter för delaktighet och inflytande i stadens utveckling på lång sikt under samrådstiden.

### **Barnperspektiv**

De ändringar som föreslås stärker barnperspektivet bland annat genom förbättrade möjligheter att röra sig till fots mellan flera målpunkter inom Södra älvstranden. I södra Askim skapas också förbättrade möjligheter för barn att röra sig själva till fots och med cykel i och med ett nytt gång- och cykelstråk. Ett medvetet beaktande av barnperspektiv i planering och gestaltning kan lindra de barriäreffekter och säkerhetsrisker som de stora trafiklederna och olika typer av spår kan innebära.

Inom Södra älvstranden saknas i nuläget lekplatser. Inom området finns utmaningar med att hitta tillräckligt stora ytor för förskola och skola samt friyta i lämpliga lägen med hänsyn till luft, buller och markmiljö. Detta bedöms kunna leda till negativa sociala konsekvenser och negativa konsekvenser ur ett hälsoperspektiv för barn beroende på var förskolor, skolor och ytor för lek placeras inom området.

Inriktningarna för att planera för ett varmare klimat för sårbara grupper är positivt ur ett barnperspektiv. Till sårbara grupper räknas bland andra små barn och barn med funktionsnedsättning samt äldre och gravida.

Föreslagna ändringar gällande mobilitet och infrastruktur bedöms ha en begränsad positiv påverkan på barnperspektivet genom tydliggörande av de skrivningar som redan finns i översiktsplanen avseende trygghet och trafiksäkerhet samt ökad tydlighet på kapacitetsstarka transportslag.

## **EKONOMISKA KONSEKVENSER**

### **Bostadsbyggande**

Ändringen föreslår fler bostäder inom Södra älvstranden, Mölndalsåns dalgång och Sandås vilket ligger i linje med en fortsatt positiv befolkningsutveckling. Fler bostäder är positivt för kommunens utveckling och nödvändigt för att kunna nå befolkningsmålen. Ett ökat bostadsbyggande är också positivt för en utveckling av arbetsmarknaden och en förutsättning för att stärka näringslivet. Om inflyttad arbetskraft har svårt att skaffa en bostad minskar möjligheterna att attrahera kompetens från andra områden i landet eller från utlandet.

### **Arbetsmarknad**

Stadsomvandlingen inom Södra älvstranden och Mölndalsåns dalgång innebär att befintliga verksamhetsområdena omvandlas till företagsområden och blandad stadsbebyggelse med bostäder, service och verksamheter. Antalet arbetstillfällen behöver inte minska då arbetsintensivare arbetsplatser som kontor och service ersätter mer utrymmeskrävande småindustrier och volymförsäljning. Därmed riskerar arbetsmarknaden att minska i bredd med ett mer ensartat utbud av arbetsställen. De ändringar som föreslås, speciellt vad gäller energi, kan gynna arbetsmarknaden och leda till utveckling av näringslivet i Göteborg. Men i mindre grad i ytterstaden eller på landsbygden då värdefull jordbruksmark prioriteras högre än solceller och endast enstaka vindkraftverk får etableras.

### **Pendlingsmöjligheter**

Mobilitetsåtgärderna syftar till att förstärka och förtydliga översiktsplanens inriktning mot att i ökad utsträckning flytta över persontransporter till kollektivtrafik, gång och cykel. Målet är bland annat att kommunens infartsvägar och centrum avlastas och kollektivtrafikens framkomlighet underlättas. Kollektivtrafiken kan då bli ett attraktivt alternativ till färd med egen bil och förutsättningarna för att pendla in från omgivande kommuner ökar. Då kommunen har ett underskott av arbetskraft är pendlingsförutsättningarna avgörande för möjligheterna att utveckla ett starkt och differentierat näringsliv. En utbyggnad av området kring Sandås förstärker behovet av spårbunden kollektivtrafik från kommunens södra delar.

### **Befolkningsutveckling**

Sammantaget bedöms de föreslagna ändringarna bidra till ett ökat bostadsbyggande, stärkt arbetsmarknad och näringsliv samt förbättrade pendlingsmöjligheter och bedöms därmed ligga i linje med vad som krävs för en fortsatt positiv befolkningsutveckling.



