



Högsbo industriområde och längs Dag Hammarskjöldsleden

Innehåll

1. BAKGRUND OCH UTGÅNGSPUNKTER	4
1.1 Uppdraget	5
1.2 Området	6
1.3 Tidigare och pågående planering	9
1.4 Översiktsplanens inriktning	11
2. STRUKTURIDÉ	12
2.1 Övergripande intentioner	13
2.2 Strukturplan	15
2.3 Potential och behov	18
2.4 Alternativ och vägval	24
3. GENOMFÖRANDEFÖRUTSÄTTNINGAR	28
3.1 Geoteknik och markmiljö	29
3.2 Markägoförhållanden	29
3.3 Ledningar och kapacitet	29
3.4 Natur- och kulturmiljö	30
4. KONSEKVENSER OCH FORTSATT PLANERING	32
4.1 Nära, sammanhållen och robust stad	33
4.2 Värdeskapande stadsutveckling	35
4.3 Förhållande till Göteborgs utvidgade innerstad	36
5. REFERENSER	42
5.1 Politiskt antagna dokument	43
5.2 Kunskapsunderlag	43

Titel: Övergripande utredning avseende struktur och genomförbarhet - Högsbo industriområde och längs Dag Hammarskjöldsleden

Uppdragsledare och författare: Viktor Hultgren, stadsbyggnadsförvaltningen

Arbetsgrupp: Ashwin Karjatar, Ylva Ralph, Eva Rosenhall, Sophia Älfvåg (stadsbyggnadsförvaltningen), Jan Aleby, Mattias Hedeberg, Jonny Wigrup (exploateringsförvaltningen)

Konsulter: Ramboll (visualisering struktur), Trivector (utformning Dag Hammarskjölds boulevard)

Grafisk form och layout: Visuellt kommunikation Göteborgs Stad



1. BAKGRUND OCH UTGÅNGSPUNKTER

1.1 UPPDRAGET

I kommunfullmäktiges budget för år 2025 fick stadsbyggnadsnämnden följande uppdrag:

- » Stadsbyggnadsnämnden får i uppdrag att påskynda arbetet med planerna på ny bebyggelse vid Södra Änggården (Högsbo industriområde). Återrapporteringen ska ske till stadsbyggnadsnämnden.

I genomförandeplanen för stadsbyggnadsnämnden (2024-II-19) konkretiserades uppdraget:

- » Förvaltningen ska under 2025 ta fram inriktningsbeslut med mål för både struktur, innehåll, investerings- och exploaterings ekonomi och en preliminär tidplan för start av områdets detaljplaner.

I genomförandeplanen beskrivs även utgångspunkterna för stadens stadsplanering, vilka varit vägledande för det här uppdraget. De utgångspunkter som bedömts ha störst relevans listas nedan.

- » Inriktning mot traditionell kvartersstad och trädgårdsstad
- » Träd och annan grönska blir naturligt inslag i stadsmiljön
- » Göteborgs utvidgade innerstad (GUI) och AB Framtidens arbete med värdeskapande stadsutveckling ska utgöra grund för Göteborgs utbyggnad
- » GUI ska användas som generell startpunkt och övergripande riktninggivare för planeringen
- » Stadens stadsdelar ska byggas ihop med urbana stråk som överbryggat barriärer

Detta PM redovisar resultatet av kommunfullmäktiges budgetuppdrag. PM:et ska även kunna utgöra underlag för prioritering i Övergripande inriktning för samordnad stadsutveckling, vilket förväntas presenteras för stadsbyggnadsnämnden under första kvartalet år 2026, samt utökat planbesked för de planansökningar som inkommit i området.

I förslag till övergripande inriktning för samordnad stadsutveckling (ÖISS), vilken återremitterades av stadsbyggnadsnämnden den 25 mars 2025, rekommenderas att stadsutveckling i Högsbo industriområde och längs Dag Hammarskjöldsleden ska påbörjas. Med påbörjas avses ”påbörja övergripande utredning och analys för beskrivning av effekt och konsekvens av fortsatt stadsutveckling”.

1.2 Området

1.2.1 Geografisk avgränsning

Mot bakgrund av hur det politiska uppdraget är formulerat, och utifrån behovet att utredningen ska kunna ligga till grund för svar på ansökan om planbesked, bedöms uppdragets tyngdpunkt ligga på området mellan Marklandsgatan och Marconigatan. Det är inom denna geografi som detta PM kommer att vara mer detaljerat avseende struktur, innehåll och genomförbarhet. Redovisning av utgifter och intäkter för stadsomvandling avser också det rödmarkerade området. Även om konkretiseringsgraden är högre i den mellersta delen kommer samband och beroenden av, och till, geografiskt angränsande planering och utveckling att beskrivas.

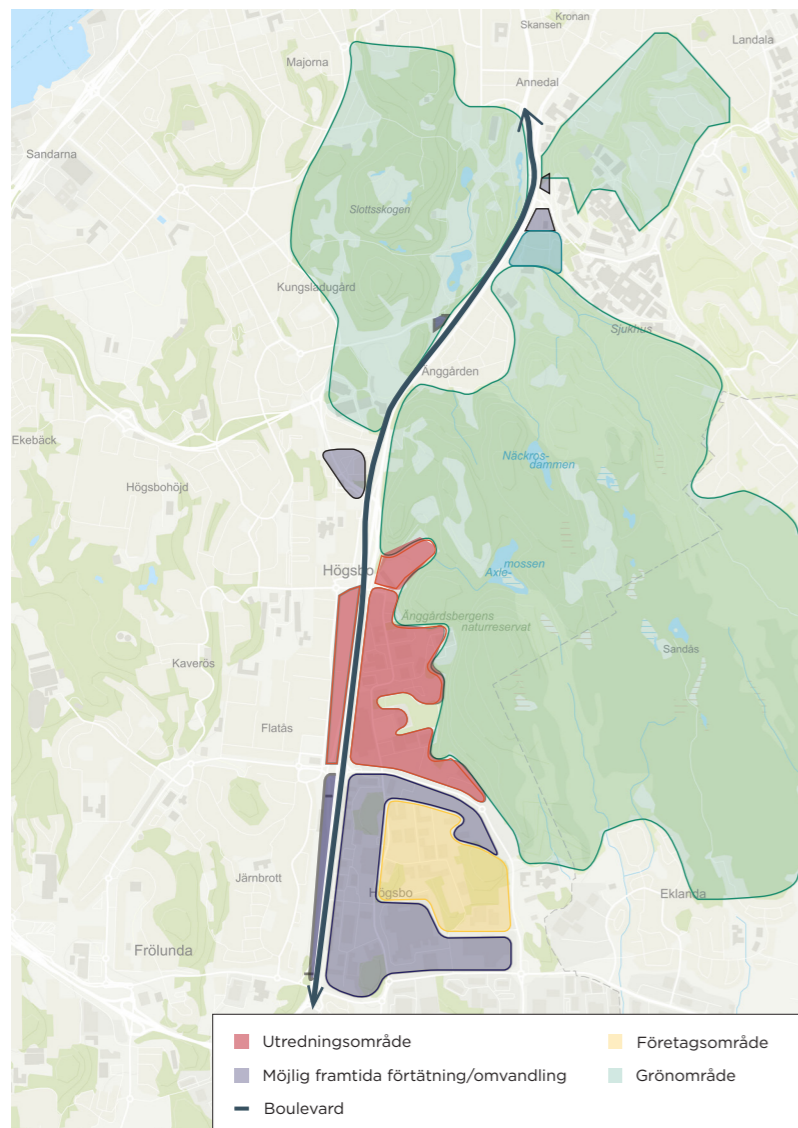


Bild 1. Uppdragets geografiska avgränsning

1.2.2 Kontext och karaktär

Frölunda och Högsbo breder ut sig i ett större dallandskap som bildas mellan Änggårdsbergen på den östra sidan och Slottsskogen och Ruddalens naturområde på den västra sidan. Dalgången har en högsta punkt vid Marklandsgatans hållplats, här sluttar dalgången neråt både mot norr och söder. Slutningarna medför att Slottsskogen och Änggården är rumsligt avskilt från resten av Högsbo och Frölunda.

Området har historiskt utgjorts av jordbruksmark med flera större gårdar. Staden började planera för nya bostadsområden i slutet av 1940-talet. Från början var tanken att jordbruksmark och bergknallar skulle sparas, och bebyggelsen skulle förläggas i randen mellan de två landskapstyperna. Med tiden förändrades inriktningen, och en allt tätare exploatering, med större bostadsområden samt trafik- och parkeringsytor efter den tidens ideal blev följden. Dalgångens i huvudsak enkelt byggbara jordbruksmark togs i anspråk för industrier, bostäder och tillhörande centrumanläggningar.

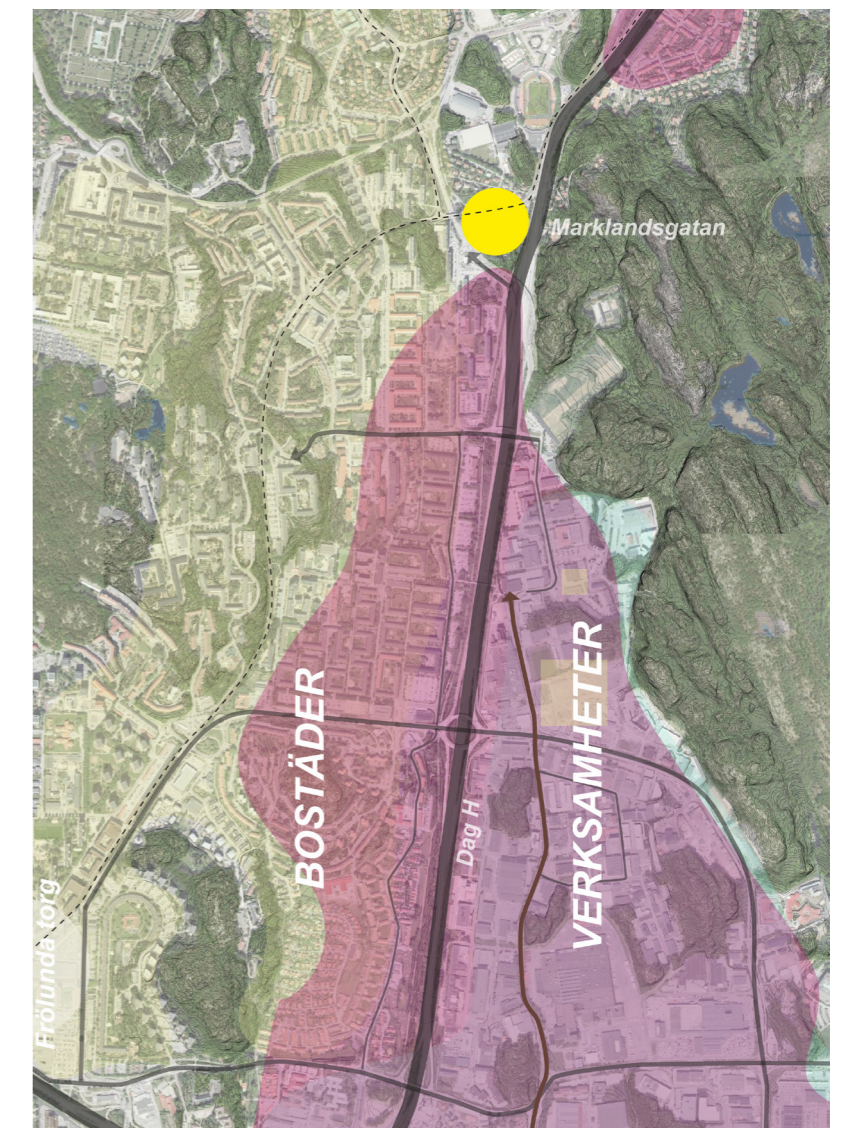


Bild 2. Analys som beskriver området i sitt sammanhang



Bild 3. Flygfoto över området 1960



Bild 4. Flygfoto över området år 2024

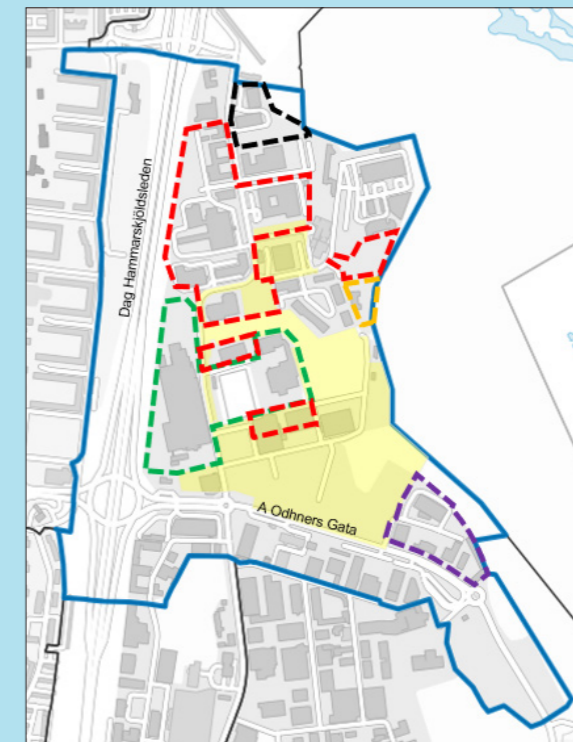


Bild 5. Fastigheter för vilka ansökningar om planbesked inkommit.

De topografiska förutsättningarna har spelat stor roll för hur dalgången har bebyggts, från 1950-talet och framåt. Den västra delen består huvudsakligen av bostadsmiljöer från efterkrigstiden i både plana och kuperade delar, medan den östra använts för industri- och verksamhetsbebyggelse. Stora delar av Högsbo-Frölunda är starkt präglad av efterkrigstidens bebyggelseideal. Det finns flerbostadshus-, radhus- och villaområden med ursprung i 1950-talet i gränsområdet mot Kungsladugård i norr och vid Järnbrott i söder. Runt Frölunda torg finns utbredda höghuslandskap från 1960- och 1970-talet. Större delen av bebyggelsen har uppförts däremellan. Trafikseparering är konsekvent genomförd inom nästan alla delar av planområdet.

Sedan området byggdes ut har flera kompletteringar i Högsbo och Frölunda skett, genom förtätning och centrumförnyelse vid Frölunda torg, påbyggda hus vid Kaverös och förändrad bebyggelse vid Växelmyntsgatan. Flera skolor har rivits och de karaktärsgivande panncentraler som finns uppförda på centrala och synliga platser i bostadsområdena har förlorat sin funktion, men utgör fortfarande viktiga landmärken.

Nordöstra Högsbo, vilket är den geografi som den här utredningen omfattar, är idag en stadsmässigt relativt avskild del av staden. Den pågående bostadsbebyggelse som är under uppförande inom antagen detaljplan kommer omgärdas av verksamheter och mindre industrier, och kvarteren kommer att sakna naturlig koppling till den stad och det utbud som, teoretiskt sett, finns på gångavstånd väster om leden. Dag Hammarskjöldsleden, med sina väl tilltagna sidoområden, skapar mentala och fysiska avstånd och förhindrar en mer stadsmässigt integrerad struktur.

1.3 Tidigare och pågående planering

1.3.1 Ansökningar om planbesked

Inom nordöstra Högsbo, eller Södra Änggården, vilket är det namn som används av fastighetsutvecklarna, har fem ansökningar om planbesked inkommit. Totalt omfattar ansökningarna cirka 4 900 bostäder. Utöver inkomna ansökningar pågår utbyggnad inom redan antagen detaljplan för Olof Asklunds gata, vilken medger cirka 1 900 bostäder.

Fastighetsägarna i området har tagit fram en gemensam strukturplan, vilken är tänkt att ge en samlad bild av hur området kan utvecklas och struktureras. Strukturen bygger vidare på den typologi som föreslagits i detaljplan för Olof Asklunds gatan, med relativt små, slutna bostadskvarter på sex våningar innehållande högre delar med upp till tolv våningar.

Ansökningarna om planbesked kommer att besvaras i början av år 2026. Den här utredningens slutsatser avseende lämplig volym, struktur och möjlig etapputbyggnad kommer att ligga till grund för svaren. Även kommande revidering av övergripande inriktning för samordnad stadsutveckling (ÖISS) kommer att utgöra ett viktigt underlag, då dokumentet kommer att värdera i vilken takt staden bedöms kunna växa och vilka områden som är prioriterade för stadsutveckling.

1.3.2 Detaljplan för Olof Asklunds gata

För närvarande pågår utbyggnad inom Detaljplan för stadsutveckling vid Olof Asklunds gata. Detaljplanen vann laga kraft i april år 2022 och medger cirka 1 900 bostäder. Den nya stadsbebyggelsen utgörs av en tät kvartersstruktur med i huvudsak fyra till åtta våningar, men där vissa byggnader kan bli upp till 16 våningar. I planen ingår även en skola med plats för upp till 900 elever samt tre förskolor om sammanlagt 16 avdelningar. En stadsdelspark på ungefär 20 000 kvadratmeter och en bostadsnära park omfattande cirka 3 500 kvadratmeter ingår också i planen.



Bild 6. Visualisering av detaljplan Olof Asklunds gata

1.3.3 Program i anslutning

Vid Linnéplatsen, omfattande sträckan mellan Linnéplatsen och Annedalsmotet, antogs i april år 2025 ett planprogram, vars syfte är att beskriva hur platserna kan utvecklas när Lindholmsförbindelsen är på plats. Planprogrammet beskriver bland annat att Dag Hammarskjöldsleden ska omvandlas till boulevard inom programområdets avgränsning, och att Övre Husargatans utformningsprinciper är tänkta att gälla även för boulevarden, vilket innebär mittförlagda busskörfält och ett körfält för biltrafik per riktning.

Sydväst om den här utredningens geografiska avgränsning gränsar de nyligen antagna planprogrammen för Frölunda och Tynnered. Programförslagen illustrerar bland annat en ökad stadsmässig utformning av Marconigatan, och har, i utblick utanför programmets avgränsning, även redovisat möjliga nya kvarter i Högsbo. Programmets struktur utgår från att Dag Hammarskjöldsleden omvandlas till boulevard eller stadsgata.

1.4 Översiktsplanens inriktning

Utredningsområdet utgör en del av den fördjupade översiktsplanen för Frölunda och Högsbo, vilken är inarbetad i den nu gällande översiktsplanen. Området mellan Flatåsmotet och Marconimotet beskrivs kunna omvandlas till blandad stadsbebyggelse och inrymma ungefärligen 8 000 – 11 000 invånare, med högst täthet närmast en framtida boulevard. Invånarantalet grundar sig i en ambition att skapa en balans mellan offentliga friytor, hållbar mobilitet och god kommunal service.

I översiktsplanen anges att området bör tillhandahålla tillräcklig mängd offentlig friyta, inklusive parker. Tillgängligheten till Änggårdsbergen bör stärkas genom utveckling av entréerna till naturreservatet. Fem bostadsnära parker har illustrerats schematiskt i översiktsplanens markanvändningskarta, utöver de två parker som ingår i detaljplanen för Olof Asklunds gata.

I översiktsplanen beskrivs vidare att kommunal service bör säkerställas tidigt i planeringen av omdaning av området, och att hantering av skyfall och dagvattenrening bör ske genom öppna lösningar.

En viktig förutsättning för stadsutveckling i området är omdaning av Dag Hammarskjöldsleden till boulevard, och översiktsplanen rekommenderar att omvandlingen av området kan påbörjas i samband med anläggandet av boulevard, inkluderande spårväg. En samtidig boulevardisering av leden bedöms av vikt för att skapa en sammanhållen stad, med få barriärer och där det omvandlade området öster om leden hänger ihop med den befintliga staden på västra sidan. Boulevarden bör innehålla spårväg, för att säkerställa kollektivtrafikförsörjning och för att skapa förutsättningar för hållbart resande. Som en del i framtagandet av den fördjupade översiktsplanen för Frölunda och Högsbo bedrevs en åtgärdsvalsstudie för Dag Hammarskjölds boulevard, vilken illustrerar en möjlig framtida utformning av boulevarden. I den strukturidé som presenteras i denna utredning är åtgärdsvalsstudiens tänkta utformningen en bärande del.

Området norr om Flatåsmotet, där skjutbanan är lokaliserad, bedöms enligt översiktsplanen kunna inrymma ungefärligen 2000 invånare. Inriktningarna för delområdet är bland annat att utveckla Marklandsgatans potential som stadsmässig nod, skapa ökad tillgänglighet till Änggårdsbergen och ny bebyggelse anpassas utifrån topografin.



2. STRUKTURIDÉ

Förutsättningar

Landskapets karaktär med bred dalgång och mindre kullar

Ett starkt centralt stråk i form av Dag Hammarskjölds boulevard

Historiska spår i strukturen och stadslandskapets kontext

Topografi och flöden, befintliga hög- och lågpunkter skapar karaktär

Fastighetsgränser och inkomna planbesked påverkar utveckling över tid

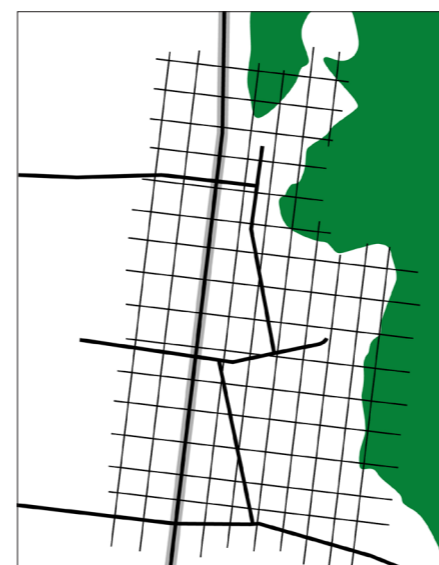


Bild 7 och 8. Anpassat rutnät utifrån områdets förutsättningar och befintligheter.

2.1 Övergripande intentioner

Den övergripande intentionen med strukturidén är att omvandla verksamhetsområdet till en sammanhållen stadsbebyggelse i enlighet med kvarterstadens principer. Kvarter i rutnät är strukturellt vägledande, men anpassningar görs utifrån topografi, befintlig gatustruktur, fastighetsgränser och antagna detaljplaner.

Omvandlingen till kvarterstad med ett stort antal boende ställer krav på att det idag strukturellt isolerade området blir en integrerad del av omkringliggande stad. En bärande del är att den trafikala barriär som Dag Hammarskjöldsleden utgör försvinner, till förmån för en boulevard eller stadsgata, med möjlighet att passera i plan. Genom omdaning kan både upplevelsemässig närhet och noder för stadsutveckling skapas.

Stadslandskapets och dalgångens förutsättningar och värden behöver forma områdets karaktär. Längs boulevarden, och i de centrala delarna av stadsdelen, bör tätheten, och kvarterens våningshöjd, vara högre, medan skalan är lägre i anslutning till Änggårdsbergen. Naturreservatets kvaliteter bör åskådlig- och tillgängliggöras, genom utvecklade entréer, gröna kilar och samband. Parker och grönstruktur bör lokaliseras och utformas för att kunna omhänderta skyfall.

Stråk med stadsmässig potential ska utvecklas och bejakas, och utgöra strukturerande delar av den framtida stadsväven. Kvarterstrukturen bör formas för att skapa gena öst-västliga kopplingar och binda samman stadsutvecklingsområdet med boulevardens västra sida.

Princip

Sammanfattningsvis kan de övergripande intentionerna, eller målsättningarna, med föreslagen strukturidé sammanfattas i nedan punkter.

- » Området utvecklas utifrån kvarterstadens principer för en sammanhängande och nära stad
- » Boulevardisering med spårväg av Dag Hammarskjöldsleden för att skapa noder med stadsmässig potential, minska barriärerna och skapa förutsättningar för hållbart resande.
- » Stadslandskapets och dalgångens förutsättningar och värden formar karaktären på området
- » Lägesbaserad planering för att förstärka kvarterens potential och karaktär
- » Gröna kilar och stråk stärker tillgängligheten till Änggårdsbergen och kan samnyttjas för skyfallshantering



2.2 Strukturplan

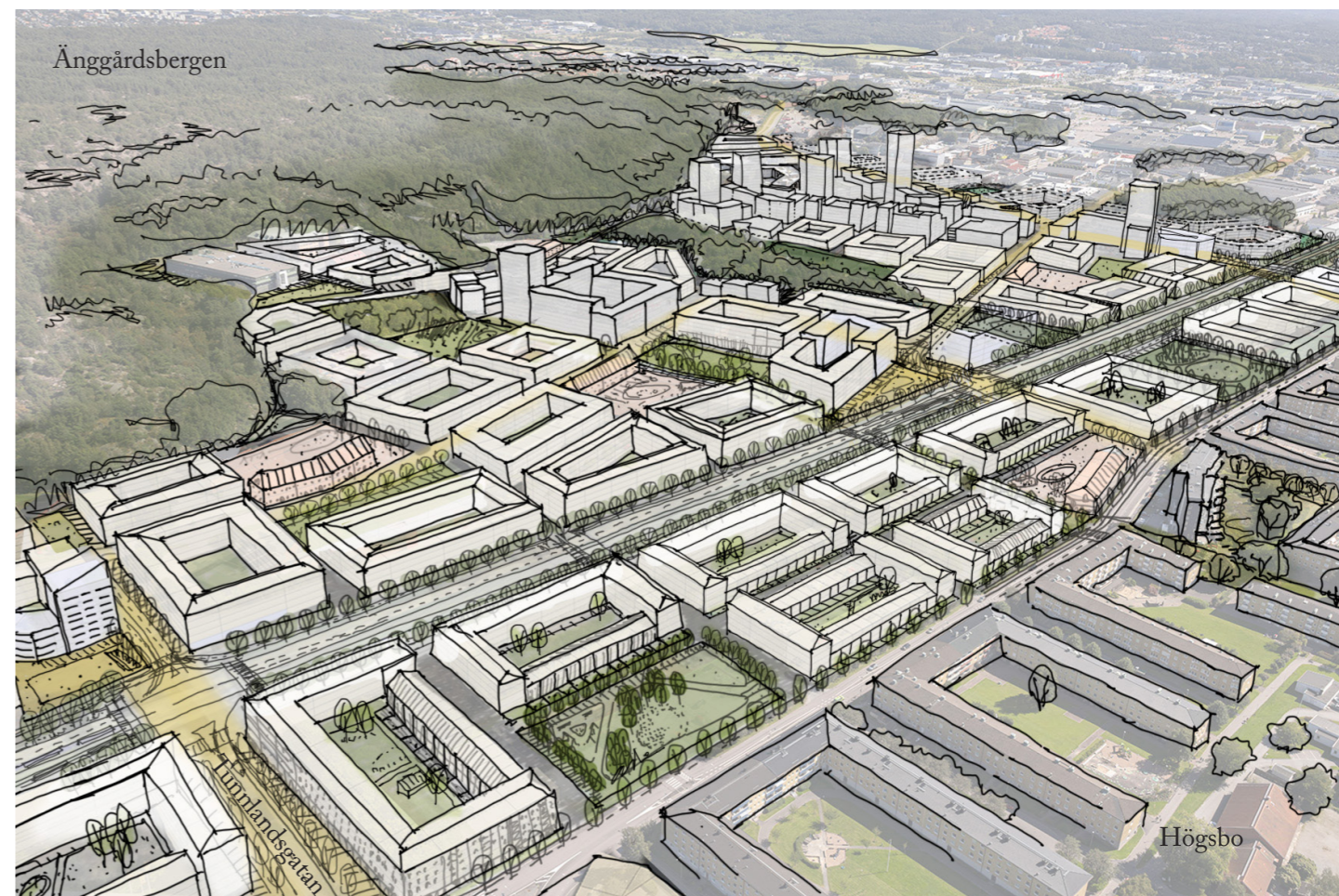
2.2.1 Strukturell idé

- » Anpassat rutnät utifrån kvartersstadens principer, med slutna kvarter
- » Huvudstruktur bygger på och fångar upp historiska stråk, torg och platser och det omkringliggande stadslandskapets topografi
- » Kontinuerliga stråk med hög stadsintegration utvecklas och kopplar befintliga torg väster om boulevarden med nya potentiella platser
- » Tre nodpunkter etableras längs Dag Hammarskjölds boulevard, där platsbildningar uppstår
- » Lägesbaserat tankesätt med högre täthet och potential för handel i centrala lägen. Längs bergssidor och i de högre belägna platserna en lugnare och mer lokal stadsmiljö
- » Stadsdelspark på tvärs kopplar Änggårdsbergen med lågpunkt för dagvatten och skyfall. Bostadsnära parker utvecklas längs stråken och i anslutning till områdets kullar och slänter
- » Grönstrukturen hanterar vatten och kopplar visuellt och funktionellt i både öst-västlig och nord-sydlig riktning



Bild 9. Strukturidé för Dag Hammarskjöldsleden och Högsbo industriområde

Bild 10. Vy från nordväst över förslaget och möjlig volymhantering. Skiss Ashwin Karjatkar



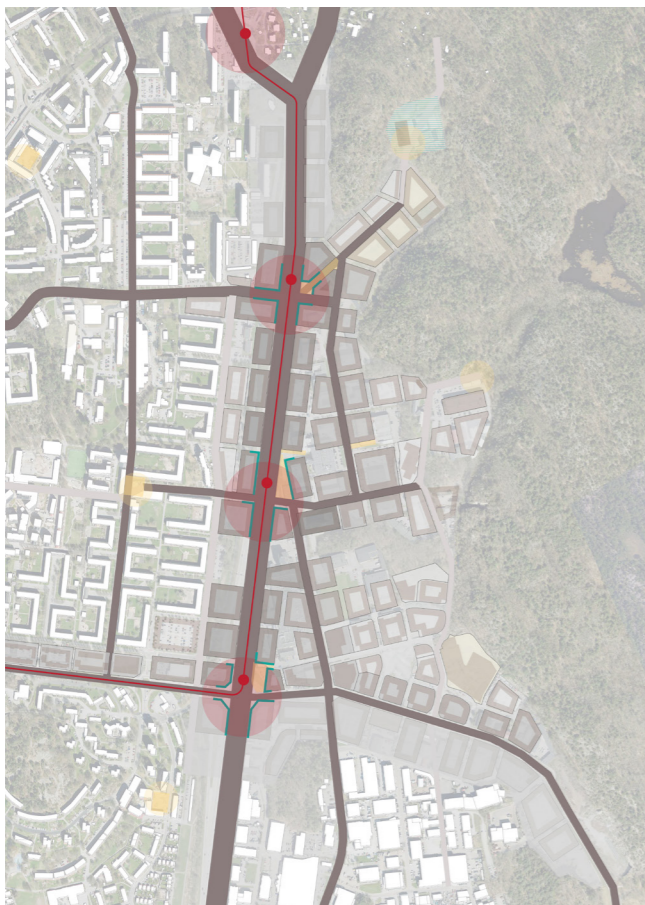


Bild 11. Strukturell idé - stråk, noder och täthet



Bild 12. Strukturell idé - gröna och blå strukturer

2.2.1.1 Boulevard och längre kontinuerliga tvärstråk

Boulevardomvandlingen av Dag Hammarskjöldsleden är en bärande del i strukturidén då den möjliggör en sammanhållen stadsstruktur på ömse sidor av gatan. Stadsmässiga stråk kan fortsätta tvärs boulevarden, och det utbud och den service som tillhandahålls på västra sidan kan nyttjas av inflyttade boende i nordöstra Högsbo. Spårväg lokaliserar i mitten av boulevarden och ansluter till Marklandsgatan i norr och viker av mot Frölundabanan vid Marconigatan.

Längs den framtida boulevarden skapas tre nodpunkter, där spårväghållplatser och de tre strukturerande stråken Marconigatan, Synhällsgatan och Tunnländsgatan sammanfaller. Vid noderna formas mindre platsbildningar och torg.

Marconigatan kopplar sig mot Frölunda torg och Sisjön i en längre kontinuerlig gata, via pågående och planerad stadsomvandling via A Odhners gata. Här skapas en central korsningspunkt i det större omlandet med närhet till både det lokala Radiotorget i väster och korsningen med Olof Asklunds gata öster om korsningen boulevarden. Gatorna i söder, i befintligt verksamhetsområde, är lätt lutande med fina gatusektioner och flera kulturhistoriskt intressanta byggnader, vilka ramar in av gröna kullar.

Synhällsgatan ansluter sig i väster mot Flatås torg och Flatås park, och i öster till korsningen med Olof Asklunds gata, en viktig punkt utifrån ett stadsintegrationsperspektiv. Gruvgatan leder vidare upp mot en av Änggårdsbergens entréer.

Tunnländsgatan ansluter mot Högsbo sjukhus och Axel Dahlströms torg, och i ett längre perspektiv mot Ruddalen. I öster letar sig stråk upp mot skjutbanan och ett tydligt samband med funktionerna på västra sidan kan etableras.

2.2.1.2 Topografi och grönstruktur

Längs områdets östra sida är Änggårdsbergen och naturreservatet beläget och bildar en grön inramning, både visuellt och funktionellt.

I förslaget löper en, redan planerad, central stadsdelspark på tvärs från Änggårdsbergen och landar i en lågpunkt väster om boulevarden. Parken är kuperad och det är viktigt att tillskapa tillgängliga plana parkytor.

Stadsdelsparken kompletteras med tvärgående stråk av platser och mindre bostadsnära parker, vars syfte även är att stödja vattenflöden genom området. Parkerna placeras skapar gröna samband och är placerade i anslutning till områdets kullar och slänter.

2.2.1.3 Rutnätsstruktur utifrån lägesbaserad planering

Kvartersstrukturen utgår från ett rutnät med lokala anpassningar. Bebyggelsen består till största delen av slutna kvarter på cirka fyra till sex våningar, med inslag av stadsradhus.

Karaktären på området utgår från lägesbaserad planering, där stråk med störst potential att generera stadsliv identifierats. Längs dessa stråk finns en högre täthet, och ett större inslag av publika verksamheter. I anslutning till de platser där stråken korsar boulevarden har hållplatser för spårväg placerats.

Områden med lugnare karaktär föreslås mot Änggårdsbergen och vid skjutbanan i öster. Vid skjutbanan kan stadsradhus placeras. Längs det nord-sydliga stråket vid Distansgatan, vars karaktär kommer förändras när leden omvandlas, finns potential för ytterligare stadsradhus, framför allt i den södra delen av gatan.

2.2.1.4 Kommunal service anpassas till utbyggnadsetapper och lägen

Kommunal service behöver vara logiskt och ändamålsenligt placerade och anpassas till såväl utbyggnadsetapper som utbyggnadstakt. Förskolor och skolor kan lämpligen vara lokaliserade nära Änggårdsbergen och naturliga bergknallar i området. På så sätt kan de gröna kvaliteterna nyttjas av verksamheterna, och skalan hållas nere.

Två möjliga skoltomter har identifierats, strax norr om Marconigatan och på skjutbanan vid Änggårdsbergens rand. I anslutning till den senare kan en idrottshall med tillhörande bollplan vara lämplig, och samnyttjas under skoltid. Att lokalisera publika målpunkter längre in i området, vid Änggårdsbergen, kan generera flödena över större delen av dygnet. Målpunkterna kan stärka den publika tillgängligheten till Änggårdsbergen och dess entréer.

2.3 Potential och behov

I tabellen nedan sammanfattas strukturplanens tillkommande innehåll. I området idag finns ett stort antal befintliga verksamheter som enligt föreslagen omvandling, och inskickade ansökningar om planbesked, kommer att försvinna eller behöva omlokaliseras. Dessa redovisas inte.

Strukturplan	
Bostäder	Cirka 6 000, inklusive DP Olof Asklunds gata
Flerbostadshus	-5 900
Småhus / radhus	-70-90
Verksamheter och sysselsatta	
	Bedömning ej gjord (idag arbetar drygt 3 500 personer i området)
Kommunal service	
Grundskolor	2 stycken, utöver internationella engelska skolan, två eller tre parallella klasser per skola
Förskolor	4 förskolor med sex till åtta avdelningar (motsvarar totalt cirka 27 avdelningar)
Idrottshall	1 stycken, 1900 kvm (BYA)
11-mannaplan	1 stycken, befintliga privata Sikvallen avvecklas
Parker / grönstråk	
Stadsdelspark	En stadsdelspark, under uppförande i pågående detaljplan
Bostadsnära parker	Cirka 10 stycken, i huvudsak storlek 2 000 - 4 000 kvm

Tabell 1. Innehåll i framtagna struktur

2.3.1 Bostäder och verksamheter

Antalet bostäder i strukturskissen uppgår till ungefär 6 000, detaljplan för Olof Asklunds gata inkluderad. Bostäderna består till allra största del av flerbostadshus, men ungefärligen 70–90 stadsradhus bedöms kunna skapas. Stadsradhusen föreslås i första hand lokaliseras vid skjutbanan men kan i viss utsträckning även placeras vid Distansgatan, beroende på gatans framtida karaktär.

Det bedöms, av ekonomiska skäl, finnas ett högst begränsat intresse från de privata fastighetsägarna att uppföra stadsradhus.

Bedömt invånarantal i området, cirka 12 000, innebär att den övre gränsen för översiktsplanens bedömda lämpliga antal överskrids något.

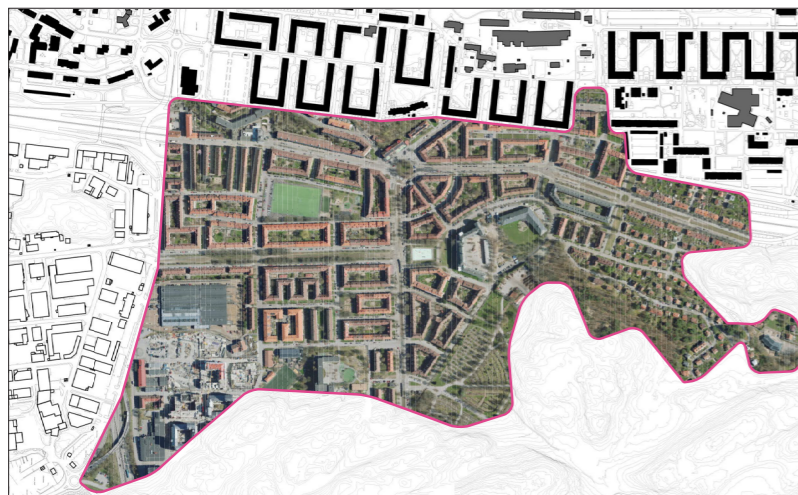


Bild 13. Linnéstadens kvartersstruktur inklippt i det här uppdragets utredningsområde.

Idag inrymmer området ungefärligen 3 500 arbetsplatser. Strukturen utgår från att fastigheter som idag huserar verksamheter istället kommer omvandlas till i huvudsak flerbostadshus. Det får till följd att antalet verksamheter i området kommer minska. Utvecklingen kommer ske stegvis, och det är sannolikt att en stor del av verksamheterna kommer att finnas kvar under en tid framöver.

Invånarantal eller exploateringsgrad påverkar dels karaktären på ett område, dels behovet av kommunal service såsom skolor, förskolor, friytor, park, bollplaner och kollektivförsörjning. I de områden i Göteborg som har en klassisk kvartersstruktur, liknande Majorna, Linnéstaden eller Vasastaden, uppgår exploateringsgraden ofta till ett.

2.3.2 Offentliga rum, friyta och park

De offentliga rummen består av torg, platsbildningar, lekplatser och parker. De offentliga rummen behöver tillhandahålla funktioner och kvaliteter som täcker behovet hos många målgrupper.

Utgångspunkten för strukturidén är de principer för markfördelning som anges i översiktsplanens kapitel om gestaltad livsmiljö. Minst 15 % offentlig friyta och ungefärligen 30 % gatemark beskrivs vara en lämplig utgångspunkt, och har sin grund i UN Habitats rekommendationer.



Bild 14. Drönbild över grönområde som ska omvandlas till stadsdelspark inom detaljplan för Olof Asklunds gata, foto: Magnus Brink

Ambitionen har varit att tillskapa tio kvadratmeter friyta per person, varav minst två tredjedelar ska vara park. Motsvarande friytetal har tillämpats i utvecklingen av Backaplan. Med detta som utgångspunkt uppnås cirka 15 % offentlig friyta inom utredningsområdet. Utöver den offentliga friytan behöver friyta tillskapas i form av gårdsmiljö inom kvartersmark.

Enligt strukturplanen kompletteras dagens stadsdelspark med ungefär tio bostadsnära parker. De bostadsnära parkerna är utformade och lokaliserade för att uppfylla översiktsplanens ambition om att parkerna ska vara minst 0,2 hektar stora och kunna nå inom 300 meter från bostad. Utöver att bidra med boendekvaliteter ska parkerna kunna samnyttjas med skyfallsstråk, vilket påverkat lokaliseringen. Ambitionen har även varit att i möjligaste mån skapa en sammanhängande grönstruktur mellan Frölunda, Högsbo och Änggårdsbergen. Med utökade och utvecklade entréer till Änggårdsbergen förstärks tillgängligheten.

2.3.3 Skyfall- och dagvattenhantering

Hantering av skyfall och dagvatten är en knäckfråga vid stadsomvandling av Högsbo industriområde och omvandling av Dag Hammarskjöldsleden. Idag ansamlas skyfallsvatten från Änggårdsbergen och Högsbo i dalgången, som utgörs av Dag Hammarskjöldsleden och där ett naturligt vattendrag kulverterats. Särskilt stor ansamling sker vid Marconimotet, som ligger betydligt lägre än angränsande områden.

Strukturskissen har beaktat utpekade skyfallsleder och skyfallsytor i översiktsplanen och har i möjligaste mån försökt skapa gröna stråk och platser vilka kan samnyttjas för skyfallshantering. I den norra delen bedöms den tänkta grönytan och bollplanen kunna utgöra skyfallsyta. Centralt i området finns ett släpp mellan kvarteren som medger större flöden. I den södra delen blockerar Pågens byggnad idag en naturlig skyfallsled, vilket får till följd att vatten ansamlas vid dess tomt. Vid avveckling av byggnaden och ersättning med mindre kvarter ges förutsättningar för en bättre skyfallshantering än idag, då vatten kan rinna genom att mer finmaskigt gatunät.

Omdaning och upphöjning av Dag Hammarskjöldsleden är särskild utmanande, då upphöjning innebär att vattnet inte kan ansamlas i den utsträckning som sker idag, samt att flödet söderut riskerar att öka. Dag Hammarskjölds boulevard föreslås, i likhet med förslaget i åtgärdsvalsstudien, även fortsättningsvis kunna fungera som skyfallsled. I den norra delen hanteras skyfall och dagvatten ytligt, tillsammans med befintlig underliggande kulvert. Längre söderut, i höjd med Synhällsgatan/Grugvgatan föreslås att bäckfåran återskapas, i ett stadsmässigt utförande på den östra sidan av boulevarden.

Detaljerad utformning av skyfallshantering längs boulevarden behöver ske i samband med projektering.

2.3.4 Mobilitet och infrastruktur

Den stora infrastrukturella förändringen, som även utgör en central utgångspunkt i strukturskissen, är omdaning av Dag Hammarskjöldsleden till boulevard. Förändringen är en förutsättning för att minska barriärerna, kollektivtrafikförsörja området och bidra till att befintlig stadsmiljö kan utvecklas och växa österut.

Dag Hammarskjölds boulevard föreslås, i det aktuella avsnittet, utformas som en stadsgata med hastighet 40 km/h och korsningar i plan, ungefärligen varje 100–200 meter. De gator och stråk som bedöms ha störst stadsmässig potential bör vara strukturerande för utformningen, och större korsningspunkter inkluderande hållplatser för spårväg bör vara placerade i anslutning till dessa. Dessa punkter är vid Marconigatan, Synhällsgatan och Tunnländsgatan.

Omvandling av leden både norr och söder om utredningsområdet är nödvändig för att skapa en kontinuerlig stadsgata från Linnéplatsen söderut, men ligger utanför den här utredningens avgränsning.



Bild 15. Bedömd spårvägssträckning och hållplatslokalisering längs boulevarden

Dag Hammarskjölds boulevard inrymmer spårväg, placerad i mitten av sektionen, med hållplatser vid ovan nämnda korsningspunkter. Vid Marconigatan viker spårvägen av och ansluter till Frölundabanan. I norr ansluter spårvägen till Marklandsgatans hållplats, vilket kan förutsätta en ny placering av dagens hållplatsläge. Spårväg i Allétråket behöver komma till för att det ska finnas kapacitetsmässigt utrymme att anlägga spårväg i boulevarden.

Ombyggnad av Dag Hammarskjöldsleden innebär att leden höjs upp för att hamna i nivå med omkringliggande bebyggelse. Bilrampen mot Högsboleden föreslås rivas och ersättas med en korsning i plan.

Öster om boulevarden, i det område som föreslås omdanas, antas att den genomgående gatan (Olof Asklunds gata / JA Wettergrens gata) i huvudsak behåller sin nuvarande sträckning, för att minska behovet av ledningsomläggningar och fastighetsintrång. Bebyggelseutvecklingen förutsätter i övrigt ett mer finmaskigt gatunät än idag, vilket innebär att nya lokalgator tillkommer.

Dagens pendlingscykelstråk väster om leden fyller en viktig funktion, vilken behöver värnas. Pendlingscykelstråket föreslås lokaliseras längs den västra sidan av boulevarden.

Parkering har inte studerats specifikt. Det antas att parkering löses genom parkeringsgarage både i kvarter och i friliggande byggnader.

2.3.5 Kommunal service

Bedömt invånarantal, i den geografi som strukturplanen omfattar, föranleder ett behov av drygt 1 100 grundskoleplatser och ungefärligen 700 förskoleplatser. Bedömningen baserar på framtagna utredning kommunal service, vilken innebär färre platser än i de styrande nyckeltalen.

Internationella engelska skolan finns redan etablerad i området, som en del av utbyggnaden av detaljplan för Olof Asklunds gata. Skolan är en planeringsförutsättning för detaljplanen, men eftersom staden har kapacitetsansvar för grundskola, och då skolan har ett regionalt upptagningsområde, antas att den inte erbjuder kapacitet för tillkommande bostäder utöver antagen detaljplan. Det innebär att grundskolebehovet utgörs av två ytterligare skolor, med två eller tre parallella klasser vardera.



Bild 16. Drönanfotograf över skjutbanelområdet, 2025.
Foto: Magnus Brink

Två möjliga skoltomter på i huvudsak kommunal mark har identifierats, vid skjutbanan respektive strax norr om Marconigatan. Skoltomterna bedöms vara ändamålsenliga sett till bland annat upptagningsområde, och att primärt förlägga skolor på kommunal mark är ekonomiskt fördelaktigt då behov av markinköp minskar.

En grundskola vid skjutbanan skulle, sett till tillgänglig yta, kunna inrymma i strax under 600 elever, vilket motsvarar tre parallella klasser. Det bedöms finnas förutsättningar för etablering av en idrottsanläggning och bollplan på den inre delen av skjutbanan, vilka skulle kunna samnyttjas under skoltid. Vid Marconigatan skulle en skola inrymmande cirka 400 elever, eller två parallella klasser, kunna tillskapas.

Beroende på utbyggnadsordningen inom geografin kan en skoltomt centralt i området behöva realiseras, då utpekade tomter på kommunal mark är förenade med vissa genomförandemässiga utmaningar, bland annat tillgång till, och sanering av, skjutbanan.



Bild 17. Bedömd placering av skolor och idrott, samt bedömt ytbehov för kommunal service. Skrafferade ytor ska inte ses som förslag på lokalisering, utan illustrera bedömt behov

Precis som för skolbehovet antas att kommande detaljplaner, behöver omhänderta den efterfrågan på förskoleplatser som genereras. Förskolebehovet uppgår då till ungefär 27 avdelningar, eller motsvarande fyra förskolor med sex till åtta avdelningar vardera. Huvudprincipen är att förskolor placeras som fristående byggnader, men i enstaka fall kan förskolor i bostadskvarter förekomma.

En idrottshall, omfattande cirka 1900 kvm BYA, med angränsande bollplan bedöms lämplig vid skjutbanan, då anläggningen hamnar naturnära och dessutom kan levandegöra de inre delarna av området. Platsen där Sikvallen är placerad föreslås bebyggas, vilket innebär att det finns ett underskott motsvarande en bollplan i området. Möjligheten att inrymma en bollplan i området bedöms, precis som för placering av ytterligare en grundskola, behöva hanteras i kommande detaljplanearbete.

I lokalbehovsplanen för äldre samt vård- och omsorgsnämnden pekas behov av tre till fyra nya vård- och omsorgsboenden i sydväst mellan år 2031 och år 2045 ut. Behovet bedöms vara som störst söder om Söderleden och Västerleden. I strukturiden ingår inte något utpekad yta för vård- och omsorgsboende, och dialog om behov av att reservera plats för ändamålet behöver ske i fortsatt arbete.

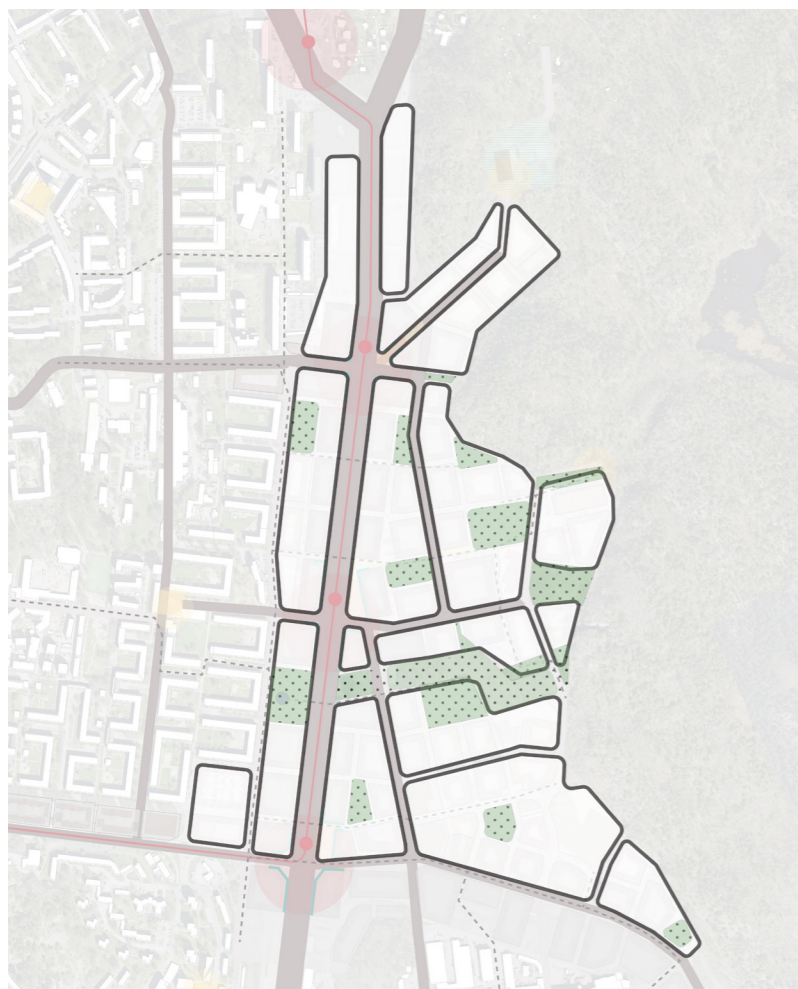


Bild 18. Strukturerande element och enheter för bebyggelse

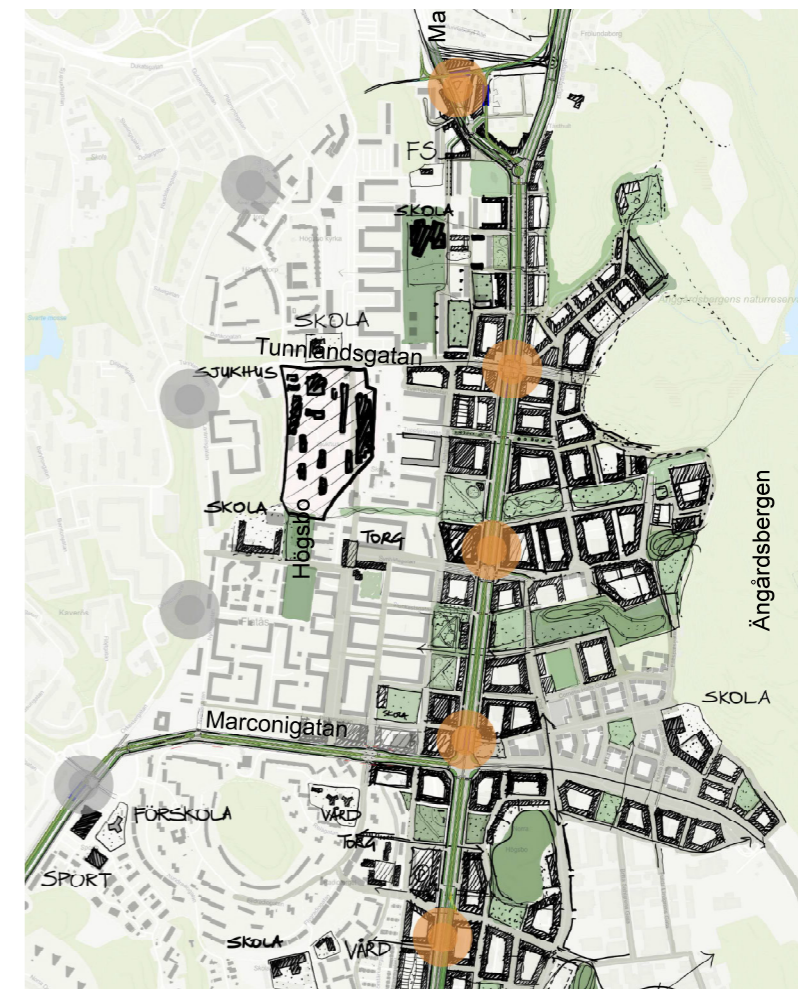


Bild 19. Alternativ struktur med sammanhängande grönstråk och större kvartersstorlekar

2.4 Alternativ och vägval

2.4.1 Bebyggelsestruktur

Strukturidéen anpassas utifrån ett antal strukturerande element, där stadsmässiga stråk, gröna stråk, skyfallsleder och Ångårdsbergens entréer utgör de mest betydande. De strukturerande elementen skapar enheter eller områden lämpliga för ny bebyggelse. Inom respektive enhet kan bebyggelsestrukturen se ut på olika sätt. I föreliggande utredning har utgångspunkten varit rutnätsidealet, med relativt små kvarter för att skapa genhet, kompletterade med mindre, bostadsnära parker. En alternativ struktur, som tar hänsyn till strukturerande förutsättningar, kan vara att i högre utsträckning samla grönstrukturen för att bland annat understödja den biologiska mångfalden och för att skapa större sammanhängande ytor med mångfasetterat innehåll. Alternativ bebyggelsestruktur utifrån dessa principer, inkluderande större kvartersstorlekar, redovisas nedan.

Väster om boulevarden finns större frihetsgrader, då staden äger marken och i mindre utsträckning behöver ta hänsyn till fastighetsgränser och befintliga verksamheter. En mer enhetlig kvartersstruktur på den västra sidan skulle kunna bidra till ökad stadsmässighet längs Distansgatan, men de låga kvarteren med förgårdsmark väster om gatan, gör att förutsättningarna för ett stadsmässigt stråk är relativt begränsade.

De fastighetsägare i området som ansökt om planbesked har presenterat en gemensam strukturskiss, som innebär en högre exploateringsgrad, och ett större invånarantal, än den strukturidé som presenteras i den här utredningen. Skillnaderna består, utöver kvartershöjd, bland annat i andel friyta i området, friyta för skol- och förskoleelever, samt placering av förskolor i fristående byggnader eller på gårdar.

Stadens struktur medger en flexibilitet sett till exploateringsgrad. Med det avses att det är möjligt att utöka våningsantalet utan att de bakomliggande principerna och ambitionerna med strukturen frångås. Vid detaljplaneläggning av nya bostadskvarter öster om boulevarden behöver dialog om exploateringsgrad föras. Högre exploatering och fler invånare förutsätter emellertid ytterligare avsteg från översiktsplanens inriktning för området, och tillämpning av andra nyckeltal avseende exempelvis friyta och park per person eller storlek på skol- och förskolegårdar.

2.4.2 Boulevard

En central del i den strukturidé som presenteras är omdaning av Dag Hammarskjöldsleden till boulevard eller stadsgata. Idag är Dag Hammarskjöldsleden utformad som en motortrafikled vilken medger höga hastigheter och höga trafikflöden. En omdaning skapar förutsättningar att tillkommande bebyggelse och bostadsområden kan integreras med befintlig stad väster om boulevarden, och minskar risken att nordöstra Högsbo blir en stadsmässigt isolerad enklav.

I boulevarderna kan även kollektivtrafikkapacitet, i form av spårväg, tillföras, vilket både skapar stadsmässiga noder och ger underlag för hållbart resande.

Att stadsutveckla och stadsomvandla Högsbo industriområde utan samtidig omdaning av Dag Hammarskjöldsleden är möjligt, men bedöms få följande negativa konsekvenser.

- » Barriären bibehålls och förhindrar stadsmässig integration
- » Tillkommande bebyggelse anpassas, både höjd- och innehållsmässigt, till motortrafikled, snarare än till boulevard
- » Möjligheten till kollektivtrafikförsörjning begränsas
- » Framtida omdaning av leden försvåras kraftigt till följd av dels att bidrag från exploatering uteblir, dels att kvarteren längs leden kan komma att vända sig bort från boulevarderna.

Bibehållande av dagens led i sin nuvarande utbredning och funktion påverkar även möjlig exploaterbar mark, framför allt väster om leden.

Ett alternativ till en fullskalig boulevardisering skulle kunna vara att skapa mer stadsmässiga anslutningar till stadsutvecklingsområdet, i kontrast till dagens storskaliga anläggning. Ett exempel kan vara Margretebergsmotet, som erbjuder en mer tilltalande angöring till Änggården och koppling mot området vid Slottsskogsvallen. Kostnad för omdaning av trafikplatserna, men bevarande av Dag Hammarskjöldsleden, har inte beräknats inom ramen för den här utredningen.

2.4.3 Kollektivtrafikförsörjning

Kollektivtrafikförsörjningen av nordöstra Högsbo bedöms i strukturskissen, i likhet med tidigare arbete med fördjupning av översiktsplanen, ske genom att spårväg anläggs i boulevarderna. Investering i spårväg är förenat med omfattande utgifter, inte minst då det fordrar omdaning av leden.

Att istället bussförsörja en fullskalig omvandling av Högsbo industriområde, inrymmande cirka 12 000 invånare, kräver omfattande, ej finansierade, investeringar i bussinfrastruktur. Linjer från väg 158-stråket behöver få alternativa körvägar, vilket kräver Metrobussutbyggnad, vilket precis som spårväg kräver omfattande investeringar.

Kollektivtrafikförsörjning av möjlig etappvis utbyggnad på kort sikt, omfattande cirka 5 000 – 6 000 invånare, innan omdaning av leden kommit till stånd, bedöms vara möjligt med buss. Kapacitetsnyttjandet på befintliga linjer i stråket och på knutpunkter som Linnéplatsen är högt, vilket innebär att det krävs förstärkning av trafiken och ett utforskande av nya linjedragningar samt utbyggnad eller förbättring av hållplatser för att tillgodose behovet.



Bild 20. Anslutning till Änggården från Margretebergsmotet.
Foto: Magnus Brink

2.4.4 Förhållande till fastighetsgränser och fastighetsägande

Strukturidén har i största möjligaste mån tagit hänsyn till fastighetsgränser, men vissa av de redovisade kvarteren kan bestå av flera fastigheter.

I strukturen har en fullskalig omvandling av Högsbo industriområde redovisats. En stor andel av fastighetsägarna har, genom inkomna planbesked, visat intresse för en sådan omvandling, men för vissa fastigheter har inget planbesked sökts. Strukturplanen ska därför ses som en illustration av hur området kan struktureras på lång sikt, i realiteten kommer utvecklingen ske gradvis och beroende av intresse från de olika aktörerna.

Inom området finns ett stort antal fastighetsägare, vilka enligt strukturidén, kan påverkas i olika hög utsträckning av exempelvis de redovisade bostadsnära parkerna. Placering av parker ska inte ses som exakta, utan ska illustrera dels ytbehov, dels önskade kvaliteter såsom gröna stråk och tillräcklig närhet till park för boende i området. I vidare detaljplanläggning bör dialog om lämplig placering av såväl parker som skolor, förskolor och annan kommunal service ske. Avvikelse från strukturen kan således ske, givet att kvaliteterna uppnås.



3. GENOMFÖRANDE- FÖRUTSÄTTNINGAR

3.1 Geoteknik och markmiljö

Inom ramen för den här utredningen har det inte funnits möjlighet att studera markmiljö- och geotekniska förhållanden närmare, de bedömningar som refereras till nedan har hämtats från tidigare underlag, i första hand fastighetskontorets genomförandestudie och stadsbyggnadskontorets planprogram för nordöstra Högsbo.

Enligt SGU:s jordartskarta består marken inom planområdet till stora delar av lera och berg i dagen, inslag av svallsediment och morän förekommer i angränsning till bergslänter.

Aktuella områden är till stor del utfyllda, och det kan inte uteslutas att fyllnadsmassorna delvis är förorenade i varierande grad. Fyllningen underlagras generellt av lös sättningskänslig lera, ofta till stora djup. Exploatering av området kommer kräva relativt omfattande sättningsreducerande åtgärder.

Ur geoteknisk synvinkel bör det finnas goda förutsättningar för exploatering och förtätning i enlighet med framtagen utveckling, givet att ovan geotekniska risker tas i beaktande.

Då stora delar av området vid och kring Dag Hammarskjöldsleden byggdes upp under 1950- och 1960-talen finns en generell risk för förekomst av tjärasfalt. Det finns även risk för järnvägsrelaterade föroreningar längs den gamla Säröbanans sträckning, vilken idag utgör pendelingscykelstråk väster om leden.

3.2 Markägoförhållanden

Kommunens markinnehav omfattar, lite förenklat, området väster om leden och de inre delarna av skjutbanan. Möjlig exploaterbar mark väster om leden, eller en framtida boulevard, består i huvudsak av markparkeringsplatser upplåtna med arrende till omkringliggande bostadsrättsföreningar. Flerbostadshus på platserna föranleder att markparkeringsplatser behöver ersättas.

Detaljplan för ny skjutbana i Kallebäck vann laga kraft våren 2024 och är en förutsättning för att dagens verksamhet ska kunna omlokaliseras. För att ny anläggning ska kunna finansieras krävs att skjutbaneområdet i Högsbo planläggs.

Utöver de västra delarna och de inre delarna av skjutbanan är markägandet nästan uteslutande privat, med undantag för två fastigheter arrenderade med tomträtt. Markägandet är uppdelat på många, både mindre och större, fastighetsägare. En samverkansgrupp mellan fastighetsägarna i området har bildats, och samverkansgruppens markägande utgör den stora majoriteten av verksamhetsområdet öster om leden.



Bild 21. Vybild över Pågen
Foto: Magnus Brink

3.3 Ledningar och kapacitet

Dricksvattenledningsnätet har generellt en god kapacitet, och inga tröskelinvesteringar har identifierats. Det samma gäller spillvattenledningar, vilka bedöms kunna hantera tillkommande bebyggelseolymer. För dagvattenledningar finns det redan idag problem vid två-årsregn och vid tio-årsregn är dagvattenflödet över marknivå i hela området. Skälet bedöms vara bristande kapacitet nedströms, utanför planområdet. I åtgärdsvalsstudien för Dag Hammarskjölds boulevard, vars föreslagna utformning ligger till grund för strukturplanen, föreslås att den kulverterade bäcken kompletteras med öppna skyfallslösningar för att öka kapaciteten i stråket.

Områdets ledningar är i hög utsträckning lokaliserade i befintliga gator, och ett stort antal ledningar är förlagda utmed Dag Hammarskjöldsleden. Ledningsnätet utmed leden bör inte röras, utan framtida omdaning till en eventuell boulevard behöver anpassas till nätet. I samband med utbyggnad av nya gator bör ledningsnätet förnyas och förstärkas.

3.4 Natur- och kulturmiljö

Grönstrukturellt utgörs Högsbo industriområde av mindre skogbevuxna bergsryggar, utspridda inom delområdet. En ny stadsdelspark, kallad Entreprenörsparken, uppförs inom ramen för pågående detaljplan, i övrigt saknas anlagda parker. Det innebär att det finns stor brist på tillgänglig friyta i området, och rekommendationen från tidigare grönstrukturutredningar är att tillskapa flera bostadsnära parker, områdeslekplatser och stadsdelslekplatser.

Änggårdsbergen är en värdefull resurs, men förutom brant och otillgänglig terräng utgör Änggårdsbergen riksintresse för naturvården och friluftslivet. Bergen är ett naturreservat som är definierat som ekologiskt känsligt område, och kan därför inte tillgodoräknas som friyta för exploatering med bostäder. Tillgängligheten och orienterbarheten till Änggårdsbergen kan emellertid förbättras genom utvecklade entréer som synliggörs i stadsmiljön.

Området bedöms ha tydliga ekologiska kvaliteter, vilka framförallt beror på närheten till just Änggårdsbergen. Änggårdsbergen fungerar som en ekologisk kärna, med goda lokala spridningsförutsättningar. Förekomsten av barriärer, i synnerhet större vägar, bryter det ekologiska sammanhanget, men spridningsvägar kan skapas om barriärerna minskar. Åtgärder som gynnar långsgående ekologiska samband, i kombination med förbättrade passager över barriärer kan skapa ett mer sammanhängande natursystem.

I tidigare kulturmiljöutredningar, från år 2015 och 2020, har Pågen pekats ut som en byggnad av kulturhistoriskt värde, då den dels utgör ett viktigt landmärke, dels är områdets mest värdefulla representant för de industriella satsningarna som gjordes i området vid 1960-talet.

I framtagna strukturer har antagits att Pågens fastighet rivs och ersätts av ett antal mindre bostadskvarter, vilket även föreslås i den ansökan om planbesked som inkommit. Det har inom ramen för det här uppdraget tidsmässigt inte varit möjligt att göra en fördjupad kulturmiljöutredning av fastigheten, en sådan behöver genomföras inom ramen för en eventuell kommande detaljplan.

Utöver Pågen har Olof Askunds gatas södra vägsträckning bedömts som en värdefull strukturell kvarleva från tiden före industrietableringen som hjälper till att synliggöra områdets historiska utveckling.

Ur ett övergripande perspektiv kan det finnas ett värde av att bevara byggnader som skänker området en industrihistorisk identitet. Hur denna identitet kan bevara vid framtida omdaning har dock inte hunnit studeras.



4. KONSEKVENSER OCH FORTSATT PLANERING

4.1 Nära, sammanhållen och robust stad

Strukturidén innebär en omvandling av norra delen av Högsbo industriområde, från industri- och verksamhetsområde till blandstad med ett stort inslag av bostäder. Stadsdelen integreras med den västra sidan genom ett mer finmaskigt gatunät och flera kopplingar i plan. Det hållbara resandet förstärks genom anläggandet av ny spårväg. Spårvägens hållplatser kommer utgöra viktiga stadsmässiga noder, kring vilka verksamheter kan koncentreras.

Tillskottet av bostäder, och den framtida finmaskiga gatustrukturen, leder till såväl ökad täthet som en ökad stadsmässig integration. Vid fullskalig omvandling kan en integration liknande den i centrala Göteborg uppnås. Konsekvensen blir att förutsättningarna för stadsliv ökar, liksom viljan och möjligheten att färdas till fots och med cykel.

Tätheten i stadsomvandringsområdet är, enligt framtaget förslag, betydligt högre än i befintliga Högsbo, och ökar tätheten i stadsdelen som helhet, vilket kan skapa ett större underlag för bland annat handel. Skiftet från verksamhets- till bostadsområde innebär emellertid att antalet arbetsplatser i området blir färre, även om den sammanlagda tätheten blir högre.

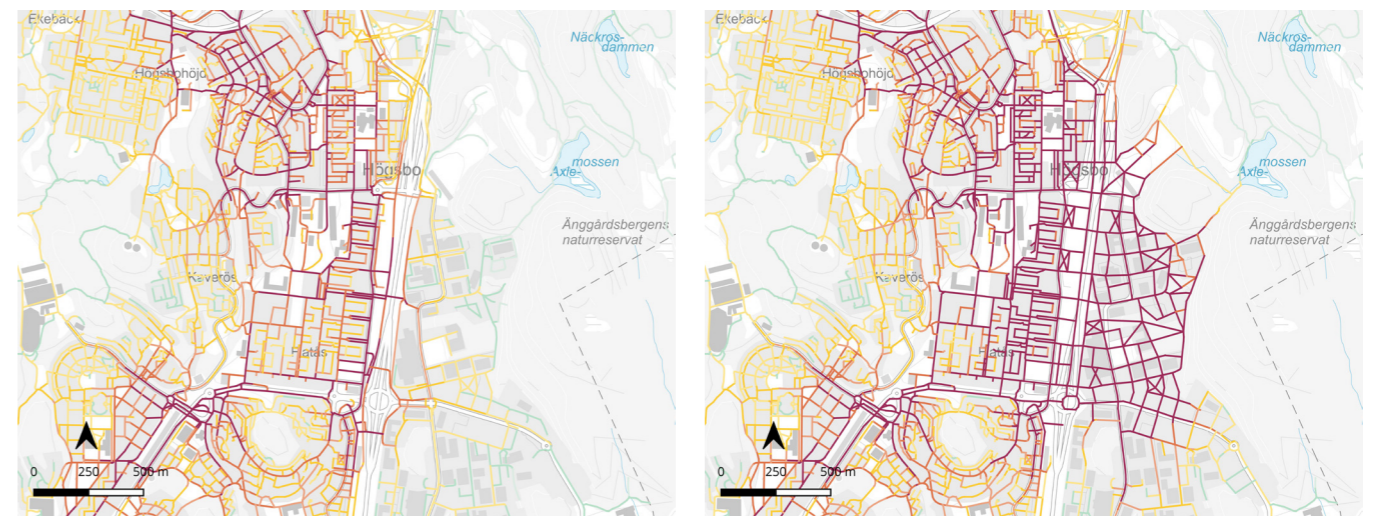


Bild 22 och 23. Stadsmässig integration, idag och efter stadsomvandling (rött=högre integration)

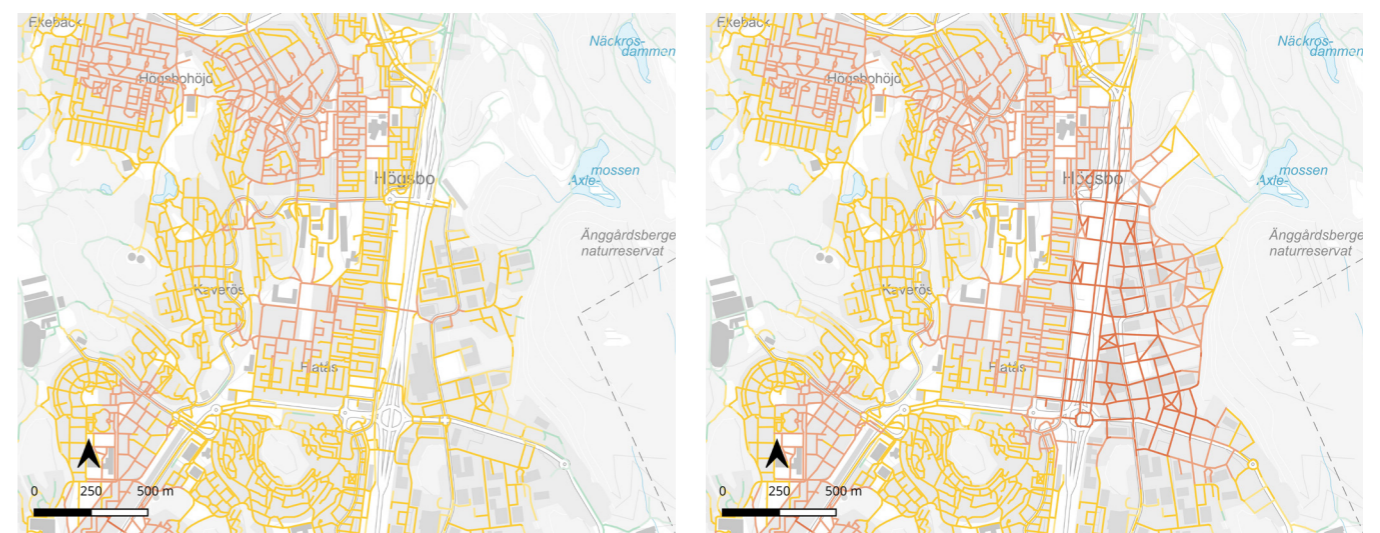


Bild 24 och 25. Täthet, dag- och nattbefolkning, idag och efter stadsomvandling (orange och rött=högre täthet)

En omvandling av Dag Hammarskjöldsleden minskar barriäreffekten och ökar tillgängligheten till Änggårdsbergen från Frölunda. Tillgängligheten stärks ytterligare med en utveckling av entréerna till rekreationsområdet. Översiktsplanens utpekade gröna stråk kan, med rätt utformning och tillräckligt med utrymme mellan kvarteren i gatumuljöerna, realiseras.

Tillgången till stornätets kollektivtrafik bedöms öka genom anläggandet av spårväg och hållplatser i den framtida boulevarden. Tillgängligheten blir således kraftigt förbättrad, då området idag i princip helt saknar konkurrenskraftig kollektivtrafik.

Ur ett socialt perspektiv behöver ett stort antal funktioner tillföras för att stadsdelen ska vara levande, självförsörjande och bidra med boendekvaliteter. Funktionerna består dels av kommunal service i form av förskolor och skolor, dels av tillgängliga och inbjudande parker och lekplatser samt platser för rekreation och spontan- och breddidrott. De gröna och plana ytor som finns idag behöver bevaras och utvecklas.

Det redan utbyggda Högsbo, väster om dagens Dag Hammarskjöldsled, består av ett ganska diversifierat utbud av hyresrätter, bostadsrätter och småhus. Möjligheten att styra upplåtelseformen och lägenhetstyperna i det område som kan komma att uppföras är begränsade. Det är troligt att bostadsrätter i flerbostadshus, med ett visst inslag av småhus, kommer att dominera den nya stadsdelen. För att inte området öster om leden ska bli en bostadsrättsenklav är omdaning av leden till boulevard en nyckel. Genom gatuomvandling kan stadsdelarna på ömse sidor integreras och komplettera varandra. Intentionen är att mötesplatser i form av torg, idrottsvallar och idrottsplatser kan tillskapas i nordöstra Högsbo för att ytterligare stärka utbytet.

Den tänkta stadsomvandlingen kommer leda till ökade klimatutsläpp, där den största utsläppskällan är uppförande av nya byggnader och lokaler för kommunal service. Vidare får omdaning av Dag Hammarskjöldsleden till stadsgata konsekvensen att framkomligheten för biltrafik minskar, och att viss trafik som idag nyttjar leden kommer välja andra körvägar. I första hand Västerleden förväntas få mer trafik, enligt framtagna trafikanalyser, och flödet på vägen bedöms öka med ungefär 9 500 fordon per dygn.

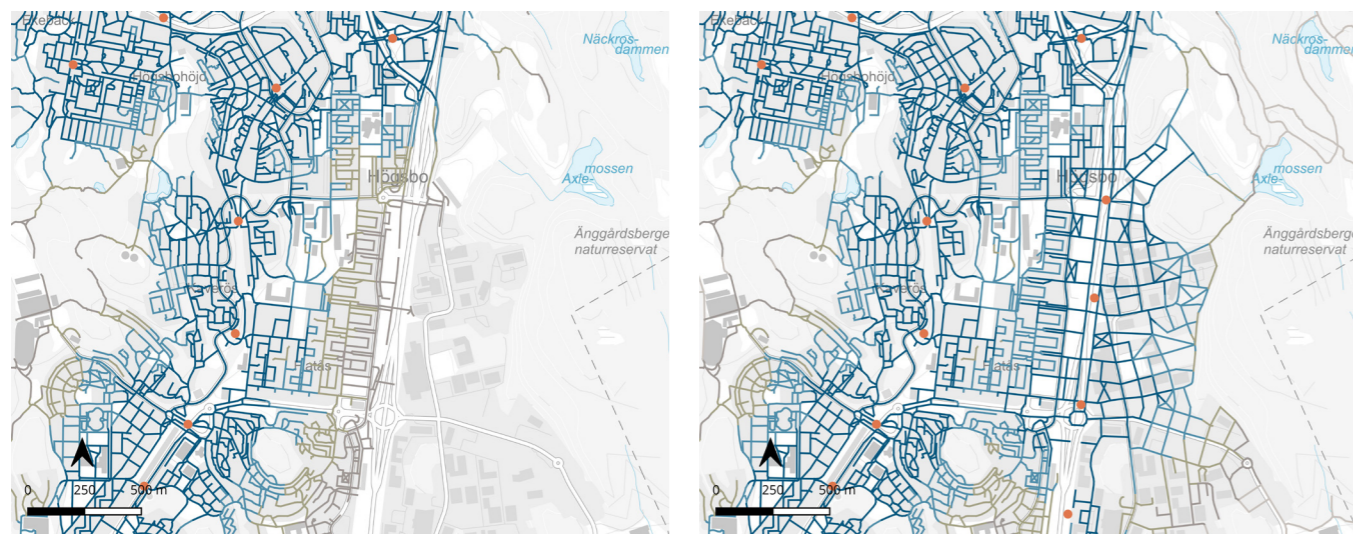


Bild 26 och 27. Närhet stornät för kollektivtrafik, idag och efter stadsomvandling (blått=större närhet)

4.2 Värdeskapande stadsutveckling

Värdeskapande stadsutveckling är en metod för att bedöma vilka stadskvaliteter som efterfrågas och värderas högt, och som därmed kan påverka bostäders marknadsvärde. I stadens budget anges att arbetet med värdeskapande stadsutveckling ska utgöra grunden för stadens utbyggnad under mandatperioden.

För bostadsrätter i flerbostadshus, vilka kommer utgöra majoriteten av de tillkommande bostäderna, har sju stadskvaliteter bedömts avgörande för bostadsrättspriserna – närhet till stadskärna, närhet till spår- eller expressbuss, antal urbana verksamheter inom 1 km, hektar park inom 1 km, närhet till vatten och kvartersstadsindex. Med kvartersstadsindex avses, lite förenklat, kringbyggda kvarter med entréer i kvarterens ytterkant.

De stadskvaliteter som strukturplanen bidrar till består framförallt av närhet till kollektivtrafik, närhet till park och kvartersstadsindex, vilka utgör värdeskapande kärna. Strukturidén bedöms således kunna skapa ett större värde, både i det område som bebyggs och i stadsdelen i stort.

Tabell 2. Stadskvaliteter i området, idag och med framtagna strukturidé

Flerbostadshus	Område idag	Strukturplan
Närhet till stadskärna	~ 3 km	~ 3 km
Närhet till kollektivtrafik	~ 1 km	0 – 500 meter
Antal urbana verksamheter	Låg	Medel
Hektar park inom 1 km	Låg	Hög
Närhet till vatten	~ 5 km	~5 km
Kvartersstadsindex	Låg	Medel / hög

4.3 Förhållande till Göteborgs utvidgade innerstad

Inom ramen för den här utredningen har löpande avstämningar med uppdraget om Göteborgs utvidgade innerstad (GUI) skett. Syftet har varit att presentera en samstämmig bild om hur området kan utvecklas. De grundläggande principerna i presenterad struktur och i GUI bedöms överensstämma, och kan sammanfattas i nedan punkter.

- » Stadsmässig kvartersstruktur, med slutna kvarter och enhetlig skala
- » Omdaning av Dag Hammarskjöldsleden till boulevard / stadsgata
- » Stärkande och vidareutveckling av stadsmässiga stråk, framförallt vid Marconigatan, Synhållsgatan och Tunnländsgatan
- » Lokalisering av skola och idrottsändamål vid skjutbanan
- » Möjliggörande av stadsmässiga radhus vid Änggårdsbergen rand
- » Tillgängliggörande av Änggårdsbergens entré
- » Dubbelsidig bebyggelse längs A Odhners gata

Den avvikelse som framförallt finns hur skjutbaneområdet ska struktureras. Strukturidén utgår från ett gent stråk från Flatåsmotet, medan GUI har en något mer finmaskig kvartersindelning.



Bild 28. Göteborgs utvidgade innerstad (GUI) för det aktuella utredningsområdet

4.4 Förutsättningar för genomförande

4.4.1 Övergripande genomförandeåtgärder och genomföranderisker

Med undantag för skjutbanan i norr, och de arrenderade markparkeringarna väster om dagens trafikled är kommunens markägande i utredningsområdet mycket begränsat. Kommunens begränsade markägande, i kombination med behovet av strukturella investeringar, där boulevardiseringen och anläggning av spårväg utgör den mest betydande, gör att det saknas förutsättningar för en exploateringsekonomi som bidrar positivt till självfinansieringen.

Det stora antalet privata fastighetsägare utgör en genomförandemässig utmaning eftersom samverkan inte sker genom konsortiebildning. Fastighetsägarna har presenterat en gemensam strukturskiss i syfte att illustrera hur behovet av fria och kommunal service kan omhändertas. Samtidigt är intentionen att i första hand utveckla de egna fastigheterna utifrån dagens gränser och gatustruktur. Ingångsvärdena hos fastighetsägarna varierar dessutom, då förutsättningarna avseende befintliga byggnaders skick och befintliga hyreskontrakt skiljer sig åt, och därmed även incitamenten för stadsomvandling. För vissa aktörer kan en mycket hög exploatering krävas för att en omvandling ska bli ekonomiskt fördelaktigt. Det innebär sammantaget att det kan bli svårt att få till stånd en samordnad utbyggnad och enhetlig stadsbild inom överskådlig tid.

Befintligt verksamhetsområde fyller, utifrån sitt läge, en viktig regional funktion. Inom området finns kontorsfastigheter med lägre attraktivitet, vilket skapat ett omvandlingstryck, men förutsättningarna för att lokalisera och utveckla ett sammanhängande verksamhetsområde för att ersätta dagens funktion är högst begränsade. Detta behöver beaktas i stadens samlade utbyggnadsplanering. Låga byggrättsvärden och begränsat marknadsdjup bedöms påverka utbyggnadstakten avsevärt, inte minst om det pågår flera stora utvecklingsprojekt samtidigt. Uttag av exploateringsbidrag för boulevardisering av Dag Hammarskjöldsleden blir således en genomförandemässig knäckfråga, som en följd både av att utbyggnad av området kan förväntas pågå under en lång tid, och osäkerhet kring när en boulevard kan realiseras. Det bedöms finnas två principiella varianter för uttag av exploateringsbidrag för etapper där omvandling är nära förestående.

- » Schablonmässigt uttag av exploateringsbidrag för stadsutvecklande åtgärder i syfte att integrera området med övriga staden
- » Fastighetsägare avstår mark för kommunala funktioner (skola, förskola, vård- och omsorgsboende, park/skyfall, gata)

Vilken av ovan varianter som ska appliceras i det aktuella utredningsområdet är både avhängigt fastighetsägarnas vilja och ambition och nödvändighetsrekvisitet, det vill säga i vilken

utsträckning staden kan återropa att boulevardisering är nödvändig för detaljplanernas genomförande.

Väster om boulevarden finns markparkeringar upplåtna med arrende, vilka behöver ersättas, exempelvis i form av etablerandet av parkeringsanläggning. Det kan få till följd att en byggrätt på kommunal mark behöver tas i anspråk för detta ändamål.

Iordningsställandet av den mark som idag är skjutbana innefattar marksanering. Kommunen äger delar av marken, medan Balder äger resterande del. Föreningen bör, som verksamhetsutövare, delvis bekosta saneringen efter den egna verksamheten. Även kommunen har sannolikt ett ansvar för sanering då området troligen är utfyllt med förorenade massor.

Skyfallshantering behöver säkerställas tidigt, för att inte blockera tänkta skyfallsleder och skyfallsytor och därmed skjuta utgifter och behov av åtgärder till senare detaljplaner.

4.4.2 Ekonomi

En övergripande ekonomisk bedömning av strukturförslaget och dess ingående delar har tagits fram inom ramen för den här utredningen. Bedömningen är framtagen i ett tidigt skede och innehåller stora osäkerheter, varför resultaten ska beaktas med stor försiktighet. Vid förändrade antaganden avseende exempelvis exploateringsgrad, friytor och upplåtelseformer kan kalkylresultatet förändras.

4.4.2.1 Inkomster

Inkomster bedöms uppgå till drygt två miljarder kronor, varav ungefär hälften utgörs av exploateringsbidrag och andra hälften av markförsäljning. Inkomster från markförsäljning avser i huvudsak den kommunalägda marken väster om boulevarden, och en omvandling är en förutsättning för att de tänkta bostadskvarteren ska kunna uppföras på det sätt strukturi­den redovisar.

För att underlätta jämförelse med övriga aktuella stadsomvandlingsområden har antagande om relativt jämn fördelning av hyresrätter och bostadsrätter gjorts. För området längs Dag Hammarskjöldsleden innebär det att i princip uteslutande bostadsrätter har antagits uppföras på privat mark, medan bostadsbeståndet på kommunal mark endast består av hyresrätter. Antagande om upplåtelseformer får stort genomslag på inkomstsidan i den ekonomiska bedömningen.

4.4.2.2 Utgifter

Utgifterna bedöms uppgå till ungefär 4 600 miljoner kronor enligt framtagen bedömning.

Investering i omdaning av Dag Hammarskjöldsleden till boulevard eller stadsgata, inrymmande spårväg bedöms uppgå till cirka 2,2 miljarder kronor, med en osäkerhet på +/- 200 miljoner kronor. Spårvägsinfrastrukturen bedöms utgöra drygt 300 miljoner kronor av investeringen, men att utveckla spårväg utan samtidig omdaning av leden bedöms svårgenomförbart till följd av att höjdskillnader inte medger anslutning till befintliga banor.

Utifrån tidiga antagande om möjlig storlek på exploateringsbidrag beräknas delfinansiering från omkringliggande exploatering endast kunna bidra till en mycket liten del av boulevardomvandlingsutgiften. Även vid kraftig ökning av exploateringsgraden behöver boulevardombyggnaden till allra största del antingen skattefinansieras med kommunala medel eller medfinansieras från exempelvis statligt eller regionalt håll. Tidigare stadsmiljöavtal eller storstadsavtal, liknande Västsvenska paketet eller Sverigeförhandlingen, är i dagsläget inte en möjlig källa till medfinansiering.

Längs nuvarande Dag Hammarskjöldsled löper en gasledning mellan väg och bebyggelse. Flytt av gasledningen är en förutsättning för nya bostadskvarter enligt strukturi­den. Ledningsflytten bedöms medföra en utgift som uppgår till cirka 50 miljoner kronor, och bör fördelas mellan kvartersmark och boulevardprojektet.

Utgifter som uppstår i direkt anslutning till framtida detaljplanerna utgörs bland annat av ledningsomläggningar, utbyggnad av gator och anläggandet av parker och friytor. Det finns en överhängande risk att utgifter kopplade stadsomvandling öster om leden inte fullt ut kan täckas av exploateringen, även utgifter för boulevardomvandlingen bortses från. Ett viktigt skäl är att markägandet i området är privat, samtidigt som kommunal service behöver tillhandahållas, vilket erfordrar markåtkomst för kommunala behov inom kvartersmark. För två fastigheter upplåtna med tomträtt öster om boulevarden närmar sig uppsägningsfönstret, och det är lämpligt med dialog med aktuella tomträttsinnehavare om utbyggnad enligt presenterad strukturplan ska realiseras. Överenskommelse om förvärv för övriga kommunala behov inom privatägda ytor behöver ske innan detaljplaneläggning startar för att säkerställa genomförande av detaljplanerna.

4.4.2.3 Osäkerheter och risker

Bedömningen är framtagen i ett tidigt skede, utifrån befintlig kunskap och baserad på flera antaganden, bland annat om upplåtelseformer och storlek på exploateringsbidrag.

I bedömningen ingår till exempel inte kostnader för att hantera parkeringsbehovet där kommunens tänkta byggrätter sker på mark som idag nyttjas för bostadsrätters parkeringar. Markvärdesminskning för de ej kommunägda ytor som belastas med allmän plats har inte heller inkluderats. Vidare ingår inte någon uppskattning av regionens behov och eventuella kostnader för att säkerställa områdets tillgång till kollektivtrafik.

4.4.2.4 Sammanvägd bedömning

Framtagen kostnadsbedömning är behäftad med stora osäkerheter, då den baseras på en övergripande strukturiidé. Ett stort antal antaganden har därför behövt göras.

Sammantaget bedöms stadsomvandling av området innebära en finansieringsrisk för staden, där finansieringen av omvandling av leden utgör den största riskposten, men även en förutsättning för framtagen strukturiidé.

I tabellen nedan redovisas bedömda utgifter och intäkter för den föreslagna stadsomvandlingen. Sammantaget visar bedömningen att stadsomvandling av området innebär en skattefinansierad nettoinvestering motsvarande cirka 2,7 miljarder kronor, osäkerheter inkluderade. I exploateringsfinansierade utgifter ingår utgifter som uppstår till följd av exploateringen, eller som exploateringen bedöms behöva bidra till. I posten skattefinansierade utgifter ingår investeringar som är till gagn för en större geografi, exempelvis ingår den allra största delen av kostnaden för omdaning av Dag Hammarskjöldsleden.

Utöver ovan utgifter tillkommer åtaganden för andra nämnder, vilka kan sägas vara demografidrivna investeringsbehov, det vill säga att fler boende ger upphov till behov av VA-försörjning och kommunal service. Dessa investeringar sammanfattas i tabellen nedan. Investeringsbehov utöver nedan redovisade kan uppkomma.

Investeringsutgiften för en skola med tre parallella klasser bedöms uppgå till 300 miljoner kronor, och för två parallella klasser ungefär 200 miljoner kronor. Investering i förskola uppgår till i storleksordningen 75 miljoner kronor för sex avdelningar och 90 miljoner kronor för åtta avdelningar. För idrottshall har den planerade anläggningen i Backaplan, vilken är större än den i strukturplanen, använts som referens. Utgifter för marklösen för kommunala behov ingår i exploateringskalkylen, men belastar inte övriga förvaltningars åtaganden.

Inkomster	2 200 mkr
Exploateringsbidrag	1 200
Markförsäljning	1 000
Exploateringsutgifter	- 4 600 mkr
Exploateringsfinansierade utgifter	- 2 600 mkr
Skattefinansierade utgifter	- 2 000 mkr
Summa	- 2 400 mkr
Exploateringsnetto inkl. osäkerheter	- 2 700 mkr
Bedömd riskreserv	- 250 mkr

Tabell 3. Exploateringsbedömning för stadsomvandling av nordöstra Högsbo, utifrån framtagen utvecklingsidé

Övriga kommunala utgifter		
VA	Anslutning och investeringar	Ej kostnadsbedömt
Kommunal service	Förskolor	~ 320 mkr
	Skolor	~ 500 mkr
	Idrottshall och bollplan	~ 200 mkr

Tabell 4. Utgifter för övriga förvaltningars åtaganden till följd av stadsutveckling i nordöstra Högsbo

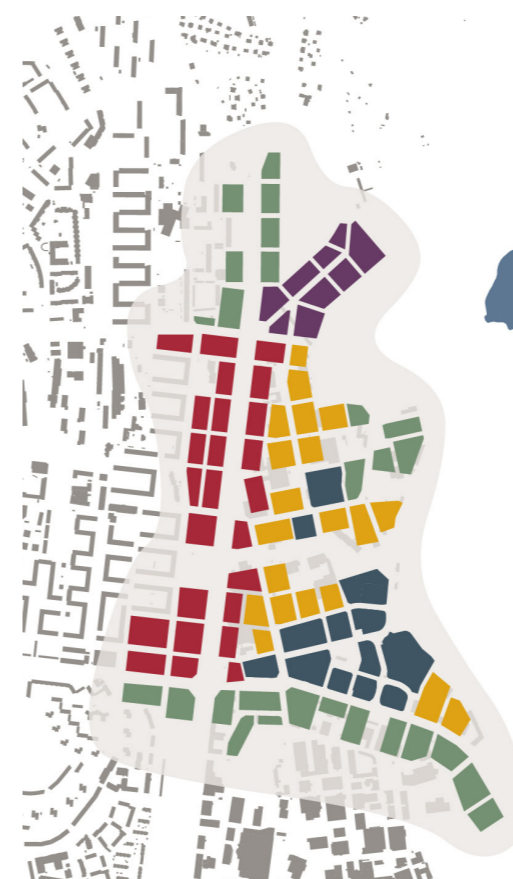


Bild 29. Möjliga delområden

Delområden och etapper
 ■ Detaljplan Olof Asklunds
 ■ Boulevard
 ■ Skjutbana
 ■ Inre delar
 ■ Övrigt

4.4.3 Möjliga utbyggnadsområden

Inom utredningsområdet har tre möjliga utbyggnadsområden identifierats. De inre delarna av området, vilka ligger i anslutning till detaljplanen för Olof Asklunds gata, kan utvecklas även om boulevardisering av leden ligger längre fram i tiden. I de inre delarna finns flera pågående ansökningar om planbesked, vilka ska besvaras nästa år. Utveckling kan förstärka de stadskvaliteter som skapas av detaljplanen som är under utbyggnad, och ett större kluster av stadsmässig kvartersstad skulle därmed kunna skapas.

Området vid skjutbanan är i hög utsträckning beroende av marksanering och dialog med tidigare verksamhet. För området finns ingen ansökan om planbesked, men bedöms vara en nyckel för att till skapa kommunal service i form av grundskola och idrott. Skjutbaneområdet bedöms därför utgöra en samlad deletapp.

Längs den framtida boulevarden behöver utbyggnad av flerbostadshus och omdaning av gata samordnas, för att säkerställa att framtida kvarters innehåll och höjdsättning anpassas till en ny gatuutformning. Det är sannolikt att en omdaning av leden till boulevard ligger relativt långt fram i tiden, till följd av behov av beslut, medfinansiering och möjlig utbyggnadstakt.

Pågens fastighet skulle eventuellt kunna behöva hanteras samlat, för att säkerställa avveckling av byggnaden och att ingen ny verksamhet med motsvarande innehåll flyttar in och befäster dagens funktion och barriär.

4.4.4 Beslutsbehov

Om det finns en ambition att omvandla Dag Hammarskjöldsleden, och delfinansiera omvandlingen med exploateringsbidrag, föreligger det behov av att beslutsfattande förbereda en sådan investering. Behovet består bland annat i framtagande av teknisk förstudie och planeringsbeslut. Kommunen behöver även tydliggöra sin avsikt att ta ut exploateringsbidrag, antingen i ett planprogram eller i bilaga till stadens riktlinjer för exploateringsavtal. Stadsutveckling i området skulle kunna ske även om boulevardisering skjuts på framtiden, men är förenat med risker, bland annat uteblivna exploateringsbidrag.

I närtid behöver stadsbyggnadsnämnden ta ställning till de fem inlämnade ansökningarna om planbesked. I samband med ställningstagandet är det lämpligt om det samtidigt finns en inriktning avseende om, och i sådana fall när och hur, en omdaning av leden till boulevard ska ske, inte minst då flera ansökningar avser områden gränsande till dagens led. Vid ställningstagande med positiva planbesked bör nämnden även ge en inriktning kring hur befintliga tomträtter öster om leden ska hanteras, det vill säga om uppsägning av befintliga avtal till förmån för stadsutveckling ska ske. Hur skolbehovet ska lösas behöver hanteras särskilt, då markåtkomst kan erfordras, alternativt krävs planeringsbeslut om uppförande av skola på kommunalägd mark.



5. REFERENSER

5.1 Politiskt antagna dokument

Byggnadsnämnden, Göteborgs Stad (2016) *Program för utveckling av nordöstra Högsbo*, godkännandehandling oktober 2016

Byggnadsnämnden, Göteborgs Stad (2019) *Detaljplan för Stadsutveckling vid Olof Asklunds gata inom stadsdelen Högsbo i Göteborg, en del av BoStad2021*, antagandehandling

Göteborgs Stad (2022) *Översiktsplan, inklusive fördjupning för Högsbo-Frölunda*, antagen av kommunfullmäktige 19 maj 2022

Göteborgs Stad (2024) *Göteborgs Stads riktlinje för styrande nyckeltal samt inriktning för samnyttjan och samlokalisering avseende kommunala verksamhetslokaler*, antagen av kommunfullmäktige 2024-02-01

Göteborgs Stad (2024) *Budget 2025*, antagen av kommunfullmäktige 2024-11-07

Stadsbyggnadsnämnden, Göteborgs Stad (2024) *Förslag till inriktning avseende lokaler för förskolor gällande detaljplan 2 och detaljplan 3 i Backaplan*, godkänt 2024-10-22

Stadsbyggnadsnämnden, Göteborgs Stad (2024) *Genomförandeplan för budget för stadsbyggnadsnämnden*, antagen 2024-11-19

Stadsbyggnadsnämnden, Göteborgs Stad (2025) *Program för Linnéplatsen*, godkänt 2025-04-20

Stadsbyggnadsnämnden, Göteborgs Stad (2025) *Program för Frölunda*, godkänt 2025-08-26

Stadsbyggnadsnämnden, Göteborgs Stad (2025) *Program för Tynnered*, godkänt 2025-09-23

Västra Götalandsregionen m.fl. (2014) *Målbild Koll2035 – Kollektivtrafikprogram för stornätet i Göteborg, Mölndal och Partille*

Äldre samt vård- och omsorgsnämnden, Göteborgs Stad (2025) *Äldre samt vård- och omsorgsnämndens lokalbehovsplan*

5.2 Kunskapsunderlag

Göteborgsregionen (2016) *Värdeskapande stadsutveckling. Värdering av stadskvaliteter för bostäder, kontor och handel i Göteborgsregionen*, SpaceScape

Göteborgs Stad m.fl. (2020) *Avsiktsförklaring utveckling Frölunda-Högsbo, Göteborgs stad, Länsstyrelsen Västra Götaland, Trafikverket Region Väst, Västra Götalandsregionen och Västtrafik*

Göteborgs Stad och Västtrafik (2024) *Linjenätsutredning för spårväg, LiNUS*

Göteborgs stadsmuseum (2015) *Kulturmiljöunderlag, Norra Högsbo industriområde, kulturmiljörapport 2015:2*

Göteborgs stadsmuseum (2019) *Kulturmiljöunderlag Högsbo och Frölunda, inom FÖP Högsbo-Frölunda med Dag Hammarskjöldsleden*

Higab, Göteborgs Stad (2022) *Kretsloppspark Högsbo – Förstudie som utreder de tekniska förutsättningarna för den nya stadsintegrerade kretsloppsparken vid Högsbo i Göteborg*

Okidoki (2024) *Nordöstra Högsbo stadsutveckling, 2024-II-II*

Space Scape (2022) *Var finns idrotten? Analys av göteborgarnas tillgång till idrottsanläggningar*

Stadsbyggnadsförvaltningen, Göteborgs Stad (2024) *Översiktsplanens järnvägsreservat i Frölunda-Högsbo – potentiell stadsutveckling, 2024-09-13*

Stadsbyggnadsförvaltningen, Göteborgs stad (2024) *Övergripande inriktning för samordnad stadsutveckling (ÖISS), återremitterad av stadsbyggnadsnämnden 2025-03-25*

Stadsbyggnadsförvaltningen, Göteborgs stad (2025) *Översiktsplan för Göteborg, uppföljning 2023–2024*

Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs stad (2019) *Täthet i Älvstaden, hjälpreta och kartläggningar*

Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad (2021) *Anvisning: Indikatorer för god gestaltad livsmiljö: stadsliv och förtätning, godkänd av stadsbyggnadsdirektör Henrik Kant 2021-06-15*

Stadsledningskontoret, Göteborgs stad (2025), *Utredning kommunal service, stadsutveckling nordöstra Högsbo, 2025-09-26*

Sweco (2025) *Trafikanalys för leduppdraget – en analys av boulevardisering av Dag Hammarskjöldsleden och Oscarsleden med Göteborgs stads strategiska trafikmodell*

Trafikkontoret, Göteborgs stad (2022) *Åtgärdsvalsstudie Dag Hammarskjölds boulevard, slutversion 2022-01-14*

Kontakt

Telefon:

031-365 00 00 (Göteborgs Stads kontaktcenter)

E-post:

goteborg@goteborg.se