



Figur 9: Flygfoto norrut över Mölndal och Almedal. Längst ner i bild syns Lackarebäcksmotet. (Foto: Per Pixel, 2024)



Figur 10: Flygfoto söderut över Mölndal och Sandbäck. (Foto: Per Pixel, 2024)

5 Nulägesbeskrivning

I detta kapitel beskrivs de sociala förutsättningarna i området. Till att börja med ges en övergripande beskrivning av influensområdet i avsnitt 5.1, följt av en historisk bakgrund i avsnitt 5.2. Den historiska bakgrunden ger en förståelse för hur området utvecklats över tid och vilka platser som har höga värden sett till kultur såväl som funktion. Därefter redogörs för den planerade bebyggelseutvecklingen utifrån fördjupade översiktsplaner, översiktsplaner och detaljplaner i avsnitt 5.3. I avsnitt 5.4 presenteras statistik över dag- och nattbefolkning samt socioekonomiska förutsättningar för att skapa förståelse för vilka som bor och verkar i området. Därefter beskrivs markanvändning, samhällsstruktur och näringsliv i avsnitt 5.5.

Störst fokus i nulägesbeskrivningen ligger på målpunkter och mobilitet vilka presenteras i avsnitt 5.6 och 5.7. Bland annat beskrivs målpunkter för utbildning, handel, service, rekreation och fritidsaktiviteter. I mobilitetsavsnittet redogörs för vägnät för respektive trafikslag, tillgänglighetsanalyser för gång- och cykeltrafik och förutsättningar för öst-västliga passager över och under infrastrukturkorridoren och närliggande gator. Därefter fokuseras särskilt på barn och ungas rörelsemönster i avsnitt 5.8. I avsnitt 5.9 presenteras resultatet av genomförd trygghetsinventering. Till sist beskrivs dagens förutsättningar vad gäller buller och ljusmiljö i avsnitt 5.10 och 5.11. På föregående uppslag visualiseras en översikt av områden som nämns i nulägesbeskrivningen.

I slutet av ett eller ett antal avsnitt presenteras en sammanfattning utifrån temaområdena Vardagsliv, Livsmiljö, Hälsa och välmående samt barnperspektiv, se kapitel 2 och 3 för beskrivning respektive tema och analysmetoden.

5.1 Övergripande beskrivning

Mölnbalsåns dalgång har en hög exploateringsgrad och är starkt präglad av den storskaliga infrastrukturen som löper genom hela dalgången, parallellt med Mölnbalsån. I den norra delen av järnvägskorridoren omges infrastrukturkorridoren till betydande delar av verksamhets- och handelsområden. Från Lackarebäck ökar inslaget av bostadsbebyggelse och söder om Mölnbalsbro dominerar bostadsbebyggelse både väster och öster om infrastrukturen. På sikt kommer bostadsbebyggelsen att förtätas med planerad stadsutveckling i Forsåker, öster om Nämndemansgatan. Infrastrukturkorridoren utgörs förutom av E6/E20 av parallella lokala vägar och cykelstråk som Mölnbalsvägen/Göteborgsvägen, Flöjelbergsgatan, Norra och Södra Ågatan, Järnvägsgatan, Gamla Kungsbackavägen, Nämndemansgatan och Kungsbackavägen. Genom dalgången löper också järnvägarna Väst kustbanan och Kust till kustbanan.

5.2 Historisk bakgrund

Ända sedan marken höjde sig ur havet har Mölnbalsåns dalgång varit nyttjad av människor. Till en början kanske främst för transport, jakt, insamling och fiske, men snart också för verksamheter kopplat till jordbruk. De första bosättningarna i trakten låg troligtvis kring sjösystemet som går från Landvettersjön via Rådasjön och Stensjön ner till Mölnbalsån och vidare ut mot Göta älv. På stenåldern låg havsnivån cirka 20 m högre än idag och hela dalgångens botten var en farbar havsvik. I och med landhöjningen och att vattnet drogs sig tillbaka från dalgångarna uppstod ett bördigt landskap lämpligt för jordbruk. Dalgångarna var fortsatt viktiga kommunikationsleder, både på vatten och längs vägar.

På de obebyggda berg som omsluter Mölnbalsåns dalgång finns det flera lämningar som vittnar om förhistorien. Dalgången nyttjades först framför allt för boskapsskötsel och produktion av hö. Så småningom blev jordbruket allt viktigare och innan 1800-talets stora jordbruksreformer låg områdets bebyggelse samlade som byar eller mindre bebyggelsestrukturer i dalgångarna. Gårdarna var placerade på gränsen mellan jordbruksmark och utmark, på svårbrukade backar.

Under 1800-talet infördes nya jordbruksmetoder som innebar att tyngre marker kunde dikas ut och odlas upp. Inom järnvägskorridoren är det tydligt hur de låglänta partierna längs Mölnbalsån omvandlas från ängsmark till åker. Sveriges befolkning ökade kraftigt vid denna tid och ett effektivare nyttjande av jordbruksmarken behövdes för att föda den växande befolkningen. Den successiva mekaniseringen av jordbruket medförde att allt färre människor behövdes för jordbruksarbetet. Många människor emigrerade eller flyttade in till städerna och sysselsättning inom industrin. Samtidigt innebar den tilltagande turismen att landskapet i stigande grad nyttjades för rekreation, snarare än bara produktion.

Järnvägskorridoren omfattar till stor del gammal åker- och ängsmark men även några vattendrag. Vattendragens sträckningar är i stort detsamma som tidiga kartor visar, men är idag något utträtade och till viss del kulverterade. På två platser kvarstår vattendragens slingrande sträckning och utgör en viktig del i förståelsen av hur kulturlandskapet bildats och nyttjats. Det är dels vid Råvekärr där järnvägskorridoren omfattar Kålleredsbäcken och Alebäcken, dels vid Forsåker där och Mölnbalsåns meandrande lopp. Vattendragen



Figur 11: Kvarnbyn och Mölnbalsfallen. Bild från platsbesök.

har åtminstone sedan medeltiden använts som energikällor. Mölndal, ”möllornas dal”, var från början namnet på bebyggelsen kring Mölndalsfallen där det redan på 1300-talet fanns en liten by.

Efterhand drev vattenkraften alltmer komplexa verksamheter som papperstillverkning, textilproduktion och linoljeförädling. Åarna har också inneburit goda transportmöjligheter för alltifrån timmerflottning till pråmtrafik. Den industriella verksamheten kulminerade under 1900-talet. Mölndalsån har varit motorn i samhällsutvecklingen i dalgången.

Industrierna har inneburit arbetstillfällen som har lockat stora mängder arbetare att bosätta sig i närheten. Vid Mölndalsfallen finns idag en koncentrerad kvarnmiljö och industrimiljö med industribebyggelse främst från 1800-talets senare hälft bestående av kvarnar, pappersbruk och sulfitfabrik. Bostadsbebyggelsen i området vid Mölndalsfallen är från 1700- och 1800-talet och består av kvarngårdar och egnahemsområden. Gatunätet är oregelbundet med trappor och slingrande lider. Området hyser höga kulturhistoriska värden och är därför utpekat riksintresse för kulturmiljövård, ”Mölndalsåns industriområde och Kvarnbyn”. Det är ett populärt utflyktsmål och Mölndals stadsmuseum finns inhyst i den gamla industribyggnaden ”Strumpan”.

Nedströms Mölndalsfallen uppfördes på 1870-talet en disponentvilla, kopplat till pappersindustrin. Runt villan anlades en engelsk park som omgärdades av ett staket i smidesjärn. Både villan och parken finns kvar idag och är kända under namnet Villa Korndal och Korndalsparken. Området har mycket höga kulturhistoriska värden då helhetsmiljön är välbevarad och illustrerar industrins historiska utveckling som industrisamhällets hierarkiska organisation. Villa Korndal används idag för kontorsverksamhet.



Figur 12: Villa Korndal och Korndalsparken. Bild från platsbesök.



Figur 13: Konstverk i entrén till före detta boktryckeriet Wezäta-Melins. Bild från platsbesök.

Den industriella textilproduktionen i Krokslätt tog fart under 1870-talet i och med att det första bomullsväveriet etablerades vid Mölndalsån. Verksamheten upphörde på 1970-talet men det finns fortfarande delar av den äldre fabriksbebyggelsen kvar och sedan 1991 är delar av den byggnadsminnesförklarad. Området har rustats upp och idag utgör Krokslätts fabriker ett företagscentrum. Flera nya byggnader har kommit till och byggnader har i varierande grad anpassats till den befintliga industrimiljön. Krokslätts fabriker är en av de viktigaste förutsättningarna för att stadsdelen växer fram.

I den före detta fabrikslokalen som numera hyser Maxi ICA Stormarknad, etablerades år 1950 ett grafiskt företag, Wezäta-Melins. Fabrikslokalen präglas av ett eftermodernistiskt sammanhållet arkitektoniskt uttryck med bland annat välvda tak och mönstermurning i rött tegel. Byggnaden utgör exempel på den verksamhetsprägel som fortfarande dominerar i området. Järnvägskorridoren präglas till stor del av sentida verksamhetsbebyggelse med industrier, lager, kontor, parkering, handel och järnvägsstationen som tillsammans med kringliggande kollektivtrafikhållplatser är en stor knutpunkt för byten mellan transportslag.

Det biologiska kulturarvet berättar om hur landskapet tidigare har sett ut och använts. Vid Sandbäck finns rester kvar av det odlingslandskap som länge dominerade landskapet i dalgången men som nu i princip är borta.

Under 1700- och 1800-talen fanns en stor herrgård med mangårdsbyggnad och två flyglar vid Lackarebäck/Svejserdalen. Till herrgården hörde även en omfattande trädgårdsanläggning. Idag finns bara en av flyglarna, en del av parken och en bokskog kvar som minner om det som en gång fanns. Strax söder om Svejserdalen ligger Ekekullen, en fornlämning i form av ett trädbevuxet gravfält omgivet av en stenmur. Höjden med fornlämningar benämns på kartan från 1868 som Ekekullen. Lämningarna vittnar om att det bodde folk här under järnåldern och ekarna skapar en avskild miljö som idag används för rekreation.

För mer information om kulturmiljön hänvisas till PM Kulturarvsanalys.

5.3 Planerad bebyggelseutveckling

I detta avsnitt beskrivs kortfattat Göteborgs Stads och Mölndals stads planer för såväl pågående som planerad framtida bebyggelseutveckling. Beskrivningen ska ge en översiktlig bild av hur järnvägsanläggningen kan påverka dessa planer och projekt men också ge en förståelse för hur det kan påverka utbyggnaden av järnvägen. För utförligare redovisning av pågående kommunal planering hänvisas till järnvägsplanens planbeskrivning.

5.3.1 Fördjupad översiktsplan för Mölndalsåns dalgång och pågående/framtida detaljplaner

Göteborgs Stad och Mölndals stad har gemensamt tagit fram en fördjupad översiktsplan som beskriver befintliga och planerade etableringar längs med Mölndalsån, i de båda kommunerna (Göteborgs Stad och Mölndals stad, 2016). I Mölndalsåns dalgång sker stadsförnyelse med hög efterfrågan på tätare stadsbebyggelse med bostäder, handel och kontor, samtidigt som efterfrågan på industrimark har minskat. Många nya bostäder och flertalet kontor har byggts på senare tid. Både i Göteborg och Mölndal pågår ett flertal detaljplaner inom berörda områden.

5.3.2 Göteborgs Stad

I Göteborgs Stad, väster om E6/E20 och järnvägen vid Maxi ICA Stormarknad, ska ett detaljplanearbete påbörjas med syfte att möjliggöra etablering av kontor. Planarbetet inväntar Trafikverkets arbete med den nya järnvägsanläggningen. Stadsutveckling pågår i stadsdelen Kallebäck, direkt öster om järnvägen och E6/E20. En detaljplan vann laga kraft år 2019. Detaljplanen ska möjliggöra för cirka 1 800 bostäder samt kontor, verksamheter, förskolor och centrumfunktioner. Bebyggelsen är under uppförande.

5.3.3 Mölndals stad

I den fördjupade översiktsplanen föreslås bostadsutveckling i huvudsak genom kompletteringar utmed Göteborgsvägen, i Mölndals centrum samt inom industriområden utmed Kvarnbygatan och inom Forsåkerområdet.

Mölndals stad ska inleda ett detaljplanearbete för stadsutveckling på ömse sidor om Göteborgsvägen, i höjd med Flöjelbergsvägen/Krokslättsparkgata (nuvarande Hedins bil). Detaljplanen bedöms skapa förutsättningar för cirka 1 000 bostäder, förskola samt verksamhetslokaler. Planarbetet ska enligt Mölndals stad samordnas med Trafikverkets järnvägsplan. Längre söderut, mellan Krokslättstorg och Krokslättfabriker, pågår ett detaljplanearbete som syftar till att möjliggöra cirka 350 bostäder, förskola, kontor, verksamheter och centrumfunktioner. Stationsområdet föreslås enligt den fördjupade översiktsplanen utvecklas och utökas med stationsnära bebyggelse. Arbetet med framtagande av ett planprogram för stationsområdet pågår.

I Forsåker sker stadsförnyelse med blandad bebyggelse och service som föreslås förtätas och sammankopplas med stationsområdet. Sammantaget bedöms det kunna komma till cirka 3 000 bostäder och 5 000 arbetsplatser. Detaljplanearbete pågår för den nordöstra delen av Forsåker. Den västligaste delen av Forsåker närmast järnvägen och E6/E20 är pausad i väntan på Trafikverkets järnvägsplan.

5.4 Befolkning

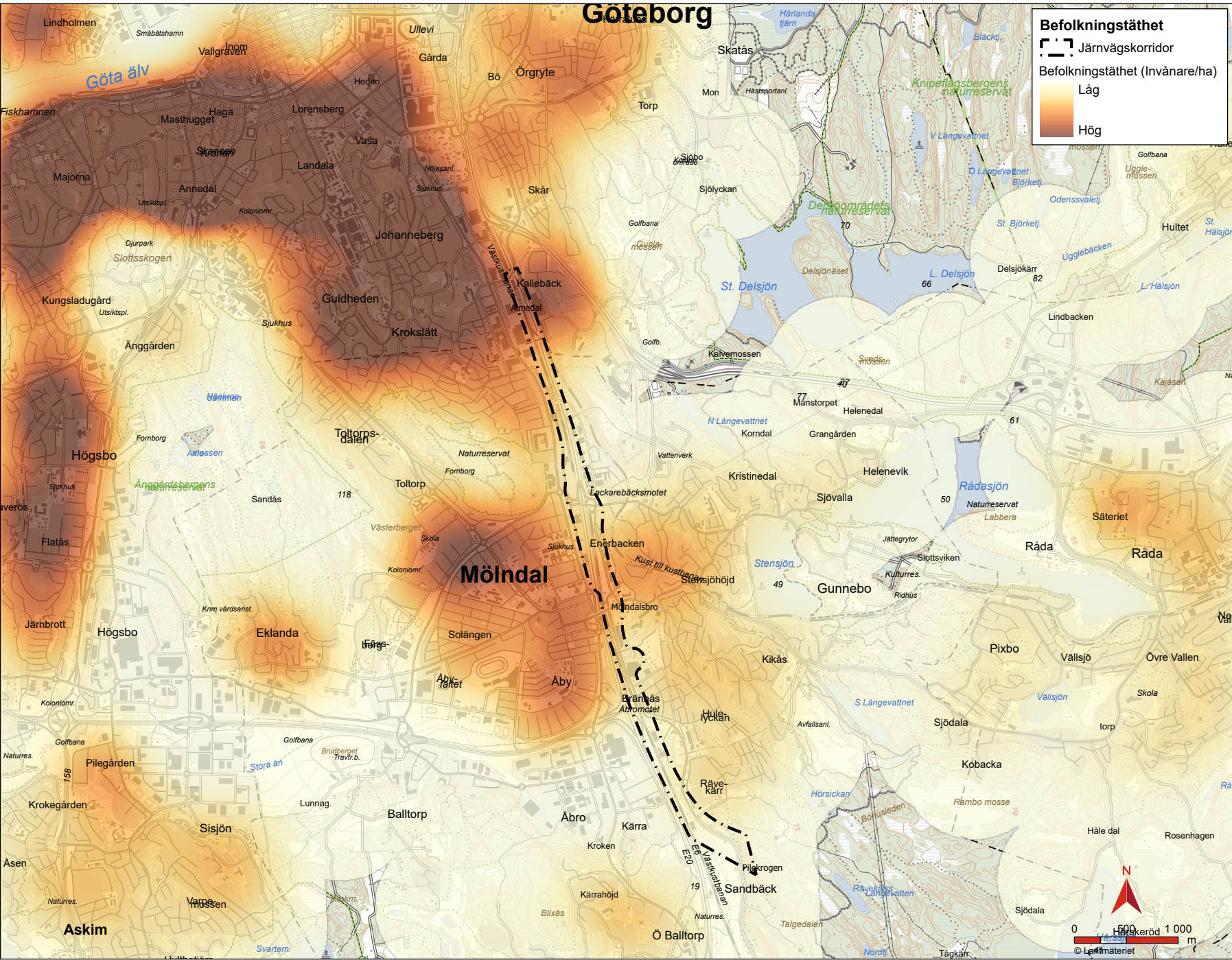
5.4.1 Befolkningsstruktur

Järnvägskorridoren sträcker sig över tätorterna Göteborg och Mölndal. Göteborg är Sveriges näst största stad med knappt 597 000 invånare i kommunen (Göteborgs Stad, 2023) och den kommun som växte mest i hela landet år 2022. Mölndal har en total befolkning på cirka 70 000 invånare (2022) varav cirka 46 000 bor i centralorten.

Mölndals stad är en till ytan relativt liten kommun. Den högsta befolkningstätheten finns i centralortens nordvästra del samt i Mölndals centrum, se Figur 14. Sett till hela kommunen bor endast 3 procent i landsbygdsmiljöer och 97 procent i tätorterna som förutom centralorten utgörs framför allt av Källered, Lindome och Hällesåker. Befolkningstillväxten har under senare år varit kraftig i Mölndal men förväntas avta något under de närmast kommande åren. År 2032 beräknas Mölndal ha en folkmängd på omkring 77 000 personer, med en tillväxt framför allt i åldersgruppen 25–44 år (Mölndals stad, 2023a).

Sett till hela kommunen har Mölndal en åldersstruktur med en stor andel ung befolkning i åldrarna 25–30, vilket år 2022 gav en medelålder på 39 år. Vidare har kommunen en lägre andel invånare i åldrarna 60–80 än landets genomsnitt (Mölndals stad, 2023a). I och kring järnvägskorridoren är åldersfördelningen relativt jämn, dock bor en högre andel unga vuxna och personer över 65 år i Mölndals centrum vilket eventuellt kan bero på en större andel mindre lägenheter.

Antal barn i och kring järnvägskorridoren är relativt jämnt fördelat sett till befolkningstätheten i stort. Barntätheten är högst i Krokslätt, Kallebäck, Mölndals centrum, Åby och Eklanda. I Eklanda bor dock en förhållandevis stor andel barn sett till antalet invånare. Längs med dalgången, särskilt norr om Mölndals centrum, finns en tendens till en åldersfördelning med störst andel barn i åldrarna 0–6. Längre ifrån järnvägskorridoren finns istället en större andel barn 7–15 år, något som kan bero på bebyggelsestrukturen med en större andel flerbostadshus närmast järnvägskorridoren.



Figur 14: Befolkningstäthet (nattbefolkning).

5.4.2 Sysselsättning

I Figur 15 visualiseras kluster av arbetsplatser i och i anslutning till järnvägskorridoren. Arbetstillfällena definieras som förvärvsarbetande över 16 år och arbetsstället är den företagsadress där arbetstagaren är registrerad.

Inom storstadskommunerna i Sverige arbetar flest personer inom tjänstesektorn, vilket även gäller för Göteborg och Mölndal. I Mölndals stad genereras många arbetstillfällen, dels för kommuninvånare, dels för personer som pendlar in till tätorten från närliggande kommuner. Sysselsättningsgraden bland invånarna i Mölndals stad är 84 procent vilket är högre än för invånarna både i Göteborgs Stad (77 procent) och genomsnittet för riket (80 procent).

Stadsdelar i Mölndals stad som har ett högt antal arbetstillfällen är bland annat Almedal, Krokslätt, Mölndals centrum och Åbro. I kommunen är Mölndals stad den största arbetsgivaren med drygt 5 200 anställda (Mölndals stad, 2023a). Andra stora arbetsgivare inom kommunens gränser är Astra Zeneca (cirka 3 000 anställda) som har en stor anläggning i Åbro industriområde och Essity (cirka 1 000 anställda) med kontor i Mölndals centrum. Vid Mölndals sjukhus har cirka 2 500 personer sin arbetsplats.

Se även avsnitt 5.5, under rubrik Näringsliv, där näringslivet beskrivs mer i detalj avseende geografi, sammansättning och sysselsättning.

Sammanfattning – Befolkning:

Vardagsliv

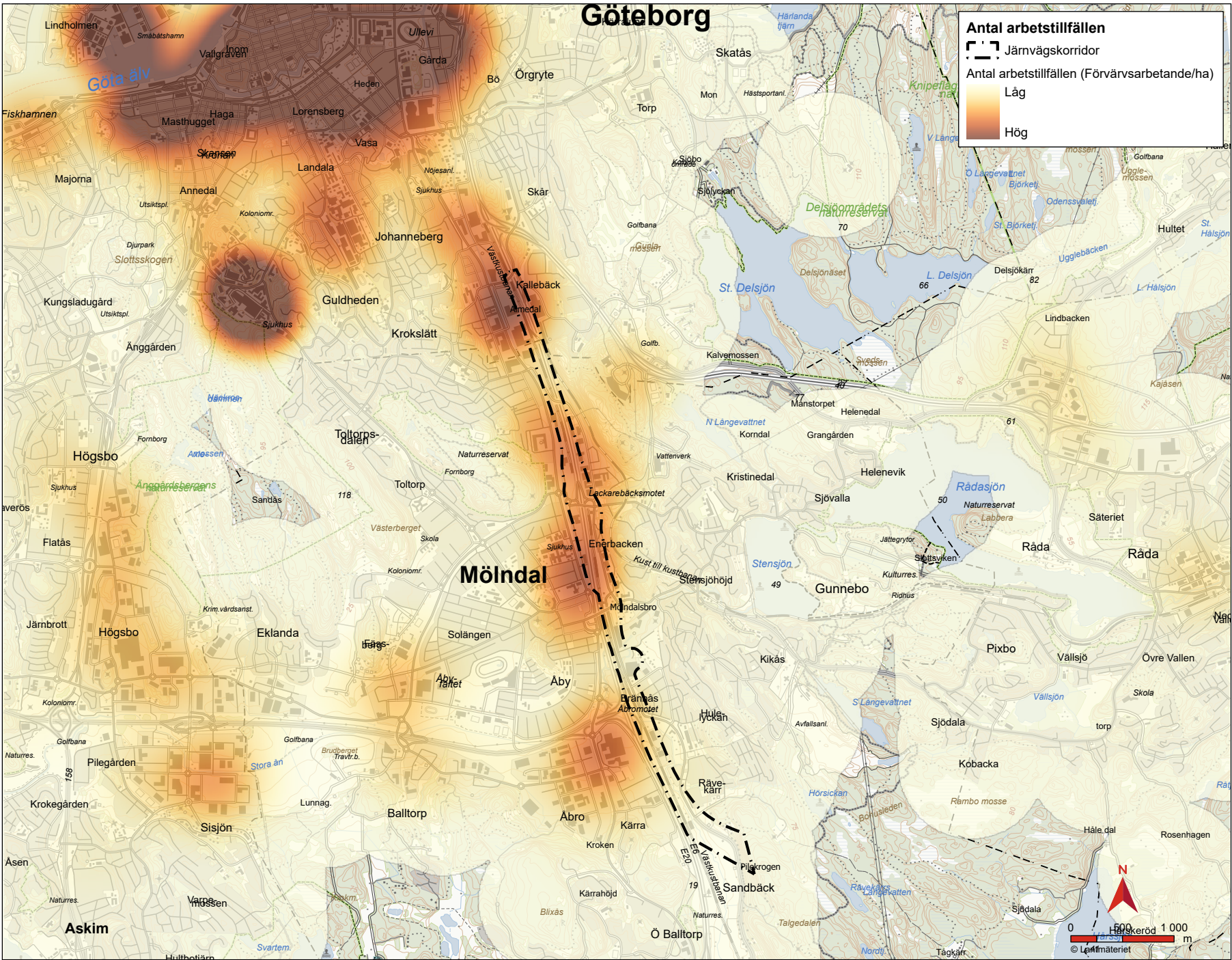
- Den högsta befolkningstätheten finns i nordvästra delen av Mölndal samt i Mölndals centrum.
- Under de senaste åren har det skett en snabb befolkningsökning i Mölndals stad.
- På väster sida om järnvägskorridoren finns ett högt antal arbetsplatser, bland annat i Almedal, Krokslätt, Mölndals centrum och Åbro.

Livsmiljö

- Befolkningen i och kring järnvägskorridoren har generellt sett en hög socioekonomisk standard, dock något lägre väster om Mölndals centrum och i Råvekärr.

Barnperspektiv

- Barntätheten är högst i Krokslätt, Kallebäck, Mölndals centrum, Åby och Eklanda.
- I Eklanda bor en stor andel barn sett till antalet invånare.



Figur 15: Täthet bland antal arbetstillfällen (dagbefolkning).

5.4.3 Socioekonomiska aspekter

En utbyggnad av transportinfrastruktur kan ge påverkan utifrån både sociala och ekonomiska perspektiv och ha effekter på invånarna i ett visst område. Exempel på sociala och ekonomiska faktorer är utbildningsnivå, inkomstnivåer och sysselsättningsgrad. Syftet med att redogöra för socioekonomiska aspekter är att kunna konsekvensbedöma om det finns risk att negativa konsekvenser, exempelvis förhöjda bullernivåer, riskerar att i högre grad påverka områden med lägre socioekonomisk standard. Detta blir viktigt ur ett rättviseperspektiv eftersom det kan vara svårare för grupper med lägre socioekonomisk standard att anpassa sig till exempelvis förändrad tillgänglighet eller försämrade boendemiljöer, samt påverka möjligheten att flytta vid missnöje. Här spelar enskilda sociala och ekonomiska aspekter till viss del roll, men en än tydligare bild kan ges av att se till socioekonomi som en helhet.

En analys av socioekonomisk standard har genomförts utifrån faktorerna utbildningsnivå, inkomstnivå och upplåtelseform. För utbildning innebär låg standard att majoriteten som högst har en förgymnasial utbildning, för måttlig standard en gymnasial utbildning och för hög standard en eftergymnasial utbildning. För inkomst innebär låg standard under 60 procent av medianinkomsten i Sverige (definition enligt Folkhälsomyndigheten). För hög standard innebär över 140 procent av medianinkomsten och mellanliggande värden innebär måttlig standard. För upplåtelseform innebär låg standard att majoriteten av bostäderna är hyresrätter. För måttlig standard innebär det en blandning av upplåtelseformer och för hög standard en är majoriteten bostadsrätter och äganderätter. Indexet för sammantagen standard av ovanstående redovisade parametrar är ett genomsnitt av samtliga parametrar.

Analysen visar att en klar majoritet av befolkningen i och kring järnvägskorridoren har en hög eller måttlig socioekonomisk standard. De flesta områden med låg standard sammanfaller med ett lågt antal invånare. Norr om Enerbacken finns dock ett område med låg ekonomisk standard och en större mängd invånare, vilket kan bero på att det är område med hög andel studentbostäder. Inom och väster om Mölndals centrum finns ett sammanhängande område med måttlig standard. Detta kan delvis bero på en övervägande andel nybyggda flerbostadshus, bland annat hyresrätter, med en hög andel unga boende. Även Råvekärr, sydost om järnvägskorridoren, har en måttlig standard vilket skiljer sig från kringliggande områden.

5.5 Markanvändning och samhällsstruktur

5.5.1 Markanvändning och bebyggelsestruktur

Aktuell järnvägskorridor ligger i Mölndalsåns dalgång som utgör del i ett strategiskt stråk från Göteborg och söderut mot Hallands- och Malmöregionerna. Mölndalsån rinner norrut genom nästan hela järnvägskorridoren och har sitt lopp från Härryda kommun, via Mölndal till Göteborg där ån i höjd med Ullevi går ihop med Gullbergsån och sedan mynnar ut i Göta älv.

Inom järnvägskorridoren domineras markanvändningen av infrastruktur och verksamhetsområden. Det är verksamheter och företag med allt från mindre verksamheter som bilverkstäder och småskalig handel till stora globalt verkamma företag, med kontorsverksamhet i anslutning till järnvägskorridoren.

Topografin och riktningen på Mölndalsåns dalgång har bidragit till en tidig industrialisering av området. Där järnvägen byggdes växte också industrin fram. Med utbyggnaden av E6/E20 bildades det strategiska trafikstråket till och från Göteborg och intill vägen byggdes störningstålga verksamheter upp. Området som påverkas av den nya järnvägsanläggningen är således ett område som sedan länge är präglad av infrastruktur och regionens stadsutveckling.

Mölndalsåns dalgång domineras av transportinfrastruktur där E6/E20 stäcker sig genom hela järnvägskorridoren. Den befintliga järnvägen Kust till kustbanan går från den norra delen av järnvägskorridoren och viker av på bro i höjd med Almedals verksamhetsområde och Kallebäck. Västkustbanan är järnvägsförbindelsen som går i nord-sydlig riktning mellan Göteborg och Lund. Västkustbanan går genom hela järnvägskorridoren och längs sträckan finns en station i centrala Mölndal, vid Mölndalsbro. Parallellt med E6/E20 finns lokalgator, både öster om motorvägen och väster om Mölndalsån.

Befintlig infrastruktur och Mölndalsån skapar barriärer, därmed har flertalet broar anlagts för att överbrygga infrastrukturkorridoren. Broarna Flöjelbergsbron, Lackarebäcksbron, Ekekullsbron och Mölndalsbro går över E6/E20 och järnvägen. Ekekullsbron är en gång- och cykelbro medan de andra kan nyttjas av biltrafik samt gång- och cykeltrafik. Det finns också ett flertal gång- och cykeltunnlar som passerar under E6/E20 och ett fåtal broar för gång- och cykeltrafik över Mölndalsån, till exempel i höjd med Mölndals sjukhus. Vid Lackarebäcksmotet och strax söder om Mölndals sjukhus finns även bilbroar över Mölndalsån för anslutning till Göteborgsvägen.

Betydande delar av järnvägskorridoren med omgivning är exploaterat av infrastruktur och bebyggelse men vid Sandbäck, i södra delen av järnvägskorridoren, finns en yta som nyttjas av en ideell förening för småskalig odlingsverksamhet (Tillsammansodlingen).

I anslutning till järnvägskorridoren finns flera viktiga samhällsfunktioner. Mölndals sjukhus är beläget norr om Mölndals centrum, väster om Mölndalsån och Göteborgsvägen. Norr om Mölndalsbro och öster om infrastrukturkorridoren ligger ett polishus och Mölndals brandstation, delvis inom järnvägskorridoren. I Råvekärr i den södra delen av järnvägskorridoren finns ett ställverk, öster om Västkustbanan. Ställverket är mycket viktigt för energiförsörjningen i kommunen.

Längs hela dalgången på sträckan mellan Göteborg och Mölndal är bebyggelsen tät. Stora delar utgörs av verksamhetsområden samt olika service- och samhällsfunktioner som ligger nära och längs med befintlig järnväg, Mölndalsån och de parallella lokalvägarna.

Bebyggelsestrukturen skiftar från historiska kulturmiljöer i Krokslätt och Kvarnbyn, till nya specialiserade industriområden, som till exempel Astra Zeneca och en blandning av kontor, butikslokaler och lagerlokaler.

Mölndal har inte vuxit med årsringar runt en fast kärna, utan genom att flera mindre samhällen vuxit samman. I stället speglas stadens utveckling i tydliga byggperioder. Merparten av bostadsbebyggelsen har tillkommit sedan 1950-talet, en tid som präglades av stark utveckling och framtidstro. Miljonprogrammet under 1960- och 70-talet representeras i Mölndal av bebyggelse i mindre skala, i form av flerfamiljshus i tre våningar och småhusområden.

Väster om järnvägskorridoren längs Mölndalsvägen/Göteborgsvägen ligger flerbostadshus, med 3-5 våningar. Den bebyggelsen har också förtätats under den senare delen av 2010-talet med högre bebyggelse, bland annat i Krokslättområdet. I Krokslätt pågår en stadsomvandling och det gamla fabriksområdet kompletteras med ny bostadsbebyggelse samt kontors- och verksamhetslokaler. Här har det även byggts ett hotell.

I nära anslutning till järnvägskorridoren finns ett mindre område med småhusbebyggelse utmed Järnvägsatan. Alla hus används inte som bostadshus utan inhyser mindre verksamheter, bland annat kontor och hunddagis. Att del av husen inte används som bostadshus kan bero på att husen ligger nära infrastrukturkorridoren och att området påverkas både av järnvägstrafiken och den intensiva trafiken på motorvägen. I Brännås och Råvekärr finns småhusbebyggelse i direkt intill järnvägskorridoren. Bostadsbebyggelsen utgörs av både friliggande villor och radhus. Vid Sandbäck finns enstaka friliggande småbostadshus samt en jordbruksfastighet utmed Kungsbackavägen.

Centrala Mölndal är uppbyggt kring tågstationen och utgörs av blandstad där resecentrum och viktiga samhällsfunktioner samlas. Mölndals bebyggelsestruktur är historiskt präglad och vid

Mölnålsbro ligger också Villa Korndal med tillhörande parkområde. Den gamla disponentvillan har under senare tid nyttjats som kontorslokaler för en privat näringsverksamhet men har nyligen tillsammans med parkområdet förvärvat av det kommunala bostadsbolaget. Korndalsparken kommer troligen att öppnas upp för allmänheten i samband med att Forsåkersområdet stadsutvecklas.

Öster om stationsområdet och upp mot bergshöjden ligger en gammal kvarn- och industrimiljö, Mölnåls Kvarnby, med industribebyggelse från 1800-talets senare hälft. Bostadsbebyggelsen i området är från 1700- och 1800-talet. Gatunätet är oregelbundet med trappor och slingrande lider och området har höga kulturhistoriska värden. Här ligger också Mölnåls stadsmuseum inhytt i en äldre industribyggnad.

Mölnåls centrum karaktäriseras av centrumbebyggelse med serviceverksamheter, restauranger, kaféer och handel med mera samt köpcentrumet Mölnåls Galleria. Söder om gallerian finns ett hotell. Öster om infrastrukturkorridoren ligger Mölnåls station. I anslutning till järnvägsstationen finns hållplatser för kollektivtrafik. Mölnåls station utgör en stor och viktig bytespunkt för kollektivtrafik, både för lokalt och regionalt resande. Norr om centrum ligger kommunhuset och Folkets hus.



Figur 16: Mölnålsbro. Bild från platsbesök.

Söder om Mölnåls centrum och väster om Gamla Kungsbackavägen ligger Åbyområdet. Ett stort bostadsområde med flerbostadshus i 3-5 våningar närmast järnvägskorridoren och med inslag av radhus och villabebyggelse längre västerut. Bebyggelsen närmast järnvägskorridoren uppfördes under 1960-talet.

5.5.2 Näringsliv

Verksamheter som beskrivs i detta avsnitt kan även vara viktiga målpunkter i livsmiljöerna som beskrivs i den sociala konsekvensanalysen. Det är därför möjligt att dessa tas upp både i detta avsnitt och i avsnitt 5.6. Vidare ska de områden som beskrivs här beaktas som målpunkter för arbete.

Det finns flera större verksamhetsområden längs infrastrukturkorridoren i Mölnålsåns dalgång. I Göteborg och angränsande till järnvägskorridoren i öster ligger Kallebäck som bland annat hyser kontors- och lagerverksamheter.

Mellan E6/E20 i öster och Mölnålsvägen i väster och längs hela sträckan från Fredriksdalsgatan/Sankt Sigfridsgatan i norr till Flöjelbergsgatan i söder finns stora markytor som nyttjas som verksamhetsområden. Här finns verksamheter av varierande slag, till exempel kontorsbaserade verksamheter, Maxi ICA Stormarknad, Volkswagen Göteborg och Göteborgs Däckcenter AB. I samma hus som Maxi ICA Stormarknad ligger även verksamheter som Arken Zoo, Golv & Matt varuhuset, Go Karting Göteborg med mera. Söder om Maxi ICA Stormarknad ligger Hedin bil som är återförsäljare av bilar och som även erbjuder bilservice. I hela området finns stora ytor som nyttjas för parkering. En del av parkeringsytorna är tillgängliga för allmänheten medan andra ytor är inhägnade och enbart kan nyttjas inom respektive verksamhet, till exempel bilförsäljning och bilservice.

Lite längre söderut ligger möbelvaruhuset Nordiska Galleriet. I byggnaden intill finns lokaler med blandade verksamheter som gym, kontor och butiker.



Figur 17: Maxi ICA Stormarknad. Bild från platsbesök.

Längre söderut och väster om Göteborgsvägen ligger verksamhetsområdet Krokslätts fabriker, ett äldre industriområde med industribyggnader bevarade sedan slutet av 1800-talet. Området är idag omvandlat och har blandad bebyggelse med stor andel verksamheter och kontor men också butiker, grundskola, restauranger, bostäder, hotell med mera.

Längs Göteborgsvägens östra sida fortsätter verksamhetsprägnen och här ligger flera verksamheter med anknytning till bilförsäljning och bilservice men också möbelvaruhus, färgbutiker, veterinärmottagning och andra typer av butiker.

Ett av de större verksamhetsområdena i anslutning till järnvägskorridoren är Lackarebäckens verksamhetsområde, beläget öster om infrastrukturkorridoren. Här arbetar cirka 3 500 personer. Lackarebäckens verksamhetsområde har historiskt karaktäriserats av industri och tillverkning, men här förekommer idag huvudsakligen kontorsverksamheter. I området pågår byggnation av ett nytt djursjukhus. Djursjukhuset kommer att bli det största i Sveriges och sannolikt ha många besökare på lokal nivå men även regionalt och nationellt tillresta. Cirka 200 personer bedöms komma att arbeta inom verksamheten.

I Mölnåls stadskärna finns ett brett utbud av service, butiker, restauranger och kaféer, i såväl Mölnåls Galleria som i de omgivande kvarteren. Totalt sett arbetar cirka 2 000 personer inom verksamheterna i Mölnåls centrum. I centrala Mölnåls ligger även Essitys kontor (ett globalt hygien- och hälsobolag) där cirka 1 000 personer arbetar. Lite längre söderut och sydväst om Åbromotet ligger Åbro industriområde. Verksamhetsområdet hyser många olika typer av verksamheter och här finns kontorsverksamhet, handel relaterad till bilindustri och service samt diverse sällanköpshandel med både tillverkning, kontor och butiker. I området arbetar cirka 7 000 personer. En verksamhet som dominerar området både till yta, antalet anställda och med en karaktäristisk byggnad är Astra Zeneca. Inom Astra Zenecas verksamhet i Åbro finns forskningscentra, utvecklings-, tillverknings- och kontorsverksamhet. Företaget har cirka 3 000 medarbetare i Mölnåls.

Intill Astra Zeneca i Åbro industriområde pågår utvecklingsprojektet GoCo Health Innovation City, ett centrum för lifescience. GoCo planeras framför allt vara ett innovationscentrum inom hälsoskiktet, men det kommer även byggas bostäder och hotell i området.

En historisk industribebyggelse finns bevarad öster om Mölnåls stadskärna kring forsen i Mölnåls Kvarnby. Idag används byggnaderna för andra verksamheter än vad de byggdes för, till exempel kontor, museum och konstnärliga verksamheter.

Utmed Nämndemansgatan, söder om Mölndalsbro används idag delar av det gamla pappersbrukets lokaler inom Forsåkerområdet av diverse verksamheter, till exempel av Mathem som har lager och utkörning inom matkassetjänster. Området planeras att stadsutvecklas till blandstad.

Längst söderut i järnvägskorridoren ligger Råvekärrs industriområde. Industriområdet ligger som en avskärmande bebyggelse mellan infrastrukturkorridoren med E6/E20 och Väst kustbanan mot skola och bostäder i Råvekärr. I verksamhetsområdet finns bland annat en padelhall, en bussdepå samt anläggnings- och serviceverksamheter.

Besöksnäringen är en växande näring i regionen, framför allt för aktiviteter inom rekreation och friluftsliv men även kultur och nöjen, simhallar och äventyrsbad och shopping lockar turister till Göteborg och Mölndal.

Med koppling till nöjesparken Liseberg, som är belägen strax norr om Mölndal, pågår en utveckling av verksamheten. Nyligen har det öppnats ett hotell i anslutning till nöjesparkens södra del. Vidare pågår byggnation av äventyrsbadet Oceana, beläget intill det nya hotellet, vilket förväntas bli en välbesökt målpunkt. I närheten ligger även Volvos nybyggda anläggning "World of Volvo", som bland annat inrymmer Volvos museum. Under World of Volvo finns ett parkeringshus med cirka 1 500 parkeringsplatser. Dessa verksamheter kommer att locka ett stort antal besökare och tillsammans generera många arbetstillfällen.

Sammanfattning - Markanvändning och samhällsstruktur:

Vardagsliv

- Verksamheter och företag längs med Mölndalsvägen/Göteborgsvägen och i Lackarebäcks verksamhetsområde har ett stort antal besökare och arbetsplatser.
- Samhällsviktiga funktioner ligger dels nordost om Mölndal station i form av polishus och brandstation, dels nordväst om Mölndal station i form av Mölndals sjukhus.

Livsmiljö

- Förutom Mölndals stad är Mölndals sjukhus, Astra Zeneca och Essity de största arbetsgivarna i området.
- I framtiden väntas djursjukhuset vid Lackarebäcksmotet och GoCo i Åbro komma att bli stora arbetsplatser.

Hälsa och välmående

- Se avsnitt om mobilitet och aktivt resande i avsnitt 5.7.



Figur 18: Mölndals centrum.