

STRATEGISKA FRÅGOR

ÖVERGRIPANDE INRIKTNING

UTMANINGAR

GÖTEBORGS ROLL I EN VÄXANDE REGION

ATTRAKTIV STADSMILJÖ

ROBUST SAMHÄLLE

FLER BOSTÄDER

VÄXANDE OCH FÖRÄNDRAD HANDEL

EXPANSIVT NÄRINGSLEV

NORDENS LOGISTIKCENTRUM

FÖRÄNDRAT TRANSPORTBEHOV

MÅNGFALD - TRYGGT OCH MÄNSKLIGT

REKREATION OCH HÄLSA FÖR ÖKAD LIVSKVALITET

NATUR- OCH KULTURMILJÖER FÖR ATTRAKTIVITET

TILLGÅNG TILL KUSTEN

SÄRSKILDA LOKALISERINGAR

ÖVERGRIPANDE INRIKTNING - HÅLLBAR UTVECKLING

Hållbar utveckling

Enligt Världskommissionen för miljö och utveckling - Brundtlandkommissionen:

"En samhällsutveckling som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov."

ÖVERSIKTSPLANENS MÅL

Göteborg ska utvecklas till en livskraftig långsiktigt hållbar stad med balans mellan sociala, ekonomiska och ekologiska/miljömässiga faktorer. Ett helhetstänkande är avgörande för möjligheten till hållbar utveckling för Göteborgssamhället. Det finns givna samband mellan mänsklig välfärd, ekonomisk utveckling och miljömässig hållbarhet. Arbetet för att nå visionen om hållbarhet kan ses som en pågående förändringsprocess och inte ett givet framtida tillstånd.

Kulturen har en viktig roll för den hållbara staden. Utgångspunkten för översiktsplanen är att stärka Göteborgs unika tillgångar, såväl de byggda miljöerna som natur- och kustområden. Göteborg ska vara en stad där det goda livet är möjligt för alla både nu och i framtiden. Segregation ska vändas till integration och alla ska kunna vara med och påverka sin egen och stadens framtid.

Göteborg ska vara ett starkt regioncentrum där konkurrenskraft förenas med omsorg om det lokala livet. Morgondagens välfärd skapas ur en stark ekonomi, något som främjas av en fortsatt tillväxt. Infrastrukturen ska kunna nyttjas effektivt och trafikens miljöpåverkan minimeras. Framtidens energiförsörjning ska vara långsiktigt hållbar.



UTDRAG UR GÖTEBORGS STADS BUDGET 2009 - VISION OCH FÖRHÅLLNINGSSÄTT

Vår vision är ett samhälle där vi har skapat en långsiktigt hållbar tillväxt och fler jobb, utvecklat medborgarnas välfärd, hälsa och trygghet, fördjupat demokratin och jämställdheten, skapat ett ekologiskt hållbart samhälle, med rättvisa och solidaritet samt vänt segregation till integration.

Göteborg är en segregerad stad. Detta ser vi som den största utmaningen att bryta. Vi ska ha en hög ambition för att reducera vårt bidrag till klimateffekten, detta gör vi genom att som nedre gräns leva upp till det klimatmål som riksdagen beslutar om. För att uppnå vår vision krävs stora insatser av oss alla oavsett vilka ansvarsområden vi har inom staden.

Strategin för att nå detta framtida tillstånd är att vi förenar de ekologiska, ekonomiska och sociala aspekterna och låter detta förhållningssätt präglar såväl vårt sätt att leda som att genomföra all verksamhet inom Göteborgs Stad.

Som utgångspunkt för vårt förhållningssätt har vi utgått ifrån begreppet hållbar utveckling – ett begrepp som Bruntlandkommissionen lanserade och som brukar förklaras som en utveckling som möter dagens behov utan att hindra framtida generationers möjligheter. Som bärande utgångspunkt i budgeten står vårt gemensamma synsätt på hållbar utveckling. Detta förhållningssätt präglar såväl denna budgets alla delar som vårt dagliga politiska arbete i kommunen. Vårt förhållningssätt utgår ifrån följande tre dimensioner:

- Den ekologiska dimensionen/miljön/bärkraften
- Den ekonomiska dimensionen/tillväxt/konkurrenskraften
- Den sociala dimensionen/människan/medborgarkraften

En stark ekonomi skapar förutsättningar för morgondagens välfärd. Och hållbarhet på miljöområdet är grundläggande för såväl göteborgarnas som Göteborgssamhällets framtida välbefinnande. Bristerna i den sociala dimensionens utveckling utgör dock ett hot, inte bara mot sammanhållningen i Göteborgssamhället utan också mot den ekonomiska tillväxten.

Därför är det viktigt att upprätthålla och stärka utvecklingen inom såväl ekonomi som miljö och parallellt med det finna former för att vända utvecklingen i den sociala dimensionen. I detta långsiktiga arbete är det viktigt att betona de inre såväl som de yttre mänskliga behoven. Samtidigt gäller det att undvika suboptimeringar, det vill säga att identifiera och driva igenom sådana insatser som visserligen kan vara fruktbara i ett perspektiv, men får motsatt effekt i ett annat. De tre dimensionerna är lika viktiga och ömsesidigt beroende av varandra. Var för sig är de nödvändiga men inte tillräckliga. Först tillsammans förmår de uttrycka hållbarhet.

Genom vårt agerande gentemot medborgarna och medarbetarna och genom att möjliggöra demokratiska arenor omsätter vi FN:s deklaration om de mänskliga fri- och rättigheterna i praktisk handling och garanterar respekten för människors lika värde i Göteborg.

Detta innebär att göteborgaren ska bli bemött som en hel människa. Varje individ måste bli sedd utifrån sin hela livssituation. Kommunen finns till för göteborgarna och inte tvärtom. De kommunala verksamheterna ska vara lättillgängliga och serviceinriktade. Stadens verksamhet ska präglas av en helhetssyn som ger möjlighet att utnyttja befintliga resurser på ett effektivare sätt. För våra framtida utmaningar i en hållbar utveckling krävs nya och okonventionella lösningar.



UTMANINGAR

Göteborg i världen

Det ömsesidiga beroendet mellan jordens länder ökar, vilket också påverkar Göteborg eftersom staden sedan länge är en internationellt orienterad stad. Göteborg är också en del av en region. Som ledande stad i Västsverige och som huvudort i Göteborgsregionen, får staden en speciell roll. Göteborg samarbetar med bl.a. Göteborgsregionens kommunalförbund och Västra Götalandsregionen för att utveckla tankar och ideér om hur människor i Västra Götaland ska få "det goda livet".

Göteborg växer

För Göteborgsregionens del kommer en väl fungerande och attraktiv arbetsmarknad och framgångsrika utbildningsinstitutioner att locka till inflyttning även i framtiden. En inflyttning av unga människor ger också högre födelsetal. Göteborg antas därför växa i antal boende och i antal företag.

Det som kallas "den nya ekonomiska geografin" pekar ut att storstadsregionerna kommer att klara sig bra i konkurrensen mellan olika regioner. En förbättrad infrastruktur ger en växande region. De regionala sambanden ökar. Att fler kommer att använda regionkärnan innebär en större inpendling.

Analyser som har gjorts på nationell och europeisk nivå, pekar på hur såväl Sveriges som Europas befolkning blir allt äldre. Sjukvård och levnadsvillkor har medfört att man lever längre samtidigt som födelsetalen minskar. Göteborg har en inflyttning av unga och en attraktiv arbetsmarknad och antas därför även i fortsättningen att vara en "ung stad".

Klimatfrågan

Den senaste tidens diskussion kring klimatfrågorna har gjort tydligt hur viktigt det är att ha ett långsiktigt perspektiv och en öppenhet för nya frågeställningar. Det förändrade klimatet medför både en fråga om hur ett varmare och regnigare klimat kan påverka Sverige och som en fråga om vad Göteborg kan göra lokalt för att begränsa utsläppen av koldioxid. Ett lokalt miljömål för klimatsituationen har beslutats av kommunfullmäktige om att Göteborg, bland annat inom trafiksektorn, ska minska koldioxidutsläppen med 30 procent till år 2020. Mycket har redan gjorts, men ytterligare åtgärder kommer att utredas de närmaste åren.

Livsstil och värderingar

Ett önskat långsiktigt hållbart samhälle hör främst samman med livsstilsfrågor. Olika konsumtionsmönster ger varierande behov av handels- och logistiktor. Pendlarens dagliga val av färdmedel påverkar vilken infrastruktur som behöver skapas. Strukturen, dvs. var vi bor, arbetar och bygger, kan dock underlätta. En tillväxt främst i regionkärnan och i ett antal större knutpunkter ger ett mindre energikrävande resande.

Hur man bygger är också viktigt för att skapa en energieffektiv och miljövänlig stad. Teknikfrågorna är betydelsefulla och regionen behöver på alla sätt stimulera energisnåla lösningar. Nya tekniska lösningar av t.ex. bilmotorer kan ge möjlighet att nå målet.

Översiktsplanen ger möjligheter

En översiktsplan ska visa på hur en stad ska byggas ut och ge förutsättningar för en bra framtid för sina medborgare. Planen ska skapa handlingsfrihet och belysa hur man kan hantera olika framtidsalternativ men kan inte säga hur framtiden blir. Översiktsplanen ska genom att peka ut markreservat skapa möjligheter och visa på vilka ramar som kan behövas för att möta olika framtider.

En översiktsplan handlar huvudsakligen om användning av mark- och vattenområden. Kommunen behöver därutöver använda en rad andra instrument för att nå sina mål. Budget, avtal, miljöprogram, social verksamhet, kultursektorn med mera – alla ska tillsammans verka för att Göteborg blir en bra stad att leva i.

I enlighet med kommunstyrelsens uppdrag har fokus legat på ett antal strategiska frågor. De viktigaste tendenserna och mål för 13 olika teman har därför tagits fram.



GÖTEBORGS ROLL I EN VÄXANDE REGION

Regionen växer och utvecklas och befolkningen ökar

Koncentrationen av befolkning och produktion till storstadsregionerna har ökat de tio senaste åren. Idag sker en stor del av landets ekonomiska tillväxt i dessa regioner och Göteborgsregionen är en viktig motor för Sveriges samlade ekonomi. I Göteborg finns arbetsplatser av många slag, universitet och högskolor, kultur och handel, evenemang och nöjen. Det gör staden till ett centrum för regionens näringsliv och invånare. Parallellt har också en viss flerkärnig struktur uppstått. De strategiska knutpunkterna, Centrum, Backaplan, Gamlestaden, Angereds centrum och Frölunda torg, kommer på längre sikt vara självklara platser i staden för mycket av det vi idag bara ser i centrum.

Göteborgs roll som nav och motor i regionen har förstärkts och allt fler människor pendlar till Göteborg för att arbeta och studera, dvs. den lokala arbetsmarknaden växer.

Göteborg som attraktiv stad

Göteborg har ett attraktivt centrum med en måttlig skala och blandning mellan gammalt och nytt. Närheten och blandningen av verksamheter, bostäder och offentligt liv av olika slag är tilltalande. Det finns många vackra parker och glimtarna av vatten i kanaler och mot älven ger liv åt stadsbilden. Även kustens bad- och båtliv är en attraktiv tillgång för staden. Det finns stora möjligheter att utveckla Göteborgs rika stadsmiljö vid omvandlingen av de stora centrala förnyelseområdena som t.ex. Södra älvstranden, Gullbergsvass och Frihamnen.

En växande region ger förutsättningar för tillväxt

Vad som skapar tillväxt är en komplex fråga, men några förutsättningar som bedöms ha stor betydelse är folkmängd, befolkningens åldersstruktur, andel förvärvsarbetande och näringslivets branschstruktur. Tillgången på högutbildad arbetskraft är idag en viktig lokaliseringsfaktor för företagen och väsentlig för att nå en positiv ekonomisk utveckling. Generellt har befolkningsrika regioner, jämfört med mindre regioner, haft en avsevärt bättre ekonomisk utveckling.

God tillgänglighet förutsätter utbyggd infrastruktur

Tillgängligheten till staden är avgörande för att Göteborg och regionen ska fortsätta utvecklas. Planering pågår för flera stora infrastrukturprojekt av regional betydelse bl.a. Västlänken, nya älvförbindelser och Hamnbanan.

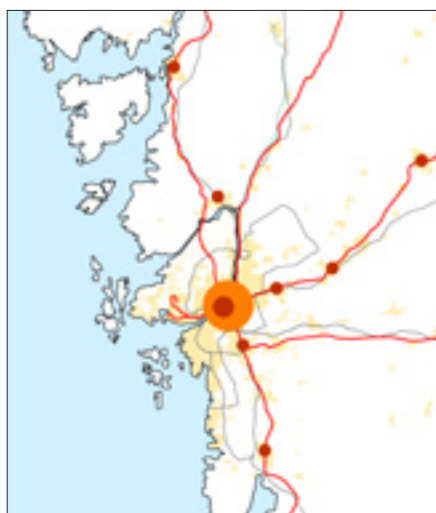
En hållbar regional struktur

En ökande befolkning och större region ställer stora krav på bostadsförsörjning och infrastruktur. Människorna i regionen ska ha tillgång till arbete och service och möjlighet att ta del av det som gör Göteborg till en attraktiv regionkärna. För göteborgarna kan det betyda att lokala intressen ibland får stå tillbaka för regionala. Det regionala samarbetet är en förutsättning för att finna lösningar på infrastruktur- och näringslivsfrågor.

För att nå de mål som anges i "Uthållig tillväxt - mål och strategier med fokus på hållbar regional struktur" har Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) arbetat fram ett förslag till strukturbild för Göteborgsregionen. Efter samråd med regionens kommuner antogs handlingen av förbundsstyrelsen i maj 2008. Struk-



Göteborgs lokala arbetsmarknad växer.



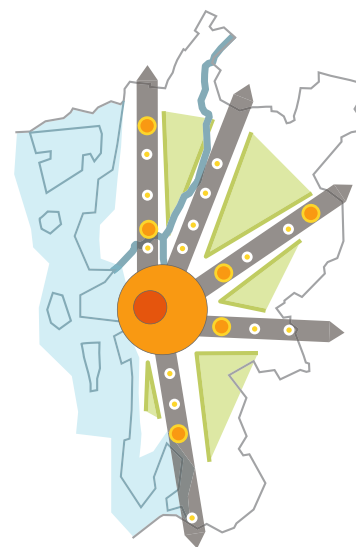
Göteborg är regionens centrum. Tillgängligheten till centrala Göteborg är avgörande för att regionen ska fortsätta växa och utvecklas.

turen består av "Kärnan", "Det sammanhängande stadsområdet", "Huvudstråken", "Kustzonen", "De gröna kilarna" och "Göta älv".

Kärnan utgörs av den centrala del av Göteborg som är lätt att nå från hela Göteborgsregionen. Även Gamlestaden betraktas som en del av kärnan och bör utvecklas till en attraktiv knutpunkt för att ge goda förutsättningar för kollektivtrafikens utveckling och förbättrad integrering av stadens nordöstra delar. Översiktsplanen anger en stadsutveckling som står i överensstämmelse med regionens mål.

Vision Västra Götaland - Det goda livet

I april 2005 antog Västra Götalands regionfullmäktige en vision som ska ligga till grund för det fortsatta utvecklingsarbetet i regionen - "Vision Västra Götaland - det goda livet". Den är framtagen i samarbete med de fyra kommunalförbunden och varje region har ett ansvar i att konkretisera mål, strategier och åtgärder för att nå visionen. Dokumentet "Uthållig tillväxt" från GR bygger på denna vision där Göteborg har ett särskilt stort ansvar för regionens utveckling i rollen som regionens kärna. Göteborg ska ha en kraftig utveckling i kärnan fram till 2020 och ha god tillgänglighet för regionen genom utbyggnad av infrastrukturen.



Ovanstående strukturbild föreslås ligga till grund för det gemensamma arbetet med att utveckla en långsiktig hållbar struktur i Göteborgsregionen.

Utdrag ur strategidokumentet:

UTHÅLLIG TILLVÄXT – MÅL OCH STRATEGIER MED FOKUS PÅ HÅLLBAR REGIONAL STRUKTUR

Stimulera till en fortsatt befolkningstillväxt och ta tillvara de möjligheter en fortsatt regionförstoring ger.

- Befolkningsökningen inom Göteborgsregionen ska vara minst 8 000 invånare per år.
- Göteborgs lokala arbetsmarknad ska år 2020 omfatta närmare 1,5 miljoner invånare.

Stärka de kvaliteter som gör att vi vill bo och verka i Göteborgsregionen.

- Närheten till kust, hav, skogar och sjöar ska tas till vara för att utveckla regionens attraktionskraft. Samtidigt ska tillgängligheten till dessa miljöer säkras.
- Stads- och andra tätortsmiljöer ska utformas så att de inbjuder till ett rikt stads- och vardagsliv.
- Livsmiljön ska värnas från skadlig påverkan – alla ska tillförsäkras ren luft och friskt vatten.

Skapa en stark och långsiktigt hållbar regional struktur som utgår från storstadsområdets möjligheter.

- Göteborgsregionen ska utvecklas med en stark och attraktiv regional kärna och längs tydliga stråk med ett flertal starka regiondelscentrum.
- Kärnan ska stärkas med ytterligare 40 000 arbetsplatser och 30 000 boende fram till 2020. Det innebär att stråk och regiondelscentrum till samma tidpunkt ska stärkas med minst 40 000 arbetsplatser och 90 000 boende.
- Den långsiktiga inriktningen ska vara att skapa en befolkningsmässig balans nord – syd med älven och Säveån som mittaxel

Utveckla en långsiktigt hållbar infrastruktur med en attraktiv kollektivtrafik.

- Marieholmsförbindelsen och Västlänken ska vara utbyggda senast 2015 och Göta-landsbanan senast 2020.
- Minst 40 procent av resorna i Göteborgsregionen ska göras med kollektivtrafik 2025.
- Hamnbanan ska vara utbyggd i nytt läge senast 2020.

Fördjupa samarbetet ytterligare mellan alla inblandade aktörer.

- Tillväxt- och strukturfrågorna ska prioriteras i GR:s och BRG:s arbete.
- Samarbetsformerna på regional, nationell och internationell nivå ska utvecklas.

Antagen av förbundsstyrelsen 2006-05-16



Uthållig tillväxt - mål och strategier med fokus på hållbar regional struktur

En del av det goda livet i Göteborgsregionen

Göteborgsregionens kommunalförbund

Maj 2006

MÅL OCH STRATEGIER

Göteborg ska vara en attraktiv stad för människor och företag genom att:

- Förtäta och utveckla regionskärnan med bostäder, arbetsplatser, service m.m.
- Skapa förutsättningar för ett mångsidigt näringsliv i nära samarbete med universitet och högskolor.
- Utveckla en trygg och tillgänglig stad, en storstad där havet, sjöarna, skogen och parkerna är nära även när Göteborg växer.
- God tillgänglighet skapas genom utbyggnad av infrastrukturen, främst kollektivtrafiken.

En stark kärna

Planeringen inriktas på en kraftig utveckling av centrala Göteborg, regionens kärna enligt Göteborgsregionens tillväxtstrategi. Göteborgs kärna ska kompletteras med attraktiva blandade stadsmiljöer med bostäder och verksamheter i kombination med kulturellt och kommersiellt stadsliv.

Mångsidigt näringsliv och attraktiv studentstad

Planeringen inriktas på fortsatt utveckling av evenemangsstråk, handel, utbildnings- och kulturinstitutioner i olika former i innerstaden. Göteborgs Stad ska tillgodose behovet av olika sorters verksamhetsytor, från attraktiva lokaliseringar för kontor till goda logistiklägen för transportberoende verksamheter och nya lägen för störande verksamheter. Dagens studenter är en framtida resurs för den ekonomiska utvecklingen. Inriktningen mot ett "cityuniversitet" bidrar till liv och rörelse i centrala staden. För att locka och behålla studenterna i Göteborg är bostadsutbudet viktigt.

Utvecklingsmöjligheter i centrala Göteborg

I centrala Göteborg finns stora utvecklingsmöjligheter. De centrala förnyelseområdena bedöms kunna rymma ca 25 000 nya lägenheter och ca 2 miljoner m² ny verksamhetsyta (ca 65 000 arbetsplatser), beroende på hur bebyggelsen utformas. Siffrorna i kartan visar bedömd möjlig utbyggnad som 1 000 m² våningsyta.



Tilltalande livsmiljöer

Blandstad eftersträvas både vid omvandling av de centrala förnyelseområdena och vid komplettering av övriga områden. I bebyggelseområden kan då en god balans mellan bostäder, arbetsplatser och service uppnås. När staden utvecklas och kompletteras ska varje områdes karaktär samt natur- och kulturvärden vara en utgångspunkt för planeringen.

Utvecklat transportsystem ger ökad tillgänglighet

Transportsystemet måste byggas ut med nya länkar och en koncentration av utbyggnad föreslås i de strategiska knutpunkterna, Centrum, Backaplan, Gamlestaden, Angereds centrum och Frölunda torg. Lägen för nya förbindelser över älven planeras för att knyta ihop stadens delar och göra centrala Göteborg mer tillgängligt både för göteborgarna och invånare i regionen i övrigt (se karta 1). Stationerna utmed Västlänken i Korsvägen och Haga tillsammans med nya stationslägen i Gamlestaden och utmed Bohusbanan i Brunnsbo kombinerat med en utbyggnad av den lokala kollektivtrafiken i Göteborg ger en bättre regional tillgänglighet. De internationella flygplatserna Landvetter och Göteborg City Airport har stor betydelse för näringslivsutvecklingen i regionen. De senaste åren har flera internationella direktlinjer tillkommit vilket främjat nya företagsetableringar i regionen. Följaktligen är det viktigt att regionens flygplatser ges möjlighet att utvecklas och att en snabb spårförbindelse till Landvetter byggs.



ATTRAKTIV STADSMILJÖ

Allmän och offentlig plats

Vad som är en allmän plats regleras enligt plan- och bygglagen i detaljplanebestämmelser, exempelvis som en lokalgata, en park eller torg. Den ska vara avsedd för gemensamma behov, vara allmänt tillgänglig och får inte stängas av för allmänheten. Tillstånd till exempelvis en demonstration ges av polismyndigheten.

En offentlig plats är ett vidare begrepp. Den kan vara en allmän plats enligt ovan, men kan också vara exempelvis ett inomhustorg med en privat ägare, där detaljplanebestämmelser ger allmänheten tillträde när torget är öppet. Ägaren ger tillstånd till aktiviteter på torget. Ordningslagen gäller i båda fallen.



En attraktiv stad

Upplevelser av staden ryms på hela skalan från de stora dragen, vyerna och utblickarna till detaljer i hus, gator och platser och var och en upplever staden på olika sätt. Spår av stadens historia skapar bilder inom oss av hur stadsdelar sett ut tidigare. Att vardagsmiljöerna är vackra och väl underhållna är grundläggande, men även arkitektur som stadsattraktion har betydelse. En stadsdel kan upplevas som trivsamt och levande även om den är sliten. Den kan ge skönhetsupplevelser av kulturellt och socialt slag, utöver de traditionellt visuella upplevelserna.

Staden och omvärlden

Regioner och städer konkurrerar internationellt och nationellt. Intressant stadsmiljö och god arkitektur är gynnsamt för att attrahera människor och kapital. Både tilltalande, väl underhållna vardagsmiljöer och platser och byggnader av mer exklusivt slag bidrar till att visa fram staden och stärker dess identitet. Den stad där invånarna trivs är också intressant att besöka.

Stadskaraktär

Göteborgs historia går att avläsa i stadsmönster och bebyggelse. Samspelet mellan stadens natur, näringar, bebyggelse och sociala historia har skapat en stad med många små stadsdelar med en lokal prägel, samtidigt som de ingår i ett större "göteborgskt" karaktärsdrag. Varsamhet med unika stadsmiljöer är viktigt för stadens identitet, såsom stadskärnan med vallgrav och kanaler, stenstadskvarteren, landshövdingehusens kvarter och det tidiga grannskapsbyggandet. Älven med minnena av den livliga sjöfarts- och hamnverksamheten är en del av identiteten.

Stadens offentliga rum

Närheten mellan människor och möjligheter till möten är stadens styrka och en av dess grundidéer. Platser och gator som är offentligt tillgängliga, väl integrerade i bebyggelsen och utförda med omsorg befrämjar möten i olika former. När vi ser varandra och blir sedda i de offentliga stadsrummen kan toleransen för andra män-



Avalon hotell, nominerad till Kasper Salin-priset 2007. Semrén & Månsson Arkitektkontor.



Lokala torg, samlingsplats för vardag och fest

niskor öka. Därför är sådana stadsrum viktiga i varje stadsdel för att stärka både den lokala kulturen och Göteborg som social mötesplats i större sammanhang. Centrala Göteborg är mötesplats både för stadens och den omgivande regionens invånare.

Skalan och tätheten

Bebyggelsens skala och täthet är viktiga för upplevelsen av kvaliteten i stadsmiljön. I begreppet skala ligger ofta jämförelser mellan bebyggelse från olika perioder med välbekanta hushöjder, gatubredder och proportioner. Reaktionen mot ny bebyggelse i gammal miljö handlar ofta om skalförändringar.

Täthet kan mätas kvantitativt i en faktisk täthet, exempelvis i den totala våningsytans förhållande till en viss markyta. Den upplevda tätheten är däremot komplex och beror av en mängd faktorer, såsom topografi, planmönster, fasaders ljushet, markbehandling, utblickar och inslag av gröna ytor. Höga hus likställs ofta med hög täthet. När det gäller bostadskvarter kan dock en lika hög faktisk täthet åstadkommas med måttliga hushöjder. Valet av hushöjd och husens placering gäller i hög grad även kvalitativa frågor om rumsupplevelser, närlimatet kring husen, solvärden och skuggning, samt utemiljöns användbarhet för olika grupper, exempelvis barnfamiljer.

Arkitekturen

Nya byggnader måste inordna sig arkitektoniskt i en helhet även om formspråket ibland kan vara avvikande och nytt. Anpassning är dock inte detsamma som att efterlikna, men nya arkitekturen måste förhålla sig till omgivningen så att tillskottet upplevs positivt och intressant. Det kan gälla planmönster, ett material som dominerar, eller volymer, färger och former som utmärker sig i grannskapet. Dessa kan tas upp och omtolkas i ny arkitektur där vissa egenskaper känns igen. Nya byggnader kan på det sättet ingå i stadens sammanhang och upplevas ha ett arkitektoniskt släktskap med omgivningen. Valmöjligheterna är många, från att ligga nära det befintliga i skala och arkitektoniskt uttryck, till att utgöra en kontrast i exempelvis material, ljushet och färg. Det finns även situationer då det är motiverat att en ny byggnad kontrasterar mot sina grannbyggnader.

Processen

Det är många parter som samverkar vid stadens utveckling. Kommunen har ett särskilt ansvar för övergripande strukturer och planering. Allmänhet och enskilda, fastighetsägare, arkitekter, byggare och förvaltare - alla har olika roller och medverkar till en god stadsmiljö.

Miljöanpassat byggande

Allt byggande påverkar miljön och byggandet bör anpassas så att miljöpåverkan minimeras. Fastighets-, miljö- och stadsbyggnadskontoret samarbetar för att ta fram riktlinjer för ett miljöanpassat byggande av bostäder. Lokalt omhändertagande av dagvatten, anpassning av bebyggelsen till plats och terräng och valet av byggnadsmaterial och energiförsörjning är avgörande.



Landshövdingehuset - byggnader med en sten-våning och två trävåningar - är unik för den göteborgska byggnadskulturen

Bruttoarea = den sammanlagda ytan av våningsplanen i en byggnad eller inom ett område.

Exploateringstal = förhållandet mellan sammanlagd bruttoarea i ett område och områdets markyta.



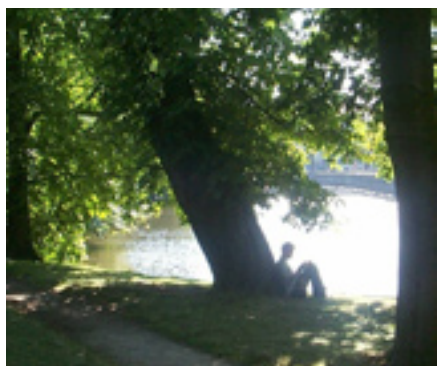
Miljöanpassade bostäder. Wingårdh Arkitektkontor AB.



Kontorshus, Otterhällegatan 3, kontrasterande arkitektur som förmedlande länk mellan två byggnader. Arkitekt: QPG Göteborg.

Space Syntax

Space Syntax-analysen har sedan 1970-talet utvecklats för att öka förståelsen för sambandet mellan stadens form och funktion. Hur de enskilda delarna, exempelvis gator och platser, förhåller sig till helheten har visat sig ha avgörande betydelse för hur olika stadsrum används. Ju bättre sammankopplade stadsrummen är, desto mer troligt är det att många människor kommer att röra sig där.



I en attraktiv stad behövs grönområde där man kan koppla av.



Samtala om staden!



"Stadsbyggnadskvaliteter" som behandlar utformningen av staden godkändes av byggnadsnämnden 2008.

Vattnet och det gröna

Vatten och grönt i stadsmiljön har starka upplevelsevärden i göteborgarnas vardag, och bidrar till att forma bilden av Göteborgs karaktär. S.k. "Sociotopstudier" visar vattnets och det grönas bruksvärden för invånarna i en stadsdel. Omslutande rumslighet, kontrast mot omgivningen, vattenljud och vattenrörelser är exempel på värden.

När stadsstrukturen förtätas är det viktigt att olika typer av lätt tillgängliga grönområden finns på rimliga avstånd från bostäder och arbetsplatser. Vatten och grönt kan ges en mer urban roll och utformning i en tätare stad.

Rörelser och samband

I en attraktiv stad finns en bra balans mellan trafikens utrymme och de olika rummen för människors rörelser och vistelse, utifrån avvägningar mellan säkerhet, miljöpåverkan, skönhet, upplevelse av trygghet, tillgänglighet och framkomlighet. Väl utformade platser inom kollektivtrafiken, såväl knutpunkter som andra omstigningsplatser och hållplatser, höjer kvaliteten i det kollektiva resandet.

I Göteborg formar topografin på många ställen naturliga gränser mellan grupper av bebyggelse. Även gränser mellan bebyggelse av olika slag och från olika epoker kan förstärka upplevelsen av stadslandskapet och den identitet som förknippas med olika stadsdelar. Exempelvis hade grannskapsbyggandet strax efter andra världskriget ett motiv i just tydliga gröna gränser mellan bebyggelsegrupper.

Samtalet om staden

Varje stadsbyggnadsprojekt innehåller ett stort antal aspekter, inte minst teknik och ekonomi. Ändå är det kring stadens karaktär och utformning som diskussioner ofta kretsar. Upplevelser av stadskvaliteter och arkitektur kan användas för att ytterligare vitalisera diskussionen om stadsutvecklingen. Att använda staden som klassrum i undervisning är också ett sätt att vidga samtalet om staden, liksom en utvecklad dialog med göteborgarna och stadsbyggandets olika aktörer.



Den urbana mötesplatsen.

MÅL OCH STRATEGIER

Göteborgs attraktivitet ska ytterligare utvecklas och betonas i planering genom att:

- Utformningen av gator och platser ska bidra till att stärka stadens identitet och ge möjlighet till möten mellan människor.
- Möjligheter till ett rikt stadsliv som kännetecknas av komplexitet, med många funktioner som blandas i ett område och en visuell mångfald.
- Stadens rum planeras framförallt utifrån människans sätt att röra sig till fots och på cykel.
- Stadens stadsbyggande ska, i både helhet och detaljer, genomsyras av en strävan mot ett mer miljöanpassat byggande.
- Vatten och grönt ska tas tillvara och utvecklas som resurser i stadsbyggandet. Stränder, hav, sjöar, älv och åar ska vara tillgängliga för alla.
- Vid planläggning av stora omvandlingsområden skapa planmönster och markanvisningar så att områdena kan få en varierad utveckling.
- Utforma nya byggnader så att de berikar staden med hänsyn till de historiska spåren, den omgivande bebyggelsen och människors behov.
- Olika förutsättningar och värden i staden tas tillvara vid stadsutvecklingen, se "Områdesvisa inriktningar".



Magasinsgatan - gårdsgata inom vallgraven



Trygga och attraktiva knutpunkter, bytespunkter och hållplatser för kollektivtrafiken är en förutsättning för att gott stadsliv. Nils Ericson terminalen, Kasper Sahlin 1996, Arkitekt: Niels Torp AS.



Göteborgarna njuter utsikten.

Läs mer:

- Parkprogram – ge rum för landskapet, park- och naturnämnden 2007
- Vatten - så klart, Vattenplan för Göteborg, 2003
- Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg, ett program för bevarande, Göteborgs Stad 1999
- Göteborg - att bygga staden, Göteborgs stadsbyggnadskontor 2003
- Den ideala bytespunkten – med resenären i fokus, Göteborgsregionens kommunalförbund m.fl. 2007
- Stadsbyggnadskvaliteter, stadsbyggnadskontoret 2008



Extremt väder - höga vattennivåer

Göteborgs Stad har genomfört en studie av hur Göteborg påverkas idag och sannolikt kommer att påverkas i framtiden av extrema vädersituationer. Studien presenteras i rapporten, "Extrema vädersituationer – Hur väl rustat är Göteborg?"

På längre sikt ökar sannolikheten för och konsekvenserna av extrema väderhändelser kraftigt. Ett förändrat klimat med temperaturhöjningar som i sin tur höjer havsvattennivån ger den allvarligaste riskökningen. Havets nivå bedöms under de närmaste 100 åren komma att öka med 0,2 till 0,6 m. En höjning på 0,6 meter kommer, tillsammans med en kraftig storm liknande "Gudrun", att innebära stora konsekvenser för såväl havsnära bebyggelse som bebyggelsen utmed älven i centrala staden.

Dagens medelvattennivå vid staden mellan broarna ligger på ca + 10,1, enligt Göteborgs höjdsystem. Högsta normala högvattennivå ligger på + 11,1 och högsta högvattenstånd med 100 års återkomsttid är +11,7 m. Om 100 år bedöms dessa nivåer ha ökat med 0,2 till 0,6 m. Högsta normala högvattennivå om 100 år skulle då komma att ligga på +11,9 till + 12,3. Samtidigt bedöms landhöjningen fortsätta varför nettoeffekten blir ca 0,1 meter lägre. I rapporten, extremt väder, redovisas nivåer för Torshamnen, centrala Göteborg och Lärjeholm. Värden skiljer sig något på grund av älvens lutning.

Den fram till år 2003 generella dimensionerade planeringsnivån för grundläggningen av bebyggelse i centrala staden har varit +12,30. Staden har genom beslut i samband med Vattenplanen fastställt att i ny bebyggelse ska säkerhetsmarginalen utökas med ytterligare 0,5 meter, dvs. till +12,80 m.

ROBUST SAMHÄLLE

Ett robust samhälle är tryggt och tål även att det otänkbara händer. Därför måste vi tänka ut det otänkbara! Detta avsnittet handlar om utmaningar som vi redan nu behöver vara väl förberedda för, t.e.x. klimat- och energifrågor. Men naturligtvis finns ytterligare riskfaktorer. Därför måste Göteborg ha en flexibel och uppmärksam planering. Ett bra sätt att klara det är att skaffa marginaler. Att dimensionera för lite mer, lite högre, lite oftare. En slutsats är alltså att inte pruta på säkerhetsfrågorna utan goda skäl, för att på så sätt skapa ett hållbart samhälle även på längre sikt.

Under den senaste tioårsperioden har man kunnat konstatera att hotbilden mot vår säkerhet och trygghet ökat på flera olika områden. Detta ställer krav på den fysiska planeringen. Under 1990-talet gjordes ett tematiskt tillägg till översiktsplanen för sektorn transporter av farligt gods och under 2007 startades andra fasen av ett arbete att se hur Göteborg kan rustas för att möta extrema vädersituationer. Det finns en flera andra områden som skulle behöva utredas på liknande sätt och förses med väl avvägda rekommendationer. Det är också väsentligt att fundera vidare på hur säkerhetsanordningar av olika slag påverkar stads- och landskapsbilden.

MÅL OCH STRATEGIER

Göteborg ska vara en ur grundläggande aspekter robust stad genom att:

- Invånarna har förtroende för varandra och till kommunen.
- Bygga säkert.
- Säkra dricksvattenförsörjningen.
- Hållbar energiförsörjning.
- Planera för ett robust transportsystem.
- Elektronisk kommunikation inklusive internet tål driftstörningar.
- Minska risken för miljöstörningar.
- Öka beredskapen för oförutsedda händelser som olyckor, sabotage och terror.

Invånarnas förtroende

Grundläggande för ett socialt robust samhälle är att invånarna känner förtroende för varandra och för samhällets funktioner. Genom att ge människor möjlighet att mötas ökar förståelsen för varandra. Planera därför för mötesplatser och för ett transportsystem som knyter ihop stadens delar. Genom att planera för en tydlig identitet i nya områden kan en lokal samhörighet främjas. Planeringsprocessen vid nybyggnad och omvandling ska präglas av öppenhet och lyhördhet.

Bygg säkert

För att undvika nya risker ska bebyggelse lokaliseras och utföras med hänsyn till risk för skred, sättningar och översvämningar. Byggnation i skredkänsliga områden där förstärkningsåtgärder inte är möjliga att utföra ska undvikas. I befintliga områden där säkerheten är låg bör förstärkningsåtgärder utföras. En inventering av skredkänsliga områden i Göteborg pågår. I Göteborgs centrala delar ska ny bebyggelse ha grundläggningsnivåer över +12,8 m. För lågt liggande områden som riskeras att översvämmas vid högre vattennivåer eller extrema vädersituationer bör, där det är möjligt, lägsta grundläggningsnivå höjas. Kompletterande skydd vid höga vattennivåer, t.e.x. skyddsbarriärer kan vara nödvändiga. De nätverksstationer som

ligger på en för låg grundläggningsnivå bör säkras. För att minska risken för avbrott i elförsörjningen bör luftkablar grävas ner i den mån det är rimligt.

Säkra vattenförsörjningen

En god leveranssäkerhet för dricksvatten är en självklarhet. Idag är Göta älv vattentäkt för de allra flesta i Göteborg och i flera av grannkommunerna. Vid översvämningar och höga vattentemperaturer i älven finns risk för föroreningar och vattenintaget stängs. För att säkra dricksvattenförsörjningen bör alternativ till Göta älv som vattentäkt sökas. Det är viktigt att öka säkerheten mot ras i tunnlar, mot störning i Göta älv och mot smittspridning. Vattenskyddsområdet för Göta älv bör utökas och sträcka sig upp till Vänern. För att minska risken för föroreningar bör även övriga vattentäkter ha ett skyddsområde med 1 dygns rinntid eller mer. Skyddszoner kring jordbruksmark och reningsanläggningar för dagvatten från vägar och andra hårdgjorda ytor i råvattentäckernas skyddsområden bör övervägas för att minska risken för smittspridning och förorening av t.ex. bekämpningsmedel och näringsämnen.

En vattentäkt för många

Göteborgs råvattentäkt försörjer en halv miljon människor i Göteborg, Mölndal, Partille, Öckerö, m.fl.

Hållbar energiförsörjning

För en långsiktigt hållbar utveckling behövs ett resurssnålt sätt att producera värme, kyla och förnyelsebar el. Infrastrukturen för fjärrvärme gör att energiflöden och avfall som annars gått förlorade kan utnyttjas som en resurs. Fjärrkyla är ett miljöeffektivt sätt att tillhandahålla komfort hos invånarna. Förgasningen av biobränsle och rötning av slam eller andra restprodukter ger grön gas som drivmedel för fler bussar och bilar. Utbyggd vindkraft försörjer fler hushåll med förnyelsebar el. Målet i översiktsplanen är att bevara och utveckla infrastrukturen för dessa energislag.

Planera för ett robust transportsystem

I ett robust transportsystem finns flera alternativa vägar för alla transportslag. Alternativa vägar behövs t.ex. vid temporära avstängningar eller olyckor. Genom att skapa fler förbindelser över älven och alternativa tillfartsvägar till exempelvis Torslanda kan ett robustare trafiksystem skapas. Hamnbanan är den enda järnvägsförbindelsen till hamnen och dagligen transporteras här stora mängder gods. En ökad kunskap behövs om vad som händer om banan skulle stängas av. Ett utbyggt och pålitligt kollektivtrafiksystem, som ger flera resalternativ, är en förutsättning för att minska behovet av individuella transporter med en hög energiförbrukning.

Elektronisk kommunikation inklusive internet

För att minska risken för störningar i kritiska samhällsfunktioner vid händelse av elavbrott ska dessa ha tillgång till reservkraft. Basstationer för mobil telefoni bör ha en tryggad elförsörjning. Om teleledningar grävs ner i den mån det är möjligt minskar risken för störningar i telenätet och för internet.

Minska risken för miljöstörningar

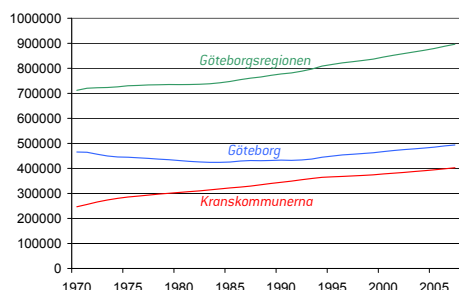
Koncentration av oönskade ämnen i vår omgivning medför risker för miljöstörningar, exempelvis nedlagda deponier vilka kräver kontinuerlig bevakning och ibland åtgärder. Föroreningar i luft medför hälsoproblem och korrosion på byggnadsverk och fordon. Utsläpp av näringsämnen och gifter i våra vattendrag har i slutänden negativ påverkan på havet. Att så långt som möjligt minska utsläppen vid källan är nödvändigt och utsläpp och läckage bör kontinuerligt bevakas.

Läs mer:

- Extrema vädersituationer - Hur väl rustat är Göteborg?, kommunfullmäktige 2006
- Vatten-så klart Fördjupning av översiktsplanen för sektorn vatten
- Fördjupning av översiktsplanen för sektorn transporter av farligt gods
- Översiktsplan för Göteborg, del 3, Miljö- och riskfaktorer
- Riskhantering i detaljplane-processen. Riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods, länsstyrelsen

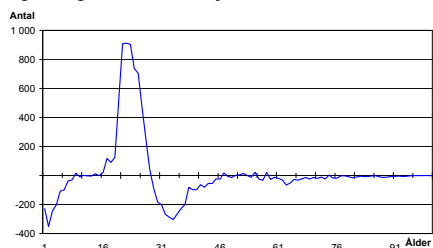
FLER BOSTÄDER

Befolkningsutveckling 1970-2007 (antal/år)



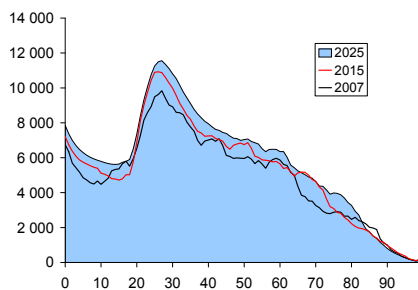
Befolkningen har de senaste 10 åren ökat med 36 000 personer och var vid årsskiftet 07/08 ca 496 000 personer. Göteborgsregionen ökade med 70 000 och är nu ca 896 000 personer.

Flyttningsnetto 2007 efter ålder



Flyttarnas åldersfördelning är sig lik år efter år. Många ungdomar flyttar till Göteborg. År 2007 var flyttningsnettot för ungdomar mellan 18 och 27 år plus 5 500 och i åldrarna 30 - 39 år minus 2 000 personer.

Befolkningsprognos 2025 jämfört med befolkningen 2015 och 2007



Prognosen visar en ökning fram till 2025 i många åldersgrupper. Fram till 2015 ökar antalet yngre pensionärer och yngre vuxna. Antalet tonåringar minskar medan antalet småbarn ökar. Efter 2015 beräknas ökning i de flesta åldersgruppen utom yngre pensionärer.

Befolkning och hushåll

Göteborgs folkmängd har ökat och tagit igen minskningen från sjuttio- och åttiotalen. De senaste tio åren har ökningen varit 37 000 eller 8 procent.

Göteborg har en ung befolkning med ett stort överskott i åldrarna 20 - 35 år i en jämförelse med riket. Inflyttningsöverskottet är stort för ungdomar i 20 - 25 års åldern medan det i åldrarna 30 - 40 år sker en nettoutflyttning.

Flyktinginvandringen är stor och flyttningsöverskottet domineras av utländska medborgare medan flyttningsnettot för svenska medborgare varit negativt under en följd av år. Några få stadsdelar tar emot den största delen av flyktingarna vilket medfört trångboddhet och ökad boendesegregation.

Enligt Göteborgs prognos kommer befolkningsökningen att fortsätta. Fram till 2025 beräknas ökningen bli 86 000 personer.

Bostäder och byggande

Befolkningsökning, förbättrad ekonomi och uppdämt bostadsbehov har gett en stor efterfrågan på bostäder. Bostadsbyggandet har ökat och under de senaste tio åren tillkom ca 16 600 bostäder genom ny- och ombyggnader varav ca 4 700 småhus och ca 2 200 studentbostäder.

Bostadsbyggandet är ett prioriterat mål som under den senaste mandatperioden varit 2 000 lägenheter per år. Ett regionalt mål är att även kranskommunerna bygger 2 000 bostäder per år.

Göteborgsregionen är en gemensam arbets- och bostadsmarknad, men det stora flertalet hushåll väljer att flytta ganska korta sträckor. Många är rotade i sin del av staden och kompletteringsbebyggelse kan ha stor betydelse för en bättre balans i de lokala bostadsmarknaderna. Flyttkedjestudier har visat att en klok komplettering med det som saknas i ett område ger flyttkedjor som gör det möjligt för många att byta till en mer passande bostad, samtidigt som nya som vill in på bostadsmarknaden kan få chans att komma in.

Olika grupperns behov

Vissa grupper har extra svårt att hitta lämpliga bostäder eller behöver någon form av stöd i sitt boende. Inriktningen är att integrera bostäder för speciella grupper i det ordinarie bostadsbeståndet. Studentbostäder har dock ofta byggts i separata hus eller områden. Det ökade antalet äldre ger ett behov av fler tillgängliga lägenheter. I Göteborgs budget framhålls behovet av små hyreslägenheter för att förbättra möjligheterna för ungdomar.

Boendesegregation

Göteborg har ett relativt väl blandat bostadsbestånd men med en övervikt för små bostäder, vilket är vanligt för större städer med många små hushåll. Andelen småhus, ca en femtedel av bostäderna, ligger relativt högt för en storstad. Även när det gäller ägandeformer av lägenheterna i flerbostadshus är variationen god med ungefär lika andel inom allmännyttiga bostadsföretag, privata fastighetsägare och bostadsrättsföreningar. Balansen mellan olika typer av bostäder inom stadsdelarna varierar dock mycket. Ensidigheten märks framförallt i ytterområdena. Ensidigt bostadsutbud ger en ensidig befolkningssammansättning och leder till segregation. Boendesegregationen i Göteborg har minskat något de senaste åren, men tendenser finns till en ökad polarisering mellan stadsdelar. Ett prioriterat mål i Göteborgs

budget är att kompletteringsbygga med de boendeformer som idag saknas i området för att en ökad integration ska ske i stadsdelarna.

Bostadsmiljöer och boendekvaliteter

I kommunens budget betonas vikten av att kompletteringsbygga för att utnyttja befintlig infrastruktur och skapa trygga och befolkade stadsdelar med gröna kvaliteter. Kompletteringsstudier har gjorts för många äldre stadsdelar t.ex. Tynnered, Frölunda, Högsbo, Biskopsgården, Guldheden, Bergsjön och Angered för att se hur man kan utveckla stadsdelarna med ny bebyggelse. Strukturstudier och fördjupningar av översiktsplanen har tagits fram för större utbyggnader i ytterområdena.

Projekt som handlar om trygghet och skönhet i stadsdelarna pågår och ett fruktbart samarbete mellan flera förvaltningar har kommit igång. Bland pågående projekt och processer i staden kan nämnas: Trygg och vacker stad och samarbetet som sker med rådet för Tryggare och Mänskligare Göteborg.

Ytterligare belysning av livsmiljöfrågor ges i avsnittet ”Mångfald - tryggt och mänskligt” och i avsnittet ”Rekreation och hälsa för ökad livskvalitet”.

Byggnad i en hållbar stadsstruktur

Bebyggelsestrukturen har stor betydelse för möjligheterna att uppnå en långsiktig hållbarhet. De senaste decennierna har inneburit att bostadsbebyggelsen i Göteborg och regionen spridits ut alltmer även om också många bostäder tillkommit centralt under senare år. Regionens mål om en tätare kärna och regiondelscentra stämmer överens med de slutsatser som kom fram i en studie Utbyggnadsplanering 05 där några olika utbyggnadsprinciper analyserades utifrån olika hållbarhetsaspekter. Slutsatsen var att först komplettera centralt och i den s.k. mellanstaden samt i strategiska knutpunkter. Därefter att på längre sikt bygga ut nya blandade bebyggelseområden samtidigt med ny kollektivtrafik och annan infrastruktur. Byggnadsnämnden fattade 2006-05-02 beslut om att fortsatt planering sker med inriktning mot komplettering i kombination med byggande i strategiska knutpunkter.

Fysisk tillgänglighet

Enligt handikapplanen som fastställdes av kommunfullmäktige 2004 ska all planering eftersträva att skapa god tillgänglighet, trygghet och säkerhet på gator, torg och i parker och kommunala planförslag ska redovisa tillgänglighet i den yttre miljön.

Tillgänglighetspolicyn från 2007 har som mål att alla nämnder och styrelser i Göteborgs Stad ska i hela sin verksamhet arbeta för att tillgänglighetsperspektivet beaktas i organisationen med inriktning på följande mål:

- Alla har en god framkomlighet i utemiljön.
- Alla kan komma in i lokaler och byggnader dit allmänheten har tillträde, samt kan ta del av det utbud och den service som erbjuds.
- Alla kan använda publika toaletter.



Kompletteringsbebyggelse, Majorna

Regional struktur

Inom Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) pågår ett arbete med att inventera möjliga utbyggnadsområden inom samtliga kommuner i regionen. Arbetet bedrivs inom GR:s bostadsnätverk och samordning sker med kollektivtrafikutredningen K2020. (Läs mer om K2020 under avsnittet Förändrat transportbehov.) Resultatet kommer att användas i arbetet med att förankra den strukturbild som GR:s förbundsstyrelse beslutat om i maj 2008.

Policy för av användning av mark för bostäder

Fastighetsnämnden antog i november 2007 en ny markanvisningspolicy. Policyn är ett verktyg för fastighetsnämnden vid fördelning av kommunal mark till olika intressenter. Policyn ger under följande rubriker inriktningen för fördelningen:

- Mångfald i boendet
- Ekologi
- Tillgänglighet
- Sociala åtaganden
- Konkurrens och mångfald på marknaden

Markanvisningspolicyn anger också regler för hur markanvisningen ska gå till.

MÅL OCH STRATEGIER

De som bor och vill bo i Göteborg ska erbjudas goda bostäder och en trygg och stimulerande miljö i en hållbar stadsstruktur genom att:

- Verka för att ett tillräckligt antal bostäder av varierande slag kan byggas.
- Bygga ut bostäder genom komplettering centralt och i den s.k. mellanstaden samt i strategiska knutpunkter för att uppnå en hållbar stadsstruktur.
- Planera för större blandning av hustyper, upplåtelseformer och prisbilder för att nå ökad valfrihet i boendet och mindre segregation.
- Samordna bostadsutbyggnad med utbyggnad av kollektivtrafik, arbetsplatser och lokaler för skola, vård och omsorg.
- Planera för goda och trygga boendemiljöer med parker, grönområden, kultur och service.
- Verka för att bostäder och boendemiljöer är miljöanpassade och uppfyller kraven på god fysisk tillgänglighet.

Tillräckligt många och av olika slag

Översiktsplanen visar möjligheter för en utbyggnad på 2 500 bostäder per år fram till 2025. Efterfrågan av olika boendeformer ska tillgodoses. Nya bostadsformer som passar nya hushållstyper kan behöva utvecklas.

Komplettera och blanda bostäder med andra funktioner

Inriktningen för utbyggnaden av bostäder ska vara en kraftig utveckling i centrala Göteborg och komplettering i mellanstaden och de strategiska knutpunkterna. En helhetssyn ska genomsyra planeringen från översiktsplan till genomförande så att boendekomplement, grönområden, service och kollektivtrafik alltid sätts in ett större sammanhang även vid mindre kompletteringar.



Komplettering med olika typer av bostäder, Kviberg

I de centrala förnyelseområdena kommer helt nya stads kvarter att byggas upp. Inriktningen ska vara att bygga stad och blanda bostäder, arbetsplatser och service i en attraktiv miljö. Bostadsinslaget ska vara stort och innehålla bostäder av olika slag för att ge en blandad befolkningssammansättning. Boendemiljön är viktig att bevaka.

På många platser i "mellanstaden" dvs. områden som ligger relativt centralt och har god kollektivtrafik och annan service, finns möjlighet att komplettera med nya bostäder. Inriktningen ska vara att komplettera med bostäder som det är brist på i området. Genom att förtäta kring lokala torg och hållplatser kan underlag för service öka liksom tryggheten i områdena.

Bostäder kring de strategiska knutpunkterna ger de boende en god tillgänglighet till kollektivtrafik och service. Det är viktigt att se till att även andra boendekvaliteter uppnås.

Utbyggnaden av nya stora utredningsområdena i stadens ytterområden ska samplaneras med kraftfulla regionala kollektivtrafikstråk och annan infrastruktur och bedöms möjliga att bygga ut först på längre sikt.

Miljöanpassat byggande och god tillgänglighet

Energifaktorn blir allt viktigare. Bebyggelsen som uppförs eller byggs om måste göras betydligt energieffektivare än vad som varit normalt de senaste åren. Så kallade passivhus, hus nästan utan uppvärmning är en möjlighet redan idag. Hus med låg energiförbrukning bör bli det normala. Resurssnåla lösningar, miljöanpassade material och återanvändning av material är självklara inslag.

Tillgänghet på olika nivåer ska bevakas så att grupper inte utestängs från offentliga miljöer och bostadsutbud.

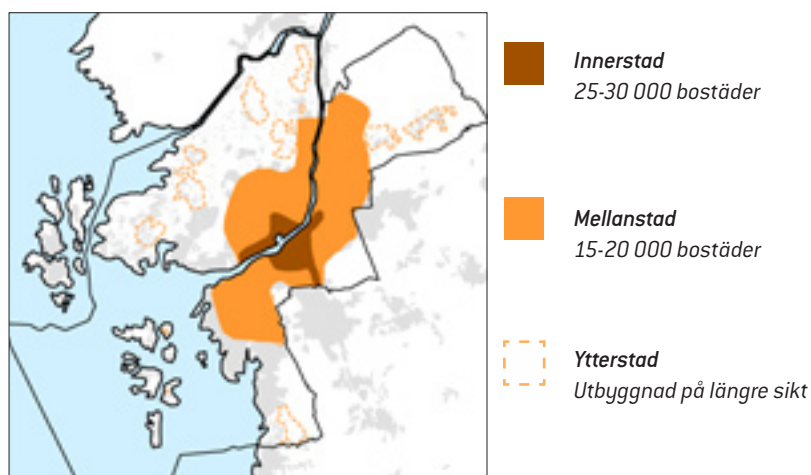


Energisnåla hus utan konventionellt värmesystem i Lindås

Miljöanpassat byggande

Miljöförvaltningen, fastighets- och stadsbyggnadskontoret arbetar med ett program för ett miljöanpassat byggande i Göteborg. Det ska kunna knytas till markupplåtelser och samtidigt vara ett redskap för rådgivning och inspiration till ett mer resurssnålt byggande. Arbetet bedöms vara klart under 2008.

Studerade möjligheter till bostadsutbyggnad i innerstad och mellanstad



I innerstaden och mellanstaden finns möjlighet att bygga ett stort antal bostäder vilket framgår av olika övergripande studier, program och planer. Siffrorna anger ett antal bostäder som med utgångspunkt från dessa skulle kunna byggas. Det är en preliminär bedömning och antalet kan förändras efter noggrannare studier. Till exempel kan fördelningen mellan arbetsplatser/bostäder i centrala områden bli en annan, utbyggnaden kan ske tätare eller gläsnare och vissa projekt kan utgå och andra kan tillkomma.



Läs mer:

- Byggnade för en hållbar utveckling i Göteborg, Göteborgs Stad, fastighetskontoret och stadsbyggnadskontoret, 2004

VÄXANDE OCH FÖRÄNDRAD HANDEL

Handelsomsättning ökar

Befolkningsökning har tillsammans med ökad köpkraft lett till en kraftig ökning av omsättningen inom detaljhandeln i regionen. Köpcentrum och butiker har byggts ut och nya har tillkommit. Även framöver beräknas behovet av nya handelsytor vara stort till följd av växande befolkning och ökad konsumtion per person. Mot bakgrund av detta har behovet av nya detaljhandelsytor i Göteborgsregionen beräknats till 35 000 kvm per år om samma yteffektivitet som idag gäller.

Förändringarna går snabbt

Förändringarna inom detaljhandeln går snabbt och branschen har blivit mer konkurrensutsatt genom att nya utländska kedjor etablerat sig. Sällanköpshandeln har haft en mycket positiv utveckling de senaste åren även om en något dämpad utvecklingstakt noterades 2008. Speciellt har handeln med hem- och fritidsvaror expanderat. Dagligvaruhandeln säljer mer färdiglagad mat och konkurrerar i ökad utsträckning med restaurangbranschen som också expanderat. Omsättningen inom e-handeln ökar kraftigt. Trenden är idag att de lokala torgen blir allt mindre betydelsefulla. Sökandet efter personliga varor främjas av de större handelscentrumens bredare utbud.

På längre sikt är det särskilt två frågor som påverkar. Hur kommer e-handeln att utvecklas? Hur kommer framtida energi- och klimatförändringar att påverka vårt val av butik? Om e-handeln ökar kraftigt blir det viktigt att främja distributions- och logistikytor i samverkan med lokala utlämningsställen. Om energitillgången blir en begränsande faktor ökar behovet av nära butiksytor.

Förändrad handelsstruktur

City och flera av de större köpcentrumen har under de senaste åren byggts ut och ökat sin omsättning. Köpcentrumet Allum i Partille har tillkommit. Volymhandelsytor har ökat i befintliga centrum som Bäckebo, Backaplan och Alelyckan. I Högsbo/Sisjöområdet har tillkommit stora handelsetableringar och fler planeras. Ny volymhandel planeras bl.a. vid Torpavallen.

Intresset för detaljhandelsetableringar i lättillgängliga industriområden är stort, speciellt för volymhandeln. Volymhandeln konkurrerar här om marken med andra verksamheter.

Dagligvaruhandeln

Inom dagligvaruhandeln har utvecklingen mot allt större enheter fortsatt. Många stormarknader och andra stora butiker har byggts under senare år och storbutikerna tar en allt större del av marknaden. Den regionala balansen har förbättrats genom tillkomsten av butiker bl.a. i Amhult, Eriksberg, Sisjön, Partille och Munkeback. Många mindre butiker har byggts om och nya lågprisbutiker har etablerats. Flera butiker har fått känna av ökad konkurrens när nya etablerats.

Handelsfrågor och planering

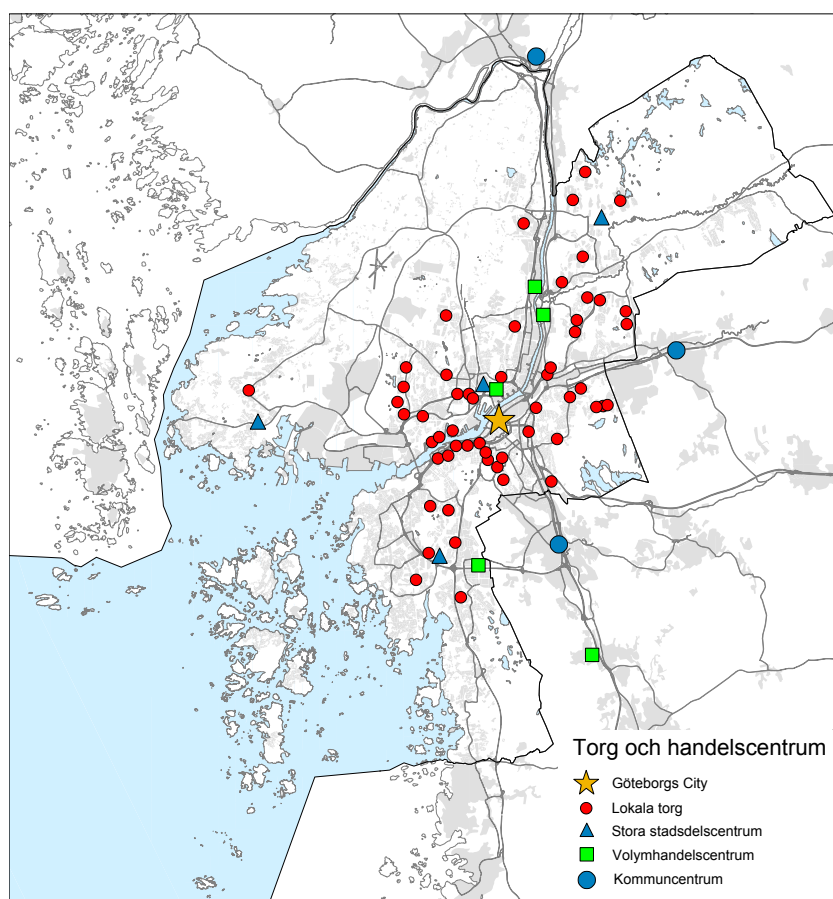
Handelsutredningar har gjorts inför alla större planer för handel i enlighet med strategin i Översiktsplan 99. Inför planeringen av utbyggnaden i Högsbo/Sisjön togs ett omfattande underlag fram för att belysa handelsutvecklingen. Projektet

som benämndes ”Tid att handla” gjordes i samverkan mellan flera förvaltningar i Göteborg, Göteborgslokaler, Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) och ett antal förortskommuner. Ett regelbundet kunskapsutbyte sker också genom regionala träffar i Business Regions Göteborgs (BRG) regi. GR arbetar med att ta fram en regional handelsstrategi.

Olika aktörer och kommunens ansvar

Handelns utveckling påverkas av olika aktörers intressen och beteenden. Fastighetsägarnas intressen styrs av att öka avkastningen på fastigheterna, tillgång på mark och fastigheter, fastigheternas livscykel och behov av investeringar. Detaljister söker lägen som attraherar kunder och ger hög omsättning. Konsumenterna, som är en mycket blandad grupp med olika resurser och intressen, beaktar varuutbud, priser och närhet.

Kommunens roll är att se till att tillgången till varor är god och kan nås även av resurssvaga grupper samt att handeln ges goda förutsättningar att konkurrera. Handeln genererar mycket trafik och hänsyn måste tas till befintlig trafikstruktur, barriärer, störningar och behov av ny infrastruktur. Kommunen har en roll i att utvecklingen av handeln sker på ett långsiktigt hållbart sätt.





MÅL OCH STRATEGIER

Göteborgs Stad ska skapa goda förutsättningar för en handels- och servicestruktur som ger god tillgänglighet för konsumenterna, konkurrensbefrämjande etableringsmöjligheter för företagen, god miljöhänsyn och förutsättningar för god arkitektur genom att:

- Bygga vidare på befintlig centrumstruktur:
 - Utveckla Göteborgs innerstad som överordnat centrum.
 - Utveckla de större centrumen och knutpunkterna till hög servicenivå.
 - Förbättra förutsättningar för närhandel av god kvalitet.
 - Utveckla samlade volymhandelsområden.
- Planera för balans i handelsutbud mellan olika sektorer av staden för att minska resbehovet.
- Undvika utspridning av handel i industriområden.
- Utveckla god kollektivtrafiktillgänglighet till alla handelscentrum.
- Samråda regionalt vid större nyetableringar och utbyggnader.

Bygg vidare på befintlig handelsstruktur

Befintlig handelsstruktur med köpcentrum av olika storlek och innehåll ska utvecklas. Behov av utökad handel bör i första hand rymmas inom eller i anknytning till befintliga etableringar. Nya etableringar som kan behöva byggas alltefter som staden växer ska lokaliseras centralt i områdena och i goda kollektivtrafiklägen så att det blir möjligt för fler att få god tillgång till service. Konsekvenserna för trafik och handel ska belysas, vilket är speciellt viktigt vid dagligvaruetableringar. Vid större etableringar ska samråd ske med berörda grannkommuner.

Göteborgs innerstad ska utvecklas

Göteborgs city är idag litet, samlat och attraktivt som mötesplats och shoppingställe. Tillgängligheten med kollektivtrafik är en stor konkurrensfördel jämfört med andra centrum i regionen. För att höja sin ställning som överordnat centrum i en växande region med kraftig utbyggnad av handelscentrum behöver innerstaden höja sin attraktionskraft och handelsytorna behöver förädlas och utvidgas. De centrala förnyelseområdena rymmer möjligheter för handelns utveckling.

Större stadsdelscentrum och knutpunkter med extra god service

De stora stadsdels- och regiondelscentrumen är tänkta att avlasta innerstaden och ge en hög servicenivå när det gäller sällanköpsutbud. Frölunda torg och Backaplan har stora kundomland. De räknas till de strategiska knutpunkter där extra god kollektivtrafik föreslås och bostäder, blandat med arbetsplatser, handel och annan service planeras.

Övriga strategiska knutpunkter, Gamlestaden och Angered Centrum ska stärkas med bostadsbebyggelse, bättre kollektivtrafik och nya handelsytor. Amhult centrum kommer att utvecklas med ytterligare handel och blir det viktigaste servicecentrumet i sin sektor.

Lokala torg och närhandel stärks

Lokal handel ute i stadsdelarna, torg, handelsstråk och enskilda butiker, har stor betydelse för livsmiljön och tillgängligheten till varor. Det är önskvärt att de flesta göteborgare har tillgång till närhandel av god kvalitet. Åtgärder som kan förbättra förutsättningarna för den lokala handeln är att, enligt översiktsplanens huvud-

strategi, komplettera med fler bostäder i stadsdelarna. Detta ökar underlaget för handeln och ger fler möjlighet att gå och cykla till den lokala servicen. Fler bostäder i centrumlägena och fler människor som rör sig där bidrar också till att torgen stärks som mötesplats och trygghetskänslan ökar. Fysiska åtgärder som t.ex. bättre trafikförläggning, entrépunkter, parkering m.m. förbättrar tillgängligheten för olika trafikantgrupper. Utvecklingen av bytespunkter i kollektivtrafiknätet kan ge fördelar för närhandel. Befintliga torg har mycket olika förutsättningar att utvecklas. På vissa håll är det viktigt att finna lösningar för handelns utbyggnadsbehov genom nya handelsytor eller genom att t.ex. utnyttja bottenvåningar omkring centrumet. Vissa torg har sämre förutsättningar för handel och det kan vara lämpligt att föra in annan service. Utvecklingsarbetet kring torgen bör ske i samarbete mellan berörda fastighetsägare, företag och kommunala förvaltningar, vilket också sker kring många torg. Det är viktigt att arbeta fram en samlad strategi för hur man kan stärka torgen med lokaler för offentliga verksamheter. Vid utvecklingen av de stora centrala förnyelseområdena är det viktigt att se över handelsstrukturen och även beakta behovet av närhandel.

Samlade volymhandelsområden

Volymhandel kräver stora ytor, genererar mycket trafik och är ofta svår att integrera i blandstaden. Volymhandeln bör samlas inom och i anslutning till befintliga handelsområden så att effektivare trafiklösningar och bättre underlag för kollektivtrafik kan skapas. Möjligheter för ytterligare volymhandel finns i och i anslutning till de befintliga handelsområdena i Högsbo/Sisjön, Backaplan, Bäckebo och Amhult.

Planera för balans i handelsutbud i olika sektorer av staden

Balansen i utbud mellan olika delar av staden ska förbättras för att öka tillgängligheten till varor och minska resandebehovet. Vid planering av komplettering av handelsutbudet är det viktigt att se till det regionala utbudet i varje sektor i förhållande till befolkningens storlek. Varje sektor behöver ett brett utbud av varor i olika typer av centrum.

Undvik utspridning av handel i industriområden

En restriktiv inställning till detaljhandelsetableringar i industriområden ska tillämpas. Detta motiveras av behovet av mark för småindustri och logistikverksamheter och framkomligheten för dessa. Spridda etableringar innebär ökad trafik och svårigheter att ordna god kollektivtrafik och är även ur ett kundperspektiv olämpligt.

Utveckla god kollektivtrafiktillgänglighet till alla handelscentrum

Förbättrad kollektivtrafik till alla handelscentrum bör utvecklas. Nyetableringar ska ske i anslutning till befintlig handel eller samlas i nya områden med möjlighet till god kollektivtrafik. Gröna resplaner ska upprättas.

Dialog ger goda förutsättningar för handelns utveckling

Kommunen ska verka för att handeln får goda förutsättningar och kan konkurrera på lika villkor. För att en god handelsstruktur ska uppnås krävs samverkan och förståelse mellan olika aktörer. Genom samarbetet om en regional handelsstrategi kommer en inriktning ges. Ett gemensamt förhållningssätt till bl.a. finansiering av ny infrastruktur vid handelsetableringar bör arbetas fram.

EXPANSIVT NÄRINGSLEV

Från industristad till kunskapsstad

Under de senaste tjugo åren har näringslivet i Göteborgsregionen förändrats från att vara industridominerat till att bli alltmer kunskapsorienterat och det är framförallt tjänstesektorn som ökat. Under den senaste tioårsperioden har antalet sysselsatta i kontorsbaserade företag i Göteborgsregionen ökat markant, varav en stor del lokaliserats till Göteborg, en utveckling som med största sannolikhet kommer att fortsätta. Därmed växer trycket på attraktiva lokaliseringar i centrala Göteborg.

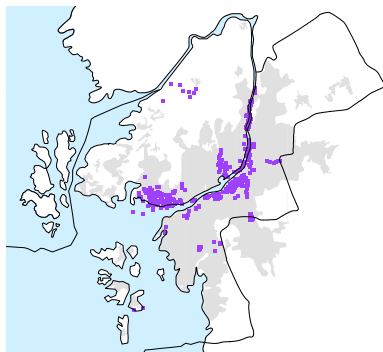
Göteborg har lyckats väl med näringslivets strukturomvandling sedan varvs-krisens dagar och idag finns här en stor variation med 688 branscher lokaliserade till regionen (CFAR 2007). Detta motsvarar 90 procent av alla branscher som finns i Sverige. Samtidigt är Göteborg i högre grad än Stockholm och Malmö beroende av utvecklingen inom ett fåtal branscher, exempelvis fordonsindustrin och logistikbranschen. Göteborg har en relativt hög andel sysselsatta i tillverkningsindustri i jämförelse med övriga storstadsregioner. Evenemangsverksamhet, turism och handel har fått ökad betydelse för Göteborgs näringsliv och fortsätter att utvecklas positivt. En viktig förutsättning för näringslivets utveckling är ett gott företagsklimat och undersökningar visar att Göteborg år 2007 hade den bästa rankingen av de tre storstadskommunerna ("Företagsklimat 2007", Svenskt Näringsliv.).

Attraktiv utbildningsstad

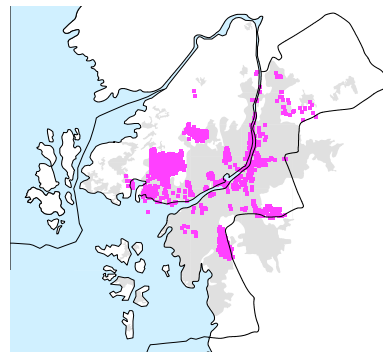
Det är av stor betydelse att Göteborg fortsätter vara en attraktiv utbildningsstad. Unga vuxna är i det långa perspektivet en viktig resurs i skapandet av tillväxt och förnyelse. Tillgången på högutbildad arbetskraft är idag en viktig lokaliseringsfaktor för företagen och väsentligt för att nå en positiv ekonomisk utveckling. Göte-



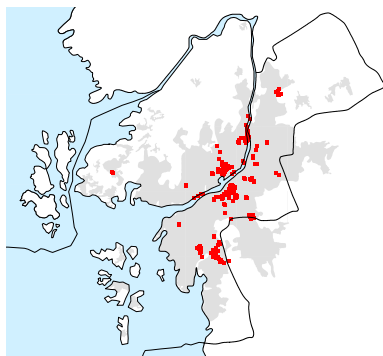
Det är av stor betydelse att Göteborg fortsätter vara en attraktiv utbildningsstad.



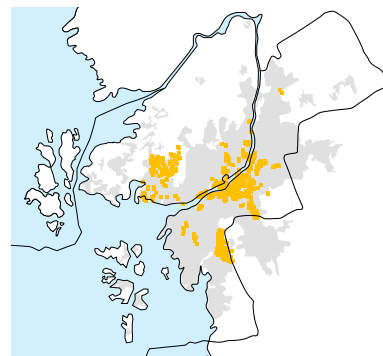
Transport och magasinering



Industri



Detaljhandel



Datakonsulter och andra företagstjänster

Nuvarande lokalisering olika typer av arbetsplatser, en punkt motsvarar 50 arbetsplatser

borgs inriktning mot ett "cityuniversitet" skapar liv och rörelse i stadens centrala delar. Idag har Universitetet och Chalmers tillsammans cirka 60 000 studenter och därmed är Göteborg en av de största studieorterna i nordeuropa. För att möjliggöra både inflyttning och kvarboende är det avgörande att säkerställa tillgången på mindre, förhållandevis billiga lägenheter.

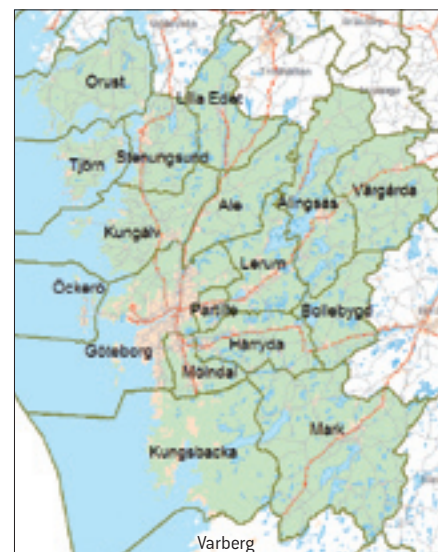
Regional tillväxt

Regional tillväxt mäts ofta som utvecklingen av den samlade lönesumman i en region. Under perioden 1997 till 2007 har den totala lönesumman i Göteborgs lokala arbetsmarknad ökat med i genomsnitt 6,1 procent per år vilket kan jämföras med 5,3 procent i Stockholms respektive 5,5 procent i Malmös lokala arbetsmarknader för motsvarande period. Lönesumman per invånare kan ses som en indikator för befolkningens försörjningsförmåga och köpkraft. Den påverkas direkt av förändringar av andelen förvärvsarbetande i befolkningen. Under perioden 1998-2008 ökade lönesumman per invånare med cirka 50 procent i Göteborgs lokala arbetsmarknad. De två övriga storstadsregionerna har haft liknande utveckling. ("Göteborgssamhällets utveckling" Göteborgs Stad, 2008)

Behov av nya ytor för verksamheter

Omvandling av centralt belägna, äldre verksamhetsområden till bostäder och blandad stadsbebyggelse har lett till en utträngningseffekt av t.ex. småindustri som inte har råd med högre hyror. Detta har medfört ett behov av nya ytor för mindre industri och liknande verksamheter. Komplettering i de centrala delarna och i mellanstaden innebär att näringslivets expansion också måste ske genom omvandling, förädling och intensivare utnyttjande av befintliga ytor.

Nya verksamhetsområden lokaliseras ofta i stadens ytterområden vilka sällan har god kollektivtrafikförsörjning. Det är viktigt att minimera bilberoendet för



Göteborgs lokala arbetsmarknad består av Ale, Alingsås, Göteborg, Härryda, Kungälv, Lerum, Lilla Edet, Mölndal, Partille, Stenungsund, Tjörn och Öckerö.

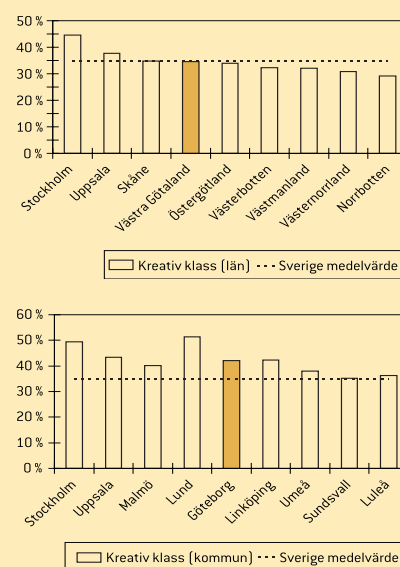
Talang, teknologi och tolerans, Richard Floridas 3T

Städers, regioners och nationers ekonomiska utveckling påverkas av många faktorer. Richard Florida (2002, 2005) presenterade för några år sedan sin teori om viktiga framgångsfaktorer för tillväxt i en globaliserad och konkurrensutsatt ekonomi. Faktorerna i sig har funnits länge, men kombinationen av dem kan åstadkomma en hävstångseffekt för den ekonomiska utvecklingen. Talang, teknologi och tolerans utgör grunden i det resonemang som Florida kallar 3T.

Florida menar att städer där en hög andel av befolkningen tillhör den "kreativa klassen"¹ har en relativt sett bättre ekonomisk utveckling. Floridas forskningsresultat är en indikation på att befolkningsmässig heterogenitet stimulerar innovativitet och dynamik och i förlängningen ekonomisk tillväxt. Intresset för den gynnsamma situationen i Norden har gjort att Floridas forskningsgrupp etablerat en kontakt med Handelshögskolan vid Göteborgs universitet. Diagrammen kommer från forskningsgruppens arbete och ska utläsas som andel av befolkningen mellan 16 - 64 år som arbetar i kreativa yrken (SCB:s SSYK klass 1 - 3).

¹ Den kreativa klassen består enligt Richard Florida av människor som adderar ekonomiskt värde genom kreativitet. Den kreativa klassen äger inte produktionsmedlen i fysisk bemärkelse – deras egendom finns i deras huvuden. Källa: Florida, R (2002) "The Rise of the Creative Class"

Exempel på yrkesgrupper Florida räknar som kreativa är datatekniker och matematiker, arkitekter och civilingenjörer, psykologer, sociologer, lärare, bibliotekarier, konstnärer, designers, underhållare, professionella atleter samt anställda inom media.



arbetsresor och därmed lägga de mest arbetskraftsintensiva arbetsplatserna centralt eller i goda kollektivtrafiklägen, medan de mer ytkrävande med låg personalintensitet lokaliseras i utkanterna av staden. Tillgängligheten med olika trafikslag till Göteborg och Göteborgsregionen är av avgörande betydelse för en fortsatt god ekonomisk utveckling. Hamnen och logistikbranschen är viktiga för Göteborgsregionen och Sverige och planerad expansion har medfört att behovet av verksamhetsytor i goda logistiklägen ökat.

MÅL OCH STRATEGIER

Skapa en stark, hållbar tillväxt, hög sysselsättning och ett mångsidigt näringsliv i regionen genom att:

- I Göteborgs Stad erbjuda goda etableringsförutsättningar för olika företag och verksamheter.
- Verka för en vidgning av den lokala arbetsmarknaden och Göteborgs hemmamarknad.
- Snabbt förbättra och utveckla tillgängligheten till Göteborg.
- Utveckla och stärka befintliga kluster och branschstråk.
- Placera nya industriella verksamhetsområden så de kan försörjas med järnväg.
- Placera nya personalintensiva verksamhetsområden så att de enkelt kan försörjas med kollektivtrafik.
- Stärka Göteborg som attraktiv studentstad.

Utveckla logistikstråk

I översiktsplanen har ett antal stråk och platser som bedöms centrala för Göteborgs framtida utveckling markerats. Bl.a. bör logistik prioriteras utmed Norrleden och utmed E6 norrut. Främjandet av Göteborg som logistikstad syns genom en nyligen antagen fördjupning översiktsplanen för ytterhamnarna och pågående utredningar för att lokalisera godsterminal, kombiterminal och en utbyggnad av hamnbanan. Volymhandeln har utvecklats kraftigt och konkurrerar med andra verksamheter om trafiktillgängliga lägen. Översiktsplanen föreslår att framtida handelsetableringar sker i anslutning till befintliga lägen för att minska de konkurrerande markanspråken och underlätta trafikförsörjningen.

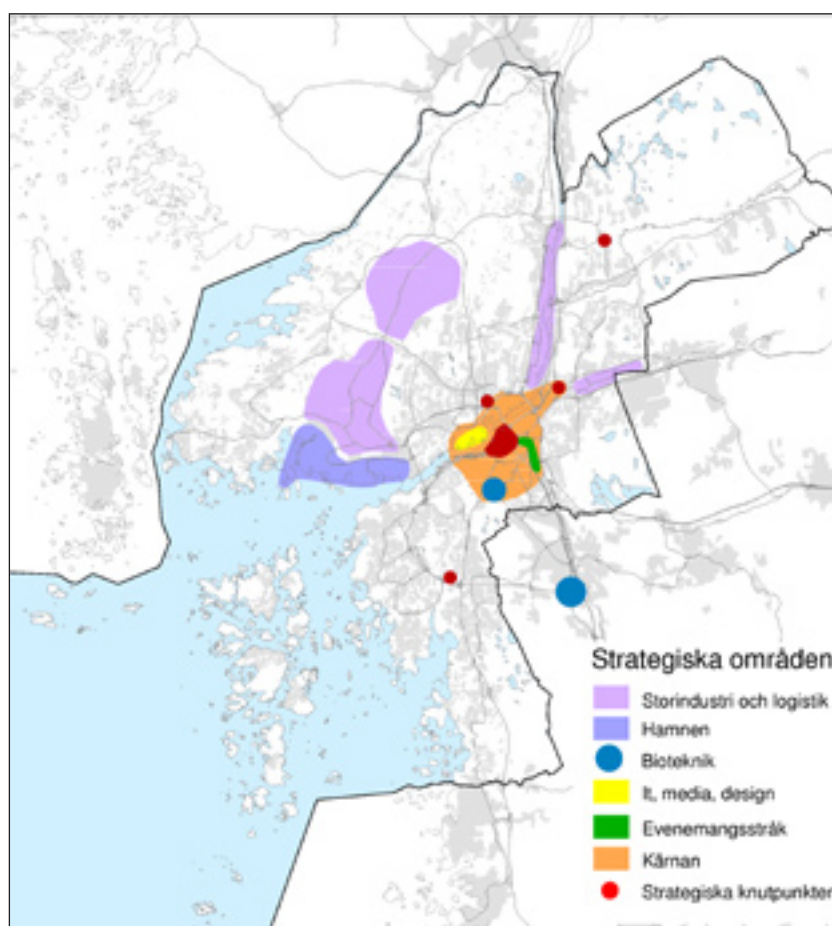
Kunskapsintensiva verksamheter i regionkärnan

Där många vill bo uppstår lokala arbetsmarknader som genererar inkomster, efterfrågan och attraktivitet för företag och en självförstärkande tillväxt. I en växande region (lokal arbetsmarknad) ökar efterfrågan på privata tjänster. Både små och stora tjänsteföretag har skalfördelar och är beroende av den lokala marknadens storlek. Med en stor lokal marknad följer också en större mångfald av olika sorters ekonomisk aktivitet. Därmed minskar risken i den samlade marknadsutvecklingen och den lokala marknadens tillväxt blir mer stabil.

Kunskapsintensiva tjänsteföretag bör lokaliseras till kärnan samt i de utpekade strategiska knutpunkterna. Tillgänglighetsfrågorna bedöms som avgörande för att Göteborg och regionen ska ha en fortsatt positiv utveckling och i den fysiska planeringen har mycket arbete skett de senaste åren. Se utförligare resonemang under avsnittet "Förändrat transportbehov".

Mark för industri och störande verksamhet

Sedan antagandet av ÖP99 har flera nya verksamhetsområden tillkommit genom arbetet med fördjupningar av översiktsplanen m.m. och dessa är inarbetade i karta 1. De bedöms dock inte vara tillräckliga i förhållande till efterfrågan och ett arbete har påbörjats för att utreda hur de framtida behoven av olika sorters verksamhetsytor ser ut, vilka trender man kan se och var mark ska reserveras. Detta bör uppdateras kontinuerligt för att kunna svara upp mot efterfrågan från framtida intressenter. Det är även viktigt att ha ett regionalt perspektiv på hur arbetsplatser lokaliseras.



Bilden visar ett antal strategiska områden för den fortsatta utvecklingen av Göteborgs närliv.

Storindustri och logistik

Dessa områden bör i första hand reserveras för störande verksamheter och sådana med stort behov av god tillgänglighet. I regel har den här typen av verksamheter ytterst få möjliga platser att etablera sig på och därför är det viktigt att inte upplåta marken till verksamheter som har större möjligheter till en mer flexibel lokalisering.

Hamnen

Hamnen spelar en mycket viktig roll för Göteborg som logistikcentrum. Tillgängligheten är avgörande för hamnens utvecklingsmöjligheter och hanteras nu bl.a. i utredningen om Hamnbanan.

Kluster

Några branscher såsom bioteknik, it, media, design och evenemang har idag viktiga koncentrationer på några platser i Göteborg med omnejd och det är av vikt att dessa kan fortsätta att expandera inom sitt område även i framtiden.

Kärnan

Kärnan utgörs av den centrala delen av Göteborg som är lätt att nå från hela Göteborgs-regionen. Kärnan har regionens bästa tillgänglighet och här ska man sträva efter att etablera arbetskraftsintensiva tjänsteföretag med regionalt intresse. Göteborgs "kontorskluster" står för 25 procent av arbetsplatserna och det är av strategisk betydelse att staden kan erbjuda attraktiva kontorslokaler.

Strategiska knutpunkter

Här är det lämpligt att lokalisera arbetskrafts- och besöksintensiva verksamheter såsom kontor och handel.

NORDENS LOGISTIKCENTRUM

Hamnen expanderar och är nationellt intressant

Den statliga Hamnstrategiutredningen har pekat ut Göteborgs hamn som en strategisk nod i det svenska godstransportsystemet. Som ett resultat av en framgångsrik satsning på hamnanläggningar och service växer godsvolymerna över Göteborgs hamn kraftigt. Antal containrar ökar med ca 7 procent per år. Hamnen siktar på en mer än fördubblad mängd ro/ro (rollon-rolloff, gods lastat i containrar, på lastbil och i semitrailers) och containrar inom en 10 års period. Målsättningen är att hälften av tillkommande gods ska gå via järnväg, vilket klarats de senaste åren med nya tågpendlar (godståg som går med fast tidtabell mellan Göteborg och någon stad i Sverige eller Norge). På grund av ökad godsmängd krävs bl.a. fler kajer, större kranar och bättre järnvägs- och landsvägsförhållanden. Dessutom krävs ytterligare ytor för ytterhamnsverksamheten. I en fördjupning av översiktsplanen har dessa pekats ut men det finns intressekonflikter.

Järnvägen allt viktigare

Som framgår ovan strävar hamnen efter att andelen gods som går med järnväg över Göteborgs hamn ska bli 50 procent av den nytillkommande. Detta underlättas med de utbyggnader som planeras, t ex Triangelspåret, Norge/Vänerbanan, fler tågpendlar, men beror också på infrastruktur utanför Göteborg. En begränsande faktor idag är Hamnbanan och Marieholmsbron. Järnvägssystemet i västra Sverige behöver byggas ut för att klara framtidens person- och godstrafik.

Kombiterminalen som idag ligger i Gullbergsvass måste flyttas för att ge utrymme för ny stadsutveckling.

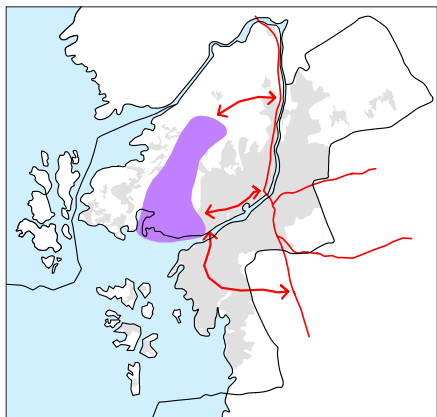
Nya industriområden med järnvägsanknytning saknas och måste komma till om järnvägen ska kunna spela en viktig roll i framtiden.

Framkomligheten för lastbilar

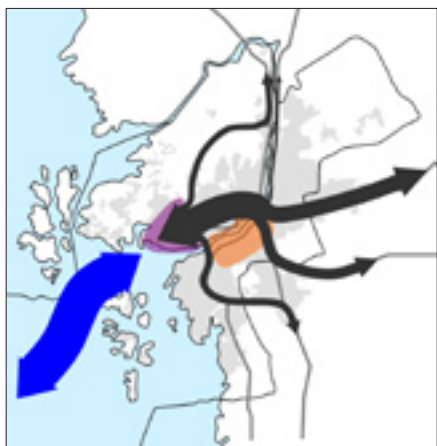
Lastbilstrafiken i Göteborg är omfattande. Trafiken följer främst de stora lederna, där andelen tung trafik ofta ligger kring 10 procent av den totala trafikmängden. Ut mot hamnen och i industriområdena är andelen tung trafik betydligt högre, på t.ex. Oljevägen är den 40 procent. Lastbilstrafiken fastnar i köer, vilket påverkar såväl kostnaderna som tillförlitligheten i leveranstider. Särskilt stora är problemen ut mot hamnen och Volvo på Lundbyleden och över älvsnittet. Trafikmoten nära ytterhamnen har inte heller kapacitet och utformning som svarar mot dagens krav.

Nya områden för logistikföretag behövs

Behovet av nya områden för logistikföretag är stort. Göteborgsregionens roll som logistiskt centrum för Norden växer, inte minst genom att hamnen har goda möjligheter för import/export till stora delar av världen. Detta sker samtidigt som industristrukturen ändrats så att allt mer produktion är spridd över hela världen. Sammantaget ger detta ökade transporter och godsvolymer i Göteborg. Tillväxten av lastbilstrafik på infartslederna är ca 5 procent per år. Logistikföretagen utvecklas allt mer från att "bara" syssla med att förflytta gods till att också svara för kompletterande service, lagerhållning, "tredje-partslogistik" m.m. Detta innebär ett ökat behov av ytor för logistikcentraler i Göteborgsregionen.



Det är viktigt att det finns goda väg- och järnvägsförbindelser mellan det lilamarkerade området och det nationella väg- och järnvägs-systemet.



Godstransporter till hamnen på väg, och ungefär hur proportionerna ser ut avseende flöden av lastbilar i de olika stråken. Nästan allt gods passerar Göta älv.

Logistikbranschen utvecklas snabbt med nya konstellationer och koncept. Ökade oljepriser, krav på miljöhänsyn och önskan om ökad effektivitet kommer också att styra utvecklingen. Nya områden har tagits i anspråk, bl.a. Angered Storås i en del av Göteborg som inte tidigare varit aktuell för denna typ av verksamhet.

Färjeterminalerna bör diskuteras

Det finns flera färjeterminaler som ligger i stadsnära lägen. Danmarksterminalen avskiljer Masthugget från älvstranden. Majornaborna har påpekat det olämpliga i att Tysklandsterminalen skapar bullerproblem och medför farligt godstrafik nära bostäder. Genom de konflikter som finns runt färjeterminalerna och den långa tid det tar för att finna lösningar, bör man nu hitta former för samarbete om hur den långsiktiga lösningen ska vara. Godsfärjan i Frihamnen kan inte ligga kvar om Frihamnsområdet ska utvecklas till ett bostads- och verksamhetsområde i innerstaden. Därför måste ett nytt läge sökas.

I samrådsmaterialet ställdes frågan om den långsiktiga placeringen av Stena-terminalerna. Om man inte aktivt arbetar med frågan innebär detta att Göteborg avstår från möjligheterna att med en lågbro väster om Järntorget binda samman älvstränderna och skapa förutsättningar för en betydligt mer sammanhållen stad. Förbindelser i detta läge får istället byggas som högbro eller tunnel.

Vänertrafiken kan få nya förutsättningar

Den fartygstrafik som nu går på älven till Vänern medför en rad broöppningar. För att begränsa dessa studeras lösningar för nya älvöverfarter med relativt hög frigångshöjd. Alternativt ser man på tunnelloösningar, något som inte kan vara aktuellt för gång- och cykeltrafiken. Ur stadsbyggnadssynpunkt är det önskvärt att binda ihop de båda sidorna av älven med lägre broar, i varje fall uppströms Danmarksterminalen. Staden kan i så fall där utformas på ett helt annorlunda sätt och attraktiva förbindelser för alla trafikslag kan binda ihop staden över älven. En sådan lösning kan bara åstadkommas om:

- Broarna görs öppningsbara.
- Vänertrafiken ges en mycket begränsad trafikering under dagtid.

För att detta ska vara möjligt krävs bl.a. att det ordnas möjligheter för tillfällig för-
töjning och bra möjligheter att styra trafiken. Förutsättningarna för Vänertrafiken kommer att kunna förändras när Norge/Vänerbanan med dubbelspår öppnar.

Att lösa hur Vänertrafiken ska fungera är en grundläggande stadsbyggnadsfråga och frågan är brådskande, eftersom planeringen för Göta älvbron ersättning pågår, och planeringen av Gullbergsvass och Frihamnen snart påbörjas men även för att klarlägga förutsättningar för en kapacitetsförstärkning av hamnbanans passage över älven. Samarbete mellan inblandade parter måste påbörjas med sikte att skapa en gemensam helhetssyn på brofrågorna.



Göteborgs hamn i relation till övriga Norden.



Terminaler idag i Gullbergsvass

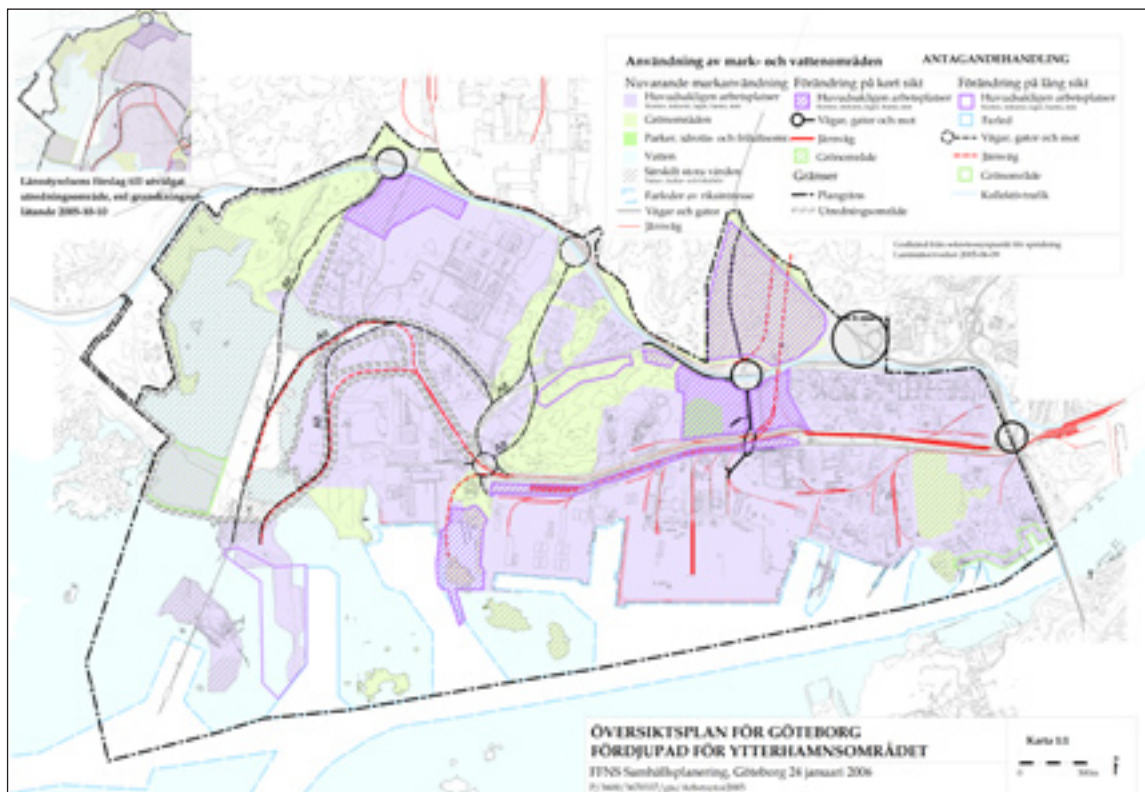
MÅL OCH STRATEGIER

Gothenburg and Gothenburg's harbor shall be strengthened as the logistics center of the north through:

- New sites for cargo terminal and combined terminal shall be established.
- Sites for expansion of the harbor and other logistics activity shall be established.
- A large part of the future activity areas can be reached by rail.
- Possibly relocate the central ferry terminals.
- Create conditions for cargo transport on land and to sea.
- Minimize the heavy traffic through central Gothenburg.
- Create a reserve for railway connection to as many activity areas as possible.

Områden för logistik

In the overview plan, the area around Norrleden and E6 northward is marked as areas for logistics. In the area-specific directions for the city's development, areas for harbor and logistics are shown. Such areas are also found around Volvo. The areas are limited, partly are large parts already utilized, partly are natural areas large. Probably some parts of the logistics companies that shall be relocated will be placed in the surrounding municipalities in connection with the large traffic arteries. The localization is a regional task.



Fördjupning av översiktsplanen för ytterhamnarna. Antagen den 20 april 2006.

Nya ytor för hamnverksamhet

För att utveckla Göteborgs Hamn pågår flera planeringsinsatser. I en fördjupning av översiktsplanen för ytterhamnarna (antagen i kommunfullmäktige den 20 april 2006) visas utbyggnadsmöjlighet för sex nya kajplatser. Ett återstående problem är dock hur vägfrågan slutligen ska lösas till Stora Risholmen, där flera av väglösningarna är i konflikt med Natura 2000-området Torsviken. För hamnutbyggnad vid Arendalshamnen kommer hamnutbyggnaden i konflikt med bevarandet av kulturmiljön vid Älvsborgs fästning. Hamnintresset ska prioriteras vid Lilla Aspholmen.

Ytorna i ytterhamnsområdet kommer på längre sikt inte att räcka till utan expansion av hamnytor, bl.a. ut i vattnet, kan komma att behövas.

Bättre kapacitet på och minskade störningar från Hamnbanan

En förutsättning för att transporterna på järnväg till och från hamnen ska kunna öka är en utbyggnad av Norge-Vänerbanan och Triangelspåret samt en kapacitetsförstärkning av hamnbanan. För att långsiktigt förstärka Hamnbanans kapacitet samt minska risker och barriäreffekter har nya lägen för banan studerats i en förstudie. Beslut har tagits att gå vidare med de alternativ som ligger nära Hamnbanans befintliga sträckning. Möjlighet finns att då förlägga delar av Hamnbanan i tråg eller tunnel. På översiktplanens kartor markeras de olika sträckningarna. En samtidig planering av Lundbyleden och Hamnbanan kan ge vinster.

Ökad framkomlighet för trafik till och från hamnen

I markanvändningskartan visas ett antal vägförbindelser som bör byggas ut eller förstärkas för att öka kapaciteten på huvudvägnätet i Göteborg och på så sätt underlätta framkomligheten till hamnen. Sådana länkar är Partihandelsförbindelsen i kombination med Marieholmsförbindelsen (en ny tunnel under älven) och en ombyggnad av Vädermotet och Ytterhamnsmotet med en ny koppling mot Hisingleden. Översiktsplanen möjliggör också att en avlastning av centrala Hisingen kan ske genom en koppling via Angered mellan E20 vid Partillegränsen och E6/Norrleden. För allt gods som ska transporteras genom Göteborg, oavsett om det sker på väg, järnväg eller sjöfart krävs att systemet utformas så att störningar och risker för stadens invånare minimeras.

Kombiterminal

Ett nytt läge för kombiterminalen utreds av Banverket genom en förstudie. Ett kunskapsunderlag har tagits fram i ett arbete gemensamt med kommunen. Läget vid Sävenäs bedöms som det fördelaktigaste och anges på markanvändningskartan. Området vid Fjällbo kan tillsammans med en länk till E20 ge goda förutsättningar för logistikföretag nära kombiterminalen. Eftersom de stora logistikföretagen är koncentrerade i övrigt till Hisingen behöver Kvillebangården inrymma en kombiterminalmöjlighet i framtiden.

Hållbar framtid kan innebära utbyggnad av industrispår

Hållbarhetsaspekterna kommer i framtiden betonas ännu mer. Transporter med järnväg blir allt viktigare och tillgång till spåranknytning är en klar konkurrensfördel. I översiktsplanen har därför ett reservat för industrispår markerats på temakarta järnväg, från Bohusbanan via Stora Holm till industriområdena längs Hisingleden.

Läs mer:

- Översiktsplan för Göteborg, del 3 "Kommunikationer"

FÖRÄNDRAT TRANSPORTBEHOV

För att närma sig ett hållbart samhälle krävs goda förutsättningar för att fler ska ändra sitt resbeteende. Fler ska kunna gå, cykla och åka kollektivt istället för att välja bilen. Samtidigt ska framkomligheten för alla trafikslag vara god utan att det inkräktar på stadens och regionens utveckling. Omfattande köer kan verka hindrande för den ekonomiska tillväxten, medan en utbyggd kapacitet kan medföra att fler väljer bilen istället. Klimatfrågan har pekat på att trafiken är den största utmaningen. För att kunna minska koldioxidutsläppen behöver fordonstekniken, bränsletyperna och resbeteenden utvecklas på ett klimatsmart sätt.

Göteborg är navet i det västsvenska trafiksystemet. Varje länk i systemet fyller en roll på flera nivåer. Ett exempel kan vara en ny älvpassage, som ger en lokal förbindelse mellan norra och södra älvstranden, men som också har en regional betydelse samtidigt som det nationella vägsystemet kan avlastas. En sådan förbindelse ger möjligheter till nya förbindelser för kollektivtrafiken och i gång- och cykelnätet.

Trafiken ökar

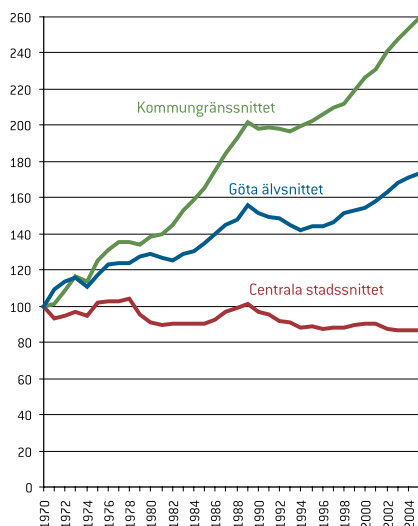
Göteborgsregionen expanderar genom att allt fler bor här, men också genom att boende allt längre ifrån reser till Göteborg för att arbeta och studera. Detta har resulterat i ökad trafik på både väg och järnväg. Över kommungränsen har biltrafiken ökat betydligt och på huvudvägnätet kommer en större andel av trafiken från andra delar av regionen. Inom Göteborg sker ca 24 procent av resorna med kollektivtrafik, vilket är en jämförelsevis låg andel. För resor till och från Göteborg är andelen kollektivtrafik ännu lägre. I absoluta tal har dock resorna med kollektivtrafik ökat något de senaste åren.

Ökande varuflöden medför att godstrafiken ökar, tillväxten av lastbilstrafiken på infartslederna är ca 5 procent per år. Idag är knappt 10 procent av trafiken på huvudvägnätet transporter av gods.

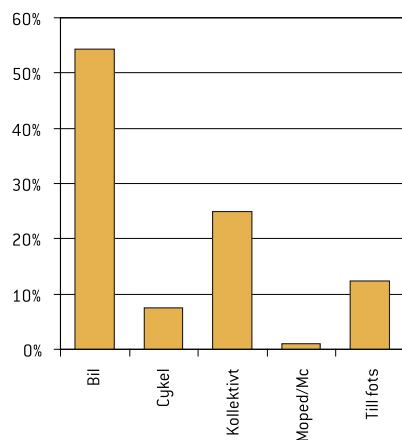
Den ökade trafiken har gett effekter. På flera platser i staden överskrider miljö kvalitetsnormerna och luftföroreningarna orsakar hälsoproblem. Trängseln har ökat på huvudvägnätet och under rusningstid uppstår köer på flera platser. Antalet lägenheter som utsatts för buller har ökat, både på grund av den ökade trafiken men även då fler lägenheter byggts i utsatta lägen. Antalet mycket bullerstörda invånare (>65 dBA utomhus) har dock minskat med 4 000 personer sedan 1997 genom bullerdämpande åtgärder.

Det lokala kollektivtrafiksystemet är hårt belastat, långsamt och känsligt för störningar. Den genomsnittliga reshastigheten med kollektivtrafiken är låg jämfört med biltrafiken. Under högttrafik har dagens kollektivtrafik begränsad kapacitet i de centrala delarna av staden, speciellt känsligt är området kring Brunnsparken, Drottningtorget och Göta älvbron. Den första fasen av arbetet med K2020, framtidens kollektivtrafik i Göteborgsregionen, visar att om en betydligt större andel ska färdas med kollektivtrafik krävs nya förbindelser, en tydlig prioritering och egna utrymmen för buss och spårvagn och att bebyggelse koncentreras till kollektivtrafikstråken.

Även järnvägsnätet har en trafikering nära kapacitetstaket, spåren in mot Göteborg och Göteborgs central rymmer inte mer trafik. Genom att förstärka midjan in mot centralen med fler spår, vilket är planerat, ökar kapaciteten något. Om pendeltågstrafiken ska kunna utökas krävs dock en genomgående järnvägstunnel.



Trafikutveckling 1970 till 2004, indexerad utveckling. Trafiken över kommungräns och över älven har ökat markant.



Färdmedelsfördelning, procent av det totala antalet resor som görs inom, till och från Göteborg, källa Resvaneundersökning, trafikkontoret, 2006

Ett nationellt intresse att nå Göteborgs hamn och centrum

I Göteborg finns ett vägnät av nationell betydelse, här finns Skandinavien största hamn, men också viktiga delar av svenskt näringsliv.

Att utveckla och underhålla ett robust och hållbart system för transport av gods till och från ytterhamnarna är avgörande för att Göteborg också i framtiden ska vara Skandinavien ”port mot väster”. Hamnverksamheten växer och man räknar med att godsmängderna fördubblas inom en 20-årsperiod. På landsidan sker merparten av transporter på väg, men ambitionen är att hälften av godstrafikökningen ska transporteras på järnväg. De största flödena med lastbil går via E20 och RV40 och på väg till hamnen passerar de Göta älv, ett snitt med liten ledig kapacitet.

Göteborg har en betydelsefull roll som västra Sveriges viktigaste arbets- och handelsplats med avgörande kvaliteter vid val av företagsetableringar. Centrala Göteborg är ett stort besöksmål både för handel och kultur. Tillgängligheten till innerstaden, inte minst med kollektivtrafik, är därför av stor vikt ur ett nationellt perspektiv. Järnvägsnätet in mot Göteborgs central måste ha hög kapacitet för att ge god turtäthet och hög tillförlitlighet för både nationella snabbtåg och regionala pendeltåg. För närvarande pågår utbyggnad av Väst kustbanan och delar av Norge-Vänerbanan. Förberedande planarbete pågår för Götalandsbanan och Västlänken.

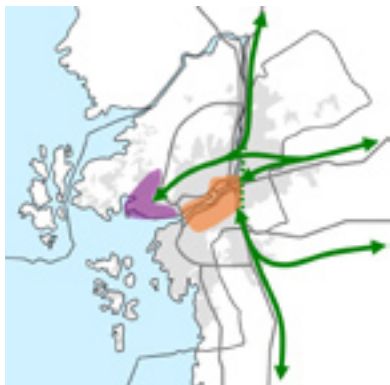


Bild 1

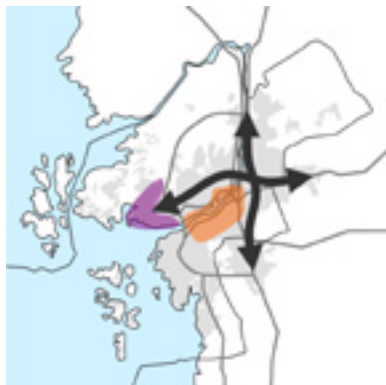


Bild 2

Bild 1 och 2

Nationellt behov att ta sig till eller förbi Göteborgs kärna. Målpunkter är i första hand innerstaden, hamnen och Landvetter flygplats. De gröna pilarna visar behov av funktioner för spår (både personer och gods), de svarta för väg (personer och gods).

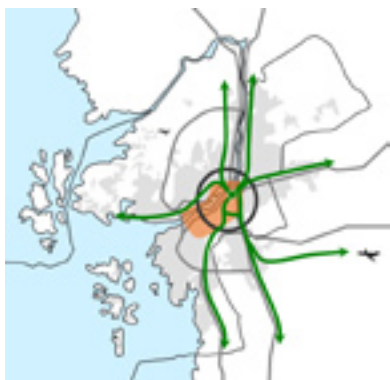


Bild 3

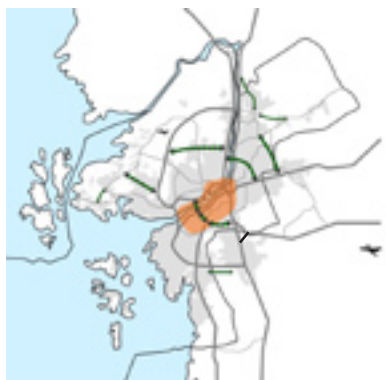


Bild 4

Bild 3

Bilden visar behov av regionala funktioner, där gröna pilarna indikerar kollektivtrafik. Den svarta ringen symboliserar behovet av inre tvärförbindelser inklusive älvförbindelser.

Bild 4

Pilarna visar brister i det lokala nätet, både för bil- och kollektivtrafik. Nya kopplingar här skulle få stora effekter för den regionala trafiken genom avlastning/omflyttning.

Bytespunkt

En bytespunkt uppstår när kollektivtrafiklinjer möts och resenären har möjlighet att byta. Bytet måste kunna ske enkelt och bekvämt. Vid en bytespunkt ska det gå att parkera cykeln säkert eller bli avsläppt från en bil. Det finns många bytespunkter i staden, där några har potential att utvecklas till knutpunkter.

Exempel på bytespunkter är Svingeln och Kungsten. Punkter som också innehåller service är exempelvis Hjällbo och Marklandsgatan men dessa är inte tillräckligt stora målpunkter för att definieras som strategiska knutpunkter.

Knutpunkt

En knutpunkt är mer än en bytespunkt. Det är också stor målpunkt med service och handel samt en betydande andel boende i nära anslutning till kollektivtrafiken.

I knutpunkten ska finns någon form av terminal eller större station med vänthall och service för resenärerna. Trafiken till och från knutpunkten är av flera slag; spårvagn, buss och/eller tåg. Knutpunkten ska ha god tillgänglighet för alla trafikslag, även bilister, cyklister och gående.

Hela innerstaden kan idag ses som en knutpunkt. Utanför de centralaste stadspartierna finns Frölunda torg, Angered centrum och Backaplan. På sikt kan Gamlestadstorget utvecklas till en knutpunkt. Utanför Göteborg är Partille, Kungälv och Mölndal Centrum knutpunkter.

Läs mer:

- Den idelala bytespunkten ur resenärens perspektiv, Rapport inom K2020, 2007

Regionens pendling kräver insatser

En större och tätare regionkärna medför att behovet av förbindelser in till och förbi innerstaden ökar. En växande region ökar trafiken ytterligare. Det är möjligt att tillgodose delar av detta behov av förbindelser med kollektivtrafik. Satsningar på järnvägen och eget utrymme för bussar är nödvändiga ur ett regionalt perspektiv liksom kopplingar till den lokala kollektivtrafiken.

Ett trafiknät för Göteborg

Väg- och kollektivtrafiksystemet i Göteborg har traditionellt haft dalgångarna som huvudstråk och systemet har riktats mot centrum. Tvärgående länkar är svåra att skapa. Genom komplettering i den befintliga stadsbygden och ny bebyggelse i äldre industriområden ställs krav på ett mer finmaskigt trafiknät.

Trafiken i staden tar plats och påverkar stadens liv. Hur trafiken går och platsen organiseras betyder mycket för hur stadens kvaliteter kan utvecklas. Många gånger konkurrerar olika intressen om samma yta.

För att uppmuntra fler att åka kollektivtrafik, gå och cykla kan man arbeta med att öka kunskapen om de alternativ som finns för resan och på olika sätt påverka attityder för resande. En förutsättning för detta är att transportsystemen erbjuder tillräckligt bra resmöjligheter.

MÅL OCH STRATEGIER

Trafik- och bebyggelsestrukturen ska anpassas till ett mer effektivt och uthålligt samhälle med god tillgänglighet och säker trafikmiljö genom att:

- Samordna planering av bebyggelse och trafik.
- Trafiksystemet kompletteras för att knyta ihop stadsdelar och leda trafiken förbi med minsta möjliga trafikstörning.
- Staden förtätas och de strategiska knutpunkterna utvecklas för att minska behovet av att resa med bil.
- Prioritera kollektivtrafik och cykeltrafik vid konkurrens om utrymmet.
- Planera för god tillgänglighet med bil på stadens villkor.
- Skapa god framkomlighet för godstransporter. Godstrafiken leds i största möjliga utsträckning bort från de centrala delarna.

Komplettera och bygg ut knutpunkter

Samordning mellan bebyggelse- och trafikutbyggnad poängteras. Göteborgs utbyggnad föreslås på kortare sikt inriktas mot komplettering av den befintliga staden, något som ökar möjligheterna till försörjning med god kollektivtrafik för både den tillkommande och befintliga bebyggelsen. En tätare bebyggelse kan också göra det möjligt för fler att gå och cykla.

En utbyggnad i knutpunkter föreslås i första hand vid de fem strategiska knutpunkterna. En högre täthet eftersträvas också vid större bytespunkter i mellanstaden.

Prioritera kollektivtrafiken

Framkomligheten för spårvagn och bussar ska prioriteras för att på så sätt stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Detta förtydligas i de områdesvisa strategierna för innerstaden och centrala förnyelseområden.

K2020 – ny struktur för ökat resande med kollektivtrafik

K2020 visar hur kollektivtrafiken behöver byggas ut för att möta ett ökat resande, visionen innebär mer än fördubblat antal resor med kollektivtrafiken år 2020. De grundläggande principerna för uppbyggnaden av nätet är:

- Knyt samman fler områden – från radiell struktur till nätstruktur.
- Gör resan snabbare mellan områdena – skapa tvärförbindelser och prioritera med eget utrymme för kollektivtrafiken.
- Erbjud tät trafik – hög turtäthet i huvudstråken.
- Utveckla knutpunkterna – förtäta bebyggelsen kring kollektivtrafiknära lägen och förbättra tillgängligheten.

Inom K2020-projektet pågår arbetet med att ta fram ett reviderat förslag till framtida struktur för kollektivtrafiken. Den reviderade strukturen bör inarbetas i översiktsplanen. Några av delarna i K2020-förslaget är en ny spårvagnsförbindelse över älven, att busstrafiken flyttas ut från Brunnsparken till en bussring i Allén och på södra älvstranden samt eget utrymme för buss i alla infartsstråk. Åtgärderna för kollektivtrafiken kan komma att innebära att biltrafiken får ett minskat utrymme vilket medför att möjligheterna till nya sträckningar för biltrafiken måste utredas.

Satsningar på järnväg är nödvändigt för västsveriges tillväxt

Västlänken och förstärkningar vid centralstationen är en förutsättning för kollektivtrafiken som beskrivs i Göteborgs regionens kommunalförbund (GR) beslut kring K2020. I markanvändningskartan markeras de aktuella sträckningarna för Västlänken. På längre sikt är även en förstärkning av stambanorna till fyrspårlösningar nödvändiga för framkomlighet för gods- och persontransporter. Utbyggnaden av Götalandsbanan är också viktig för järnvägens utveckling. Under avsnittet Nordens logistikcentrum beskrivs behovet av satsningar på hamnbanan.

Bättre kontakt över älven

I översiktsplanen anges en ambition att Göteborgs centrum ska utvecklas på båda sidor om Göta älv. En sådan utveckling är bara möjlig om förbindelserna över älven förbättras för alla trafikslag. Det är också viktigt att inom kort finna en ersättning för dagens Göta älvbro som har en begränsad livslängd. På markanvändningskartan markeras tre utredningsområden för nya älvförbindelser i centrala Göteborg. När dessa utreds bör förutsättningarna för Vänertrafiken klargöras.

Öka resandet till fots och med cykel

Gång- och cykeltrafiken behöver lyftas fram och ges en större betydelse. För att dessa trafikslag ska bli ett alternativ krävs omsorg i all detaljplanering, med trygga miljöer och gena sträckningar. I markanvändningskartan markeras läget för en ny gång- och cykelbro över älven och i del 3, kommunikationer, beskrivs de övergripande näten för cykeltrafiken.

Medveten hantering av parkering

Genom en medveten parkeringspolicy kan kommunen uppmuntra göteborgarna att välja kollektivtrafik, bilpool och miljöfordon. Likaså kan väl lokaliserade och utformade pendelparkeringar för både bil och cykel ha positiv effekt på kollektivtrafikresandet. En ny parkeringspolicy är under arbete liksom nya riktlinjer för bedömning av parkeringsbehov vid planering och bygglov.



K2020 – Framtidens kollektivtrafik i Göteborgsområdet, är en översyn av kollektivtrafiken som genomförs i samverkan mellan Göteborgs Stad, Västtrafik, Banverket, Vägverket, Göteborgs regionens kommunalförbund (GR) och Västra Götalandsregionen (VGR). Syftet är att skapa en gemensam framtidsbild som underlag för planering och beslut i respektive organisation.



Västlänken

För att klara miljökraven och en hållbar framtid måste en större del av resorna göras med tåg. För att få plats med fler pendeltåg och få en större tillgänglighet till centrala Göteborg flyttas trafiken till en tunnel under staden – Västlänken. Denna har presenterats i en järnvägsutredning gjord i nära samarbete mellan Banverket, Göteborgs Stad, GR, Västtrafik och VGR. Banverket har beslutat att föreslå en utbyggnad enligt alternativet Haga-Korsvägen. Detta alternativ lockar flest resenärer och ger kortast restider vilket då också ger den största miljövinsten.



Planerat stomcykelnät och övergripande cykelnät, läs mer i del 3 - Kommunikationer

Trafiksäkert och tryggt

Trafiksystemen ska utformas så att ingen riskeras att dödas eller skadas svårt men också så att alla har möjlighet att röra sig utan hinder. Det är också viktigt, inte minst för kollektivtrafiken, att stadens trafiksystem utformas som en del av staden som medverkar till att skapa trygghet, bl.a. genom att vägar till och från hållplatser utformas med omsorg.

Två flygplatser Landvetter och Göteborg City Airport

De internationella flygplatserna Landvetter och Göteborg City Airport har stor betydelse för näringslivsutvecklingen i regionen. Det är viktigt att flygplatserna ges möjlighet att utvecklas och att en snabb spårförbindelse till Landvetter byggs.

För att möjliggöra expansion och öka tillgängligheten kan Göteborg City Airport ges ny passagerarterminal direkt vid Hisingsleden. Buller från flygplatsen påverkar markanvändningen, läs mer under del 3, Miljö- och riskfaktorer.

Föreslagna väg- och järnvägs-länkar

Utöver de länkar som nämns ovan och i avsnittet om Nordens logistikcentrum föreslås i markanvändningskartan ett antal markreservat för kommunikationer. Dessa reservat innebär inte att finansiering och slutlig planering är klar utan syftar till att marken ska vara tillgänglig då vägnätet kompletteras. De reservat som föreslås beskrivs tydligare i del 3, Kommunikationer. Här görs också beskrivningar av infrastruktur för olika trafikslag.

Reservat som föreslås gör det möjligt att ge plats åt kollektivtrafiken i centrala Göteborg och avlasta regionens centrala delar men även binda ihop områden, underlätta rörelser och överbrygga barriärer. Andra länkar krävs för att integrera nya bebyggelseområden i staden, till exempel Gullbergsvass.

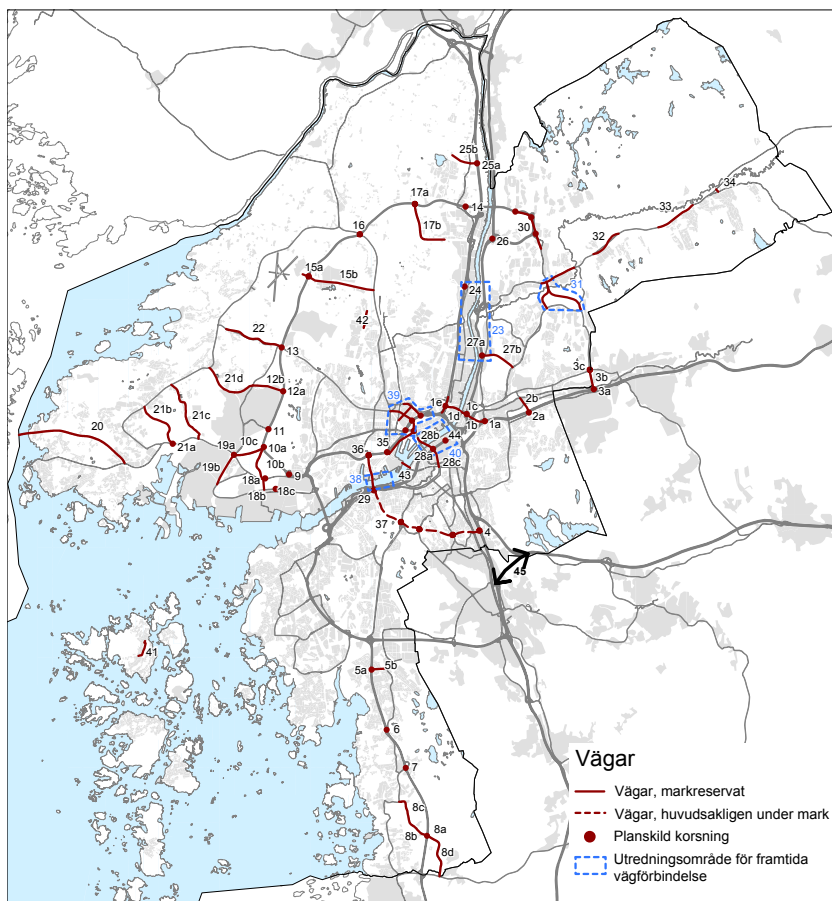
Järnvägs- och vägnätet är en angelägenhet för hela regionen och under rubriken mellankommunala intressen nämns dels behovet av en koppling mellan Rv40 och E6, dels en koppling mellan Utbyvägen och E20 (förlängning av Mellbyleden).

Partihallslänken

Partihallsförbindelsen är en förbindelse mellan Rv 45 och E20. Marieholmstunneln är den tunnel under Göta älv som ska ansluta till Partihallslänken. Tunnelanslutningen syns inte i bilden.

Fotomontage av Healthy Graphics.





Föreslagna väglänkar på längre och kort sikt. Läs mer om föreslagna reservat för kommunikationer i del 3, Kommunikationer.

Ta sikte på framtiden

En fortsatt regional tillväxt och regionförstoring tillsammans med en ekonomisk positiv utveckling ger ett ökat resande. Alternativa fordon kommer att tas fram men kollektivtrafik, cykel och ett klokt användande av bil är nycklar till ett hållbart transportsystem. En framtida teknisk utveckling kan ge sofistikerade trafikstyrande system, som informerar om lämpliga färdvägar och som påverkar val av restid och transportmedel.

Inom K2020 och i tidigare arbeten har tagits fram idéer till att på längre sikt förstärka spårvägs- och järnvägsnätet ytterligare. Dessa tankar bör studeras vidare.

- Bohusbanan via de framtida utbyggnadsområdena på östra Hisingen och Kungälv inklusive en ny järnvägsförbindelse under älven.
- Pendeltågstrafik/snabbspårvagn mot Askim och Onsalahalvön.
- Kapacitetsökningar inom spårvägssystemet bortom K2020, t.ex. en öst-västlig spårvagnstunnel under Göteborgs innerstad.



Befintliga och föreslagna järnvägar. Se vidare i del 3, kommunikationer.

Läs mer:

- Översiktsplan för Göteborg, del 3, Kommunikationer

MÅNGFALD – TRYGGT OCH MÄNSKLIGT

Situationen i Göteborg

"Genomgående vad gäller invånarnas välbefinnande i ett socialt perspektiv är att det finns stora skillnader mellan stadens stadsdelar, mellan inrikes och utrikes födda, och i många avseenden mellan kvinnor och män. Över tid har skillnaderna i socialt hänseende mellan olika befolkningsgrupper och mellan olika geografiska områden inte minskat på något markant sätt."

Beskrivning av Göteborgssamhällets utveckling. Rapport, Göteborgs Stad, stadskansliet., januari 2006.

S2020 - Socialt hållbar utveckling

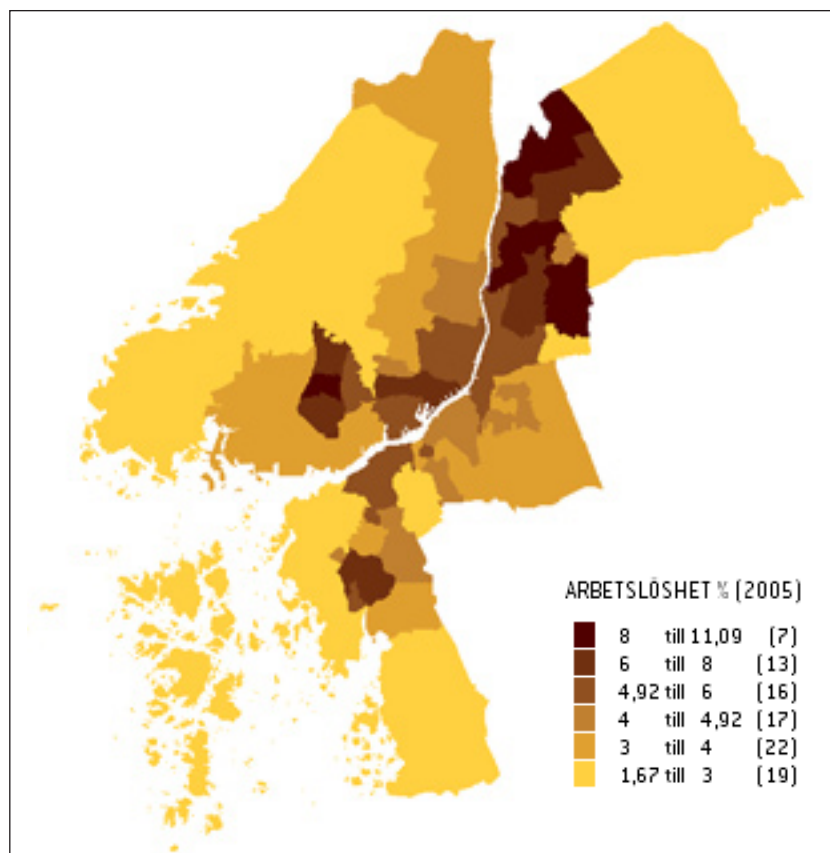
Sociala resursnämnden har fått ett uppdrag av kommunstyrelsen att bilda ett nätverk som ska utveckla den sociala dimensionen i samhällsplaneringen. Syftet är att låta olika människors behov få en större påverkan i stadsförnyelsen. Den sociala dimensionen ska stärkas och bli tydligare.

*Bebyggelseområdena tillåter stor blandning och variation:
Kartan återspeglar hur arbetslösheten fördelar sig över staden. I genomsnitt är 4,92 procent av befolkningen mellan 18 - 64 år arbetslösa (2005).*

Mångfalden har många namn: integration, jämställdhet, barn-, äldre-, HBT- och funktionshinderperspektivet. När det kommer till planering av användning av mark- och vattenområden har de dock alla samma ledord: blandning, delaktighet, tillgänglighet, trygghet och mänsklighet.

Målsättningen att skapa en stad där alla får goda möjligheter att utveckla sina liv kan inte uppnås endast genom den fysiska planeringen. Det är många samspelande politikområden som måste gå hand i hand för att åstadkomma verkliga och varaktiga resultat.

Olika grupper lever åtskilda vilket får stigmatiserande effekter, påverkan på det sociala nätverket m.m. Vissa delar av boendesegregationen är frivillig och upplevs som positiv. Det kan t.ex. vara seniorboende, studentboende eller exklusiva bostadsområden. De resurssvaga, som har små möjligheter att välja sitt boende påverkas dock negativt av att den relativa skillnaden ökar. Boendesegregationen styrs av en rad mekanismer. Ensidiga områden påverkar stadens blandning som helhet. Utanförskap kan bero på otillgänglighet på en övergripande nivå. Det kan gälla så skilda saker som en offentlig plats – ett torg – eller en hel stadsdel.





En plats i solen. För ökad trygghet ska staden inbjuda till vistelse.

De offentliga stadsrummen är viktiga platser för samspeletsintegration. Om det finns arenor för möte och man kan känna tillhörighet på platsen kan olika grupper komma i kontakt med varandra. Sociala nätverk kan skapas när människor möts, fördomar och stigmatisering motverkas och marginaliserade gruppers exkludering kan minska. Det är också i gatumiljö som trygghetsperspektivet tydligast kommer till uttryck.

Sverige har gått från ett monokulturellt land till ett mångfaldsland. Göteborg har en rik blandning av olika kulturer där personer från hela världen möts. Inget talar för att denna utveckling stannar av. Att i den översiktliga planeringen arbeta med blandstadstanken och i detaljplaneringen med hur trygga och befolkade ytor skapas, främjar ett tryggt och mänskligt Göteborg.

Under de senaste åren har forskning kring regioners och städers ekonomiska utveckling kommit att fokusera på en komplex sammansättning av underliggande faktorer. Den amerikanske forskaren Richard Florida (2002, 2005) presenterade för några år sedan sin teori där Teknologi och Talang fick sällskap av ett tredje T; Tolerans.

För att mäta toleransen i en stad används Bohemindex, Gayindex samt antalet utlandsfödda. Bohemindex mäter antalet som är sysselsatta inom kultursektorn t.ex. artister, musiker, teatermännskor, konstnärer etc. Gayindex mäter hur stor andel av befolkningen som är öppet homosexuella.

Kort sagt, ju fler individer som inte räknas till de normgivande grupperna i samhället, desto gynnsammare förhållanden för kreativa yrkesgrupper och för ekonomisk tillväxt.

Mångfald är inte valfritt

Förenta Nationernas generalförsamling antog och kungjorde den 10 december 1948 en allmän förklaring om de mänskliga rättigheterna. De mänskliga rättigheterna gäller för alla och envar. De slår fast att alla människor är födda fria och lika i värde och rättigheter. De mänskliga rättigheterna är universella. De gäller över hela världen, oavsett land, kultur eller specifik situation.

FN:s konvention om barnets rättigheter, ratificerades 1990 av Sveriges Riksdag utan reservationer.

Nationella folkhälsomål fastställdes i "Mål för folkhälsan" proposition 2002/03:35 och innehåller bland annat dessa målområden:

- Delaktighet och inflytande i samhället
- Ekonomisk och social trygghet
- Trygga och goda uppväxtvillkor
- Sunda och säkra miljöer och produkter
- Ökad fysisk aktivitet



Gångtunnlar och vägar ska vara trygga för alla att använda.



Pratsamma bottenvåningar. För ökad trygghet ska livet som finns i bottenvåningarna ha ett samspel med livet som finns utanför. Det ska finnas möjlighet att känna och ta ansvar för de gemensamma ytorerna.

Barn får ta plats. Barns lek sker, och får ske, även utanför särskilt i ordningställda lekplatser.



MÅL OCH STRATEGIER

Göteborgs ska vara en trygg stad där alla olika befolkningsgrupper kan känna tillhörighet i offentliga rum och ha möjlighet att mötas. Detta uppnås genom att:

- Verka för en solidarisk och hållbar stad där alla behövs och där alla får goda möjligheter att utveckla sina liv. I den framtida staden ska segregation ha vänts till integration.
- Överbrygga barriärer och skapa kommunikation och rörelse.
- Stadens offentliga rum ska planeras för att vara öppna, trygga och tillgängliga för alla grupper i samhället under alla tider på dygnet.
- Verka för att människors olika behov uppmärksammas, t.ex. genom utökad dialog i planeringsprocessen.

Komplettera och blanda

Befintliga och föreslagna bebyggelseområden ska tillåta stor variation av funktioner och uttryck. Strävan är att motverka boendesegregationen genom att komplettera i stadsdelen med det som saknas. Ambitionen att skapa möjligheter att variera upplåtelseformer, bostadsstorlekar, funktioner m.m. syns på kartan genom flexibilitet i markanvändningen i kategorin bebyggelseområde. En blandad bebyggelse med avseende på funktion, innehåll, form, pris m.m. är liksom trygghetsaspekterna återkommande i de områdesvisa strategierna. Flexibiliteten i ÖP ger en möjlighet att fullfölja ambitionen i nästa steg i planeringen, det krävs dock vaksamhet på att variationskravet följs upp.

Överbrygga barriärer och skapa kommunikation och rörelse

Det relativa läget av olika platser bestäms av kommunikationer till, från och genom platsen. Genom att skapa genomströmning av trafikrörelser genom en plats ökar attraktiviteten för att etablera t.ex. handel på platsen. I avsnitten om trafik beskrivs länkar som delvis syftar till att lösa kapacitetsproblem, och delvis syftar till en omstrukturering av göteborgarnas rörelser. Exempel på detta är: Knutpunkterna City, Backaplan, Gamlestaden, Frölunda torg och Angered Centrum binder i olika grad samman områden med olika befolkningssammansättning vilket främjar möten

mellan grupper. Flera föreslagna vägförbindelser har också en sammanbindande effekt och kan överbrygga otrygghetsbarriärer, t.ex. Olofstorp–Bergsjön och Majorna–Norra Älvstranden. Utökad och förbättrad kollektivtrafik och bättre förutsättningar för att gå och cykla skapar mer jämlika möjligheter att röra sig i staden och ökar känslan av trygghet och delaktighet.

Kollektivtrafikens platser ska ha omedelbar närhet till mänskligt liv i offentliga rum, bebyggelse och långsamt körande biltrafik. Engagemang kring den gående människans villkor ska vara styrande vid allt planarbete.

Platser för möte

Samspelsintegrationen ska främjas. Samspelet mellan människor ute på gator, torg och andra offentliga platser med människor inne i husen kan påverkas av att bebyggelsens första våning är utformad för sådan kontakt. Antingen publika bottenvåningar, eller lagom avstånd till bostads-/kontorsfönster, för att våga ha gardinerna frändragna och vilja vistas på balkong eller uteplats. Siktlinjer på gångstråk och placering av bänkar på torg m.m. är också viktiga. Detaljerna är många och måste avvägas på platsen. Detta måste följas upp i detaljplan och bygglov.

Skapa fler offentliga platser där olika grupper av människor kan mötas. Lokaler för kultur, föreningsliv, idrott, kollektivtrafik och handel lokaliseras i tillgängliga lägen som lätt kan nås från områden av olika karaktär så att möten uppstår. Möjligheten till möte på offentliga platser som torg och parker och ska främjas, bland annat attraherar badplatser människor från stora delar av kommunen/regionen.

Uppmärksamma människors olika behov och önskemål

Olika gruppers behov ska beaktas i planeringen särskilt ska barnens situation uppmärksammas. Utgå från vardagslivsperspektivet och ge plats för fler viljor och önskemål i planeringen. Acceptera att olika personer har olika önskemål och att staden därför måste vara blandad och rymma många olika grupper. Det finns många metoder för att föra en utökad dialog med berörda.

Tänk på maktperspektivet i processen. Analysera vem som får komma till tals i planeringsprocessen och vem den nya satsningen kommer till gagn, och vilka intressen som får stå tillbaka.

Läs mer:

- Trygghetsvandringar - en vägledning, Tryggare och Mänskligare Göteborg, 2007
- Metoder för möten, för ökat deltagande i lokalt förändringsarbete, Anna Ranger, Karin Westerberg, miljöförvaltningen, Malmö Stad och Region Skåne, 2004
- Möten i staden. Om vikten av att se den andre i vardagen, dialog-pm, Malmö stadsbyggnadskontor, 2006
- Jämna steg. Checklista för jämställdhet i fysisk planering, Karin Gylling och Kerstin Andersson, Boverket, 2006
- Blandsstad, ett diskussionsunderlag, Göteborgs stadsbyggnadskontor, 2004
- Tema: Barnvänligt – att ge plats för barn, Emma Olvenmyr, BTH, 2003
- Fokusgrupper – ett enkelt sätt att mäta kvalitet, Christina Obert och Monica Forsell, 2000
- Så här påverkar du din stadsmiljö. Tips för dig som bor i Göteborg, Sara Danielsson, Tryggare och Mänskligare Göteborg, 2005
- Att förebygga brott och rädsla. Problem. Perspektiv. Politik, Tryggare och mänskligare Göteborg, 2001
- Demokrati : en process som tar tid, Kerstin Ögren, 2001
- Samtal om integration med tjänstemän i Göteborgs Stad, Anita Brnic, Enheten för mångkulturell utveckling, Göteborgs Stad, 2004
- Integration, en samtidsspeglning, Margareta Popoola, Svenska kommunförbundet, 2002
- Tryggare stad – kan man förändra räds-lans platser?, Carina Listerborn och Göteborgs stadsbyggnadskontor, 2000
- Idela bytespunkter ur resenärens perspektiv, K2020, 2007

REKREATION OCH HÄLSA FÖR ÖKAD LIVSKVALITET

Sociotopkarta

Genom intervjuer och observationer kan man få reda på hur allmänt tillgängliga platser används och kartera staden utifrån vad som är viktiga och mindre viktiga ytor för göteborgarna. Tidigare har mycket av inventeringsarbetet varit inriktat på djurliv och värdefull växtlighet. Följande värden karteras:

Bad	Motion
Blomning	Mötesplats
Bollsport	Naturupplevelse
Båtliv	Odling
Evenemang	Picknick
Fiske	Promenad
Grön oas	Sällskapslek
Gatusport	Utblick
Kulturhistoria	Vattenupplevelse
Lek	Vila

Kompensationsåtgärder

Kommunfullmäktige beslutade 2001 om "Sans och blans - miljöhänsyn i detaljplaneringen". Enligt beslutet ska balansering prövas vilket innebär att ingrepp som inte kan undvikas kompenseras med åtgärder som t.ex. plantering av nya träd. Det handlar om kvalitet snarare än yta.

Även enligt senare års budgetbeslut ska borttagna naturvärden i tät bebyggelse ersättas.

Det pågår ett arbete med att formulera en kommunal tillämpning.

Läs mer:

- Park- och naturnämndens parkprogram (2007), med strategier som styr: Karaktär, Inom räckhåll, Omhändertaget, Ställa till för fogande och Variation.
www.parkochnatur.goteborg.se

Rekreation och grönska för välbefinnande och hälsa

Om dagens trend fortsätter blir hälsoaspekterna en mycket viktig faktor i göteborgarnas liv. Man kommer att lägga många timmar i veckan för att behålla hälsan. Aktiv fritid, möjlighet att besöka gym, idrottsanläggningar och föreningslokaler, mötesplatser och val av mat – allt bidrar till en friskare och äldre befolkning. Ökad kunskap om sambandet mellan livstil och hälsa kan påverka sättet att leva. Att kultur, underhållning och evenemang också bidrar till ett rikare liv blir i framtiden Göteborg ett motiv för att satsa än mer på denna sektor. Turism- och evenemangssektorn har också en stark ekonomisk koppling. Nya, ännu inte tänkta projekt, kommer att berika göteborgarnas och besökarnas tillvaro.

Stadscentrala grönområden, parker och naturområden är också viktiga, inte bara för stadens identitet och ekologiska balans utan också för människans rekreation och hälsa på flera olika sätt. Kunskaperna om sambanden mellan grönområden och människans hälsa ökar stadigt. De aktiviteter som äger rum i trädgårdar, parker och naturområden är de populäraste och mest utövade fritidssysselsättningarna. De ökar människors välbefinnande och hälsa och erbjuder goda tillfällen till motion som i sig också är hälsobefrämjande. Grönområden kan också förbättra klimatet i en torr och dammig stadsmiljö och bjuda på angenäma syn- och hörselupplevelser även för omgivningarna. I vissa fall kan grönytor användas som buffert mellan till exempel bostadsområden och störande verksamheter. Det är också viktigt att det finns grönområden fria från störningar, till exempel tysta områden.

Park- och naturnämnden kartlägger sociotoper för att använda som ett planeringsunderlag som visar människors möjligheter till upplevelser och aktiviteter i stadens gröna områden. Park- och naturnämnden har också antagit ett parkprogram som underlag för sitt arbete med parkplaner och park- och naturförvaltningen har formulerat en lekplatspolicy. Det pågår ett arbete inom staden med att formulera hur borttagna natur-, kultur- och rekreationsvärden ska kompenseras. Riktlinjer har tagits fram om allergi mot hästar: "Hästar och bebyggelse i Göteborg – underlag för den fysiska planeringen ur allergisynpunkt".

Luft att andas

Kunskapen har ökat om luftföreningarnas skadeverkningar. Negativa hälsoeffekter har påvisats vid allt lägre luftföroreningshalter. De nuvarande exponeringsnivåerna i Sverige minskar människors medellivslängd med flera månader. Luftkvaliteten är i vissa delar av Göteborg dålig. I Göteborg klaras inte miljö kvalitetsmål och miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid och eventuellt inte heller för partiklar (PM10). Länsstyrelsen har tagit fram åtgärdsprogram för partiklar och kvävedioxider i utomhusluft där stadsbyggnadsåtgärder nämns som en grundförutsättning. Det är främst biltrafiken som ger upphov till de luftföroreningar som gör det svårt att klara miljö kvalitetsnormerna. De största problemen finns där det är mycket trafik och dålig luftomblandning.

Trafiken antas öka i framtiden som följd av den regionala tillväxten. På längre sikt kommer en del av det som idag är problem att inte vara det. Det är till exempel troligt att överskridandena av miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid inte är ett lika stort problem om 20 år, vilket kan innebära en framtida möjlighet. Nya motorer, i stor utsträckning med eldrift innanför stadens gränser, ger inga lokala

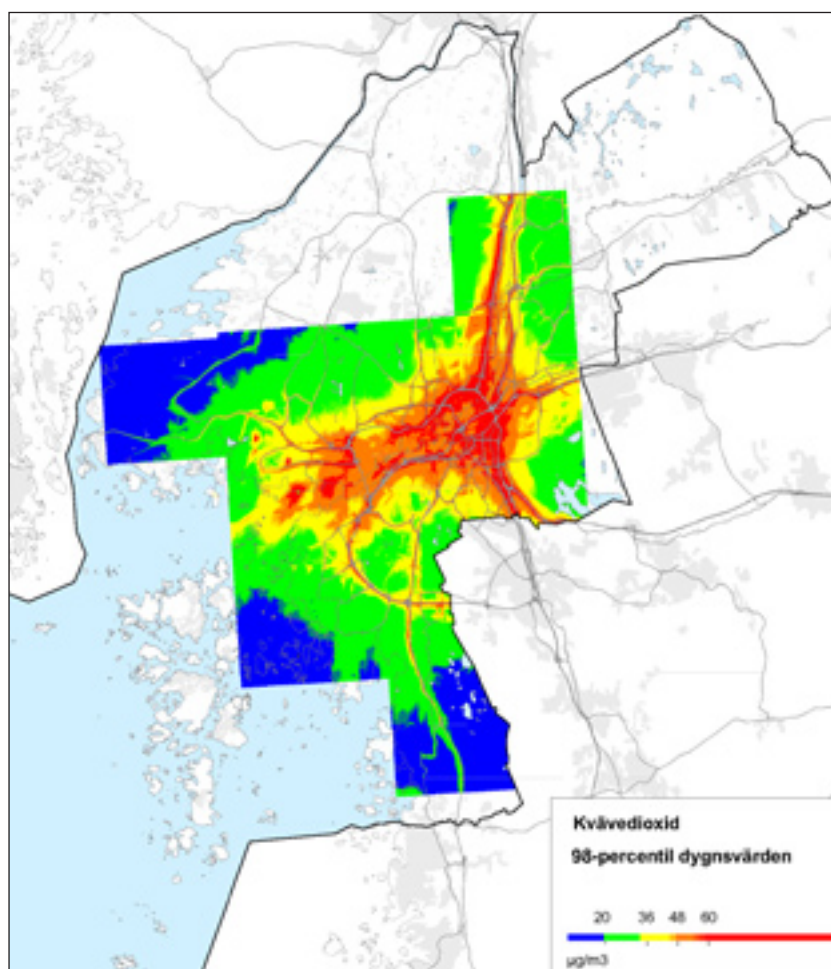
utsläpp till luften. Även sjöfarten och flyget – idag två av de mer miljöbelastande sektorerna - kan utvecklas med hjälp av internationella regler.

Ett viktigt underlag i kommande planering är en fördjupad beskrivning över luftföroreningssituationen, som tas fram inom projektet ”Ren stadsluft” – ett samarbete mellan stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och miljöförvaltningen.

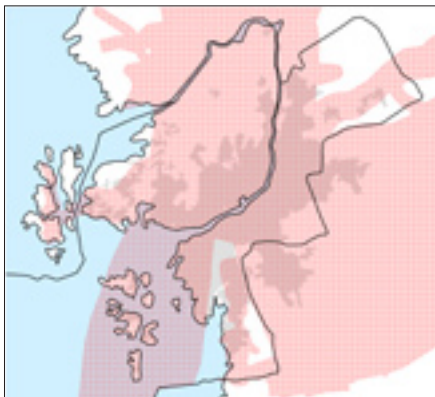
Buller – ett folkhälsopproblem

Samhällsbuller, särskilt trafikbuller, är ett utbrett miljö- och folkhälsopproblem och är den störning som berör störst antal människor. Antalet boende i Göteborg vars bostäder är utsatta för ljudnivåer från trafiken över 65 dBA (då åtgärder kan krävas för befintliga förhållanden) har minskat och är nu cirka 10 000. Buller har blivit en avgörande fråga i många planeringsprojekt. Detta är en följd av önskan att nyttja attraktiv och centralt belägen mark mer effektivt. Samtidigt ökar trafiken och därmed även trafikbullret generellt sett. Bullerfrågan är inte enkel att klara med ny teknik, men även här, liksom för luftföroreningar, är elmotorn en positiv faktor i områden där farten är låg.

Göteborgs Stad har tagit fram ”Kommunal tillämpning av riktvärden för trafikbuller, utgångspunkter vid planering och byggande av bostäder i Göteborg.” Det finns också miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller. Normen innebär att buller från vägar, järnvägar, flygplatser och industriell verksamhet ska vara kartlagda. Åtgärdsprogram ska upprättas och fastställas under 2008. Syftet är att omgivningsbuller inte ska medföra skadliga effekter på människors hälsa.



Bilden visar att luften är sämst där trafiken är störst. Det klarröda området motsvarar överskridande av miljökvalitetsnormen för kvävedioxid år 2006. Det orange området motsvarar viss risk för överskridande. Läs mer under ”Miljö och hälsa” på www.goteborg.se.



Markerade områden berörs av buller (mer än 30 dBA) från väg-, tåg- eller flygtrafik. Enligt länsstyrelsens rapport "Tysta områden i Västra Götalands län, 2001:18"

Nationella folkhälsomål

1. Delaktighet och inflytande i samhället
2. Ekonomisk och social trygghet
3. Trygga och goda uppväxtvillkor
4. Ökad hälsa i arbetslivet
5. Sunda och säkra miljöer och produkter
6. En mer hälsofrämjande hälso- och sjukvård
7. Gott skydd mot smittspridning
8. Trygg och säker sexualitet och en god reproduktiv hälsa
9. Ökad fysisk aktivitet
10. Goda matvanor och säkra livsmedel
11. Minskat bruk av tobak och alkohol, ett samhälle fritt från narkotika och dopning samt minskade skadeverkningar av överdrivet spelande

Länsstyrelsen har kartlagt tysta områden i länet och konstaterat att större delen av Göteborg, med undantag av Vättlefjäll och vissa havsområden, berörs av väg-, tåg- eller flygbuller. Länsstyrelsen har påbörjat ett arbete att peka ut särskilt känsliga skärgårds- och kustområden där buller och andra störningar från båttrafiken ska vara försumbara.

Folkhälsa

Göteborgs kommunfullmäktige har formulerat fem mål för folkhälsoarbetet:

- Jämlikhet i hälsa – jämlika villkor mellan befolkningsgrupper, mellan kvinnor och män samt mellan olika boendemiljöer.
- Goda uppväxtvillkor för barn och ungdomar – bra barnomsorg, skola, föräldrastöd och aktiv fritid.
- Drogfri stad – alkohol- och tobaksfri uppväxttid och arbetstid. En stad fri från narkotika.
- Trygg och säker stad för alla – mångkulturell stad med rikt kulturliv och goda möjligheter till arbete, utbildning, sysselsättning och fritid. Säker trafik, trygga hem, gator och torg. Tillgång till rent vatten och ren luft.
- Tillgång till vård och omsorg efter behov – lättillgänglig service, vård och behandling. Språk- och kulturanpassat bemötande och insatser.

Som tidigare behandlats i detta avsnitt så påverkas folkhälsan också positivt av till exempel tillgången till grönområden och olika rekreationsanläggningar. Folkhälsan kan också påverkas av stadsstrukturen. En tät och blandad stad underlättar för kollektivtrafik, gång- och cykeltransporter. Därigenom skapas förutsättningar för minskade transportbehov och minskade luft- och bullerstörningar. Samtidigt kan folkhälsan förbättras genom att fler människor går och cyklar och rör sig mer.



MÅL OCH STRATEGIER

Göteborg ska kunna erbjuda goda rekreativsmöjligheter och vara en hälsosam, mänsklig och trygg stad genom att:

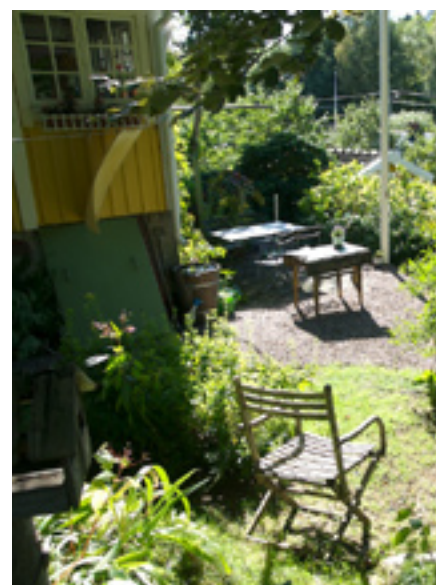
- Tillgången till grönområden och områden för rekreation, lek, idrott, föreningsliv och kultur ökas.
- Borttaget natur-, kultur- och rekreativsvärde kompenseras.
- Kopplingen mellan trafik och hälsa medvetandegörs och beaktas.
- Arbetet med folkhälsa, sociala frågor, trygghetsfrågor, trafiksäkerhet och fysisk tillgänglighet får genomslag i fysisk planering.

Inriktning i fortsatt planering

- Ange och beskriv en grönstruktur att bevara och utveckla.
- Planera för tillgång till goda grön- och rekreativskvaliteter nära bostäder; bostadsnära park med lekplats, sittyta samt gräsyta och promenadområde med belysta gångvägar och skogsklädd mark. Utveckla även övriga naturområden och gör dem mer tillgängliga.
- Utveckla och använd metoder för kompensationsåtgärder i planeringen.
- Skapa flexibilitet i stadsbygden för att skapa utrymme för nya idéer och evenemang.
- Arbeta vidare med föreslagna naturreservat och andra skyddsformer.
- Planera för en tät och blandad stadsstruktur som underlättar för kollektivtrafik, gång och cykling, överbryggar barriärer och ökar tryggheten.
- Bygg så att goda boende- och vistelsemiljöer uppnås utan störningar från till exempel luftföroreningar och buller.
- Arbeta vidare med och precisera ”Kommunal tillämpning av riktvärden för trafikbuller”.
- Planera för idrotts-, förenings- och kulturanläggningar, till exempel sim- och ishall i Angered, idrottsplatser i Kviberg, inomhushall för boule och lokaler i Ängås gård.
- Undersök möjligheten att utveckla nya ekologiska kolonistugeområden.
- Undersök möjligheten att utveckla lokala evenemangsområden på Hisingen och i de strategiska centrumområdena.

Läs mer:

- Tryggare stad – kan man förändra rädsplans platser?, Göteborgs stadsbyggnadskontor, 2000
- Trygghetsvandringar - en vägledning, Tryggare och mänskligare Göteborg, 2007
- Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet, Statens folkhälsoinstitut, 2007



Utred möjligheterna att utveckla nya ekologiska kolonistugeområden.

Läs mer i översiktsplanen:

- Grönstruktur och kompensationsåtgärder i avsnittet Natur- och kulturmiljöer för attraktivitet
- Luft, buller och vibrationer samt miljö kvalitetsnormer i del 3, Miljö- och riskfaktorer
- Nationella folkhälsomål i avsnittet Mångfald- tryggt och mänskligt
- Trafiksäkerhet i avsnittet Förändrat transportbehov
- Fysisk tillgänglighet i de strategiska frågorna Mångfald – tryggt och mänskligt och Tillgång till kusten
- Tillgång till goda grön- och rekreativskvaliteter i del 2, Regler och rekommendationer

NATUR- OCH KULTURMILJÖER FÖR ATTRAKTIVITET

Natur- och kulturvärden har fått större tyngd

I plan- och bygglagen betonas att natur- och kulturvärden ska beaktas i den fysiska planeringen. I regeringens skrivelse "En samlad naturvårdspolitik" poängteras att det är lika viktigt att reservera mark och vatten för friluftsliv och biologisk mångfald som att reservera mark för infrastruktur, bostäder och arbetsplatser.

Kulturmiljölagens portalparagraf säger i 1 kap. Inledande bestämmelser: 1 § Det är en nationell angelägenhet att skydda och vårda vår kulturmiljö. Ansvaret för detta delas av alla. Såväl enskilda som myndigheter ska visa hänsyn och aktsamhet mot kulturmiljön. Den som planerar eller utför ett arbete ska se till att skador på kulturmiljön undviks eller begränsas.

NATIONELLA MILJÖKVALITETSMÅL

1999 antog riksdagen 15 nationella miljökvalitetsmål som 2005 kompletterades med ett 16:e. De 16 miljömålen är:

1. Begränsad klimatpåverkan
2. Frisk luft
3. Bara naturlig försurning
4. Giftfri miljö
5. Skyddande ozonskikt
6. Säker strålmiljö
7. Ingen övergödning
8. Levande sjöar och vattendrag
9. Grundvatten av god kvalitet
10. Hav i balans samt levande luft kust och skärgård
11. Myllrande våtmarker
12. Levande skogar
13. Ett rikt odlingslandskap
14. Storslagen fjällmiljö
15. God bebyggd miljö
16. Ett rikt växt- och djurliv

Det övergripande miljöpolitiska målet är att de stora miljöproblemen ska vara lösta till nästa generation. Ett arbete med att bryta ned miljömålen på lokal nivå pågår i Göteborg.

Läs mer:

- www.miljomal.nu

Värden i våra natur- och kulturmiljöer

Våra natur- och kulturmiljöer har en stor attraktionskraft och är av påtagligt värde för stadsutvecklingen. Staden innehåller allt från oexploaterade öppna kustlandskap till nedslitna historiska industriområden, dolda fornlämningar och sällsynta arter. Det är mångfalden och blandningen av natur- och kulturmiljöer som ger staden sin unika attraktivitet. Stadens natur- och kulturmiljöer är värdefulla arv som har uppskattats av både invånare och besökare i flera generationer och som har stor och ökande betydelse för människors, liksom stadens förankring och identitet. Miljöerna bidrar till både fysiskt och mentalt välbefinnande, ger fritids- och rekreationssupplevelser, kan ha estetiska, biologiska eller kulturella kvaliteter, betydelse som naturresurser, leverera ekosystemstjänster och är i många fall av rent ekonomiskt värde (till exempel i höjda markvärden).

Staden växer

Liksom naturen och historien utvecklas staden kontinuerligt, och planerings- och utbyggnadstakten i Göteborg har ökat kraftigt de senaste åren. Jordbruks- och skogsområden planläggs och befintliga bebyggelseområden förtätas. Nya markanspråk ger ibland upphov till konflikter när nya strukturer behöver förenas med känsliga miljöer. Men samtidigt är Göteborgs rikedom av attraktiva natur- och kulturmiljöer en mycket positiv utvecklingskraft som, om de behandlas varsamt, både kan dra nytta av och vara till nytta för stadens och regionens utveckling. Det är viktigt att säkerställa och förhöja miljöernas värden för kommande generationer.



Biologisk mångfald

Göteborg har en rik biologisk mångfald genom sitt geografiska läge med många olika naturmiljöer, till exempel havsstrandängar, ravinlandskap och ädellövskogar. Delar av mångfalden finns dokumenterad i ett kunskapsunderlag som kallas "Natur, Kultur och Sociotop" och kartläggning av Göteborgs hotade och rödlistade arter sker i ADA, Göteborgs artdataarkiv. Rikedomens medför ett ansvar för bevarandet

av den biologiska mångfalden och för att nå det 16:e nationella miljökvalitetsmålet, "Ett rikt växt och djurliv". Exempel på vissa miljöer och arter där Göteborgs Stad har ett särskilt ansvar är ädellövsskog, större vattensalamander, stinkpadda, alkonblåvinge, knölnate och spetsnate.

Det finns många anledningar att värna den biologiska mångfalden:

- Försörjning och välbefinnande – biologiska resurser utgör basen för livsuppehållet och näringsverksamheten.
- Ekosystemtjänster – ekosystemen utför många tjänster som vi ofta tar för givet, till exempel mikroorganismernas nedbrytning av föroreningar, insekternas pollinering av växter och vegetationens bildande av syre.
- Estetiska värden – i naturen får vi upplevelser, sinnesro och inspiration.
- Etiska och existentiella värden – miljard år av evolution har lett fram till idag, med vilken rätt utarmar vi naturresurserna?
- Försiktighetsprincipen – ingen vet vad som händer om stora delar av biodiversiteten försvinner. Därför kan det vara klokt att bevara så mycket som möjligt av den biologiska mångfalden.

Odlingsmark för hållbarhet

Staden omges av odlingslandskap och skog, områden med flera olika värden; Förutom biologisk mångfald även upplevelse-, bruks- och kretsloppsvärden. I den hållbara framtiden kommer jord- och skogsbruksmarken att bli en allt viktigare naturresurs när efterfrågan på förnyelsebara produkter ökar, nu biobränslen och i framtiden även livsmedel. Den hållbara staden kan nås genom ett ekologiskt angreppssätt med bedömningar om bästa markanvändning, utformning och drift. I framtiden behövs ett mer regionalt synsätt och ett regionalt utnyttjande av områdena.

Landskapet har sedan tidigare påverkats av en strukturell förändring genom att en del jordbruk slås ut och hävden i jordbrukslandskapet förändras. Hävdade miljöer som naturbetesmarker och slåtterängar har minskat genom igenväxning och djurhållningen har blivit mer koncentrerad. Trenden har gått mot ett alltmer hobbybetonat lantbruk i tätortsranden med ett stort inslag av hästgårdar. I framtiden kan skogsmarken på grund av klimatförändringar bli mer produktiv, något som kan ge möjlighet till mer produktion av bioenergi i Göteborg.

Särskilt odlingslandskapet med sina olika värden står inför stora utmaningar då mark efterfrågas för olika ändamål. Förutsättningarna för den biologiska mångfalden och kulturmiljövärdena som är knutna till landskapet och beroende av en viss skötsel eller öppenhet har därmed ändrats radikalt. Många restaureringsinsatser har genomförts i kommunen, men det saknas en mer samlad strategi. Genom jordbruksverkets landsbygdsprogram finns möjlighet att söka miljöersättningar för till exempel natur- och kulturmiljöer i odlingslandskapet eller ekologiska produktionsformer.

Odlingslandskapet innehåller flera olika värden:

- Den stadsnära odlingsmarken är en naturresurs som ur ett närhets-, kretslopps- och robusthetsperspektiv bör utvecklas, vilket också kan ha pedagogiska fördelar.
- Odlingslandskapet har särskild betydelse för biologisk mångfald och kulturmiljö men även för rekreation, där skötseln har en avgörande roll.
- Delar av landskapet har betydelsefulla funktioner, till exempel vatten- och våtmarkssystem som både renar och fördröjer dagvatten.

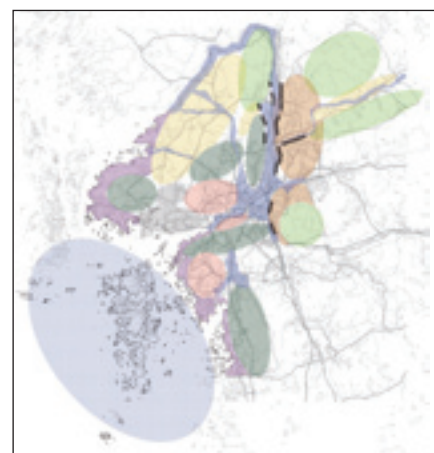
Rödlistad art

Sverige upprättar liksom många andra länder rödlistor över hotade och sällsynta växt- och djurarter. I de svenska rödlistorna grupperas arterna i ett system med sex kategorier för olika grad av sällsynthet och risk för utdöende: Försvunnen, Akut hotad, Starkt hotad, Sårbar, Missgynnad och Kunskapsbrist.

Arter som bedöms uppfylla kriterierna för någon av dessa rödlistekategorier kallas rödlistad art.

Ansvarsart

En art kan vara en ansvarsart för Göteborgs kommun om artens förekomst i Göteborg har väsentlig betydelse för artens fortbestånd och livskraft i ett nationellt eller internationellt perspektiv. Det kan innebära att populationen i Göteborg ska utgöra en väsentlig del av den nationella populationen.



Landskapskaraktärer enligt park- och naturnämndens parkprogram.
Läs mer: www.goteborg.se

Läs mer i översiktsplanen:

- Rekreation, stadens grönska och bostadsnära grönska i avsnitten Rekreation och hälsa för ökad livskvalitet och Regler och rekommendationer.
- Beskrivning av olika naturområden i del 3, Naturmiljö och Friluftsliv.
- Fysisk tillgänglighet i de strategiska frågorna, Mångfald – tryggt och mänskligt och Tillgång till kusten.

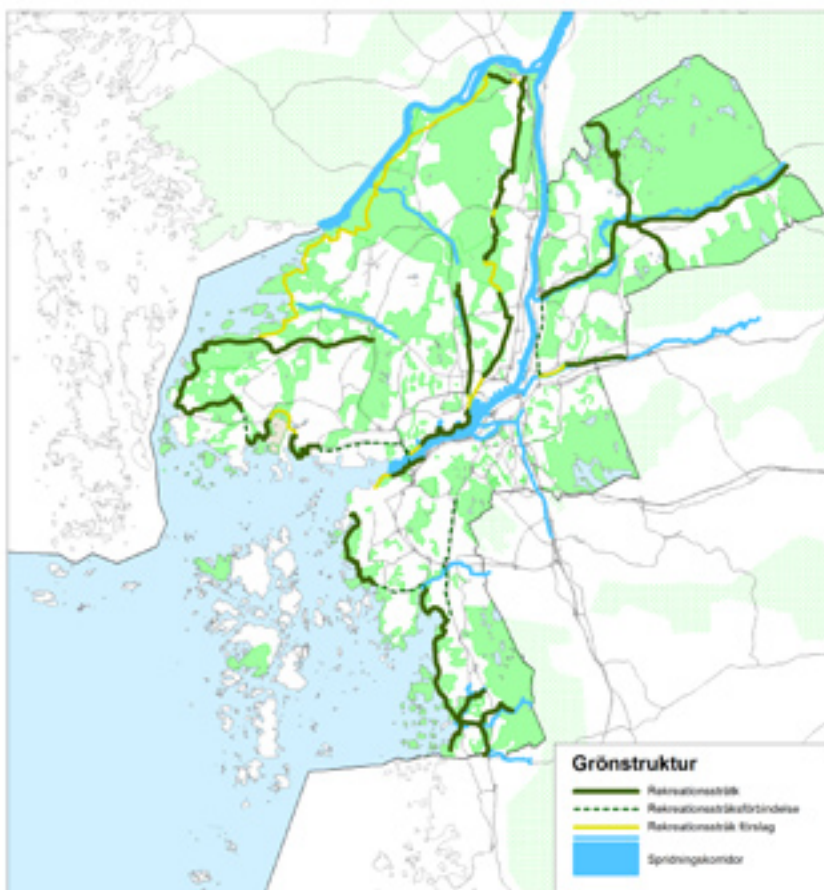
Grönstruktur och planeringsunderlag

Stadens grönska är viktig för Göteborgs attraktionskraft. En förutsättning för att natur-, friluftslivs- och landskapsbildsvärdena ska kunna utvecklas, synliggöras och stärka staden, är att kunskaperna om och prioriteringen av biologisk mångfald och övriga värden förbättras och tas tillvara.

För detta behövs en övergripande analys för naturvärden som utgår från befintliga värden som rödlistade arter, biotoper med höga naturvärden, möjliga spridningskorridorer, naturliga processer, stora opåverkade mark- och vattenområden, hot och utvecklingstrender, men även från miljöer med potential att utveckla värden. En brist- och möjlighetsanalys kan sedan göras utifrån naturgivna förutsättningar och målsättningar. Vissa arter och livsmiljöer kan framstå som mer hotade eller viktigare än andra och kan behöva prioriteras.

För att främja den biologiska mångfalden men också säkerställa tillgången till grönområden med tillfredställande kvaliteter för rekreationsändamål, behövs det en genomtänkt, aktuell och helst sammanhängande grönstruktur. De estetiska värdena, grönskans betydelse som stadsbyggnadselement, samspelet med stadsstrukturen och till exempel tillgänglighet till fots och med olika transportslag samt barriäreffekter, måste också vägas in. I översiktsplanen redovisas en översiktlig bild över grönstrukturen med några viktiga områden och samband.

Exempel på viktiga planeringsunderlag är ”Natur, Kultur och Sociotop”, Göteborgs artdataarkiv och ansvarsarter. Parkprogrammet ligger till grund för park- och naturnämndens arbete och kan användas för inspiration i planeringen. Tidigare arbeten som Natur- och kulturvårdsprogrammet, Göteborgs grönstruktur och Ekologiskt särskilt känsliga områden är värdefulla men inte helt uppdaterade.



Bevara och levandegöra kulturmiljöer

Göteborgs Stad har en lång och varierad levnadsberättelse som sträcker sig långt tillbaka till innan staden grundlades på 1600-talet, en historia som fortfarande pågår. Det går tydligt att utläsa historien i stadens skiftande bebyggelse och landskap, och om man tittar under ytan kan man hitta ännu mer. Varje stadsdel och kvarter har sin egen unika identitet och historia att berätta. I en alltmer tätbebyggd stad finns det ännu mer behov att lyfta fram de här miljöerna samt minska eller mildra ingreppen i kulturmiljön. För att slå vakt om våra värdefulla kulturmiljöer krävs att vi aktivt använder planeringens olika verktyg för att öka medvetenheten om dessa och värnar dem som oersättliga resurser och inspirationskällor.

Flera av stadens särskilt värdefulla kulturmiljöer har ett juridiskt skydd. Det finns dock andra miljöer av värde utan skydd som måste beaktas i planeringen, såsom exempelvis hamnen och äldre industrimiljöer, mer moderna byggnader, viktiga utblickar, bystrukturer, stadsmönster, grönytor och även enskilda träd. Våra kulturmiljöer är samtidigt en levande del av det vardagliga stadslivet som vi måste tillvarata, bruka och utveckla för att bevara.



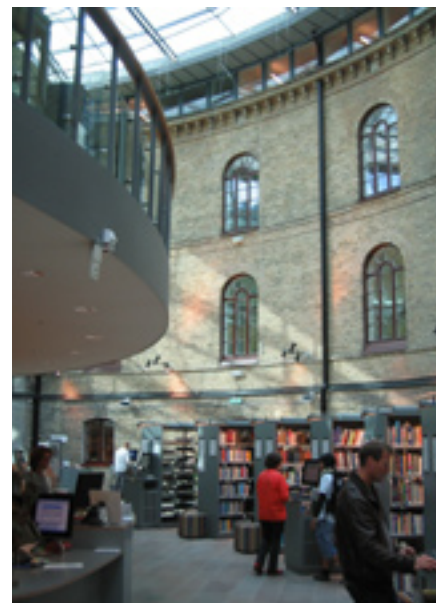
Förslag för ombyggnad av f.d. Renströmska sjukhusets huvudbyggnad till bostäder, Göteborgs Egna Hems AB

Ökad kunskap för tydlig prioritering

För hänsynfull utveckling av kulturmiljöer krävs kunskap och ökad medvetenhet samt tydlig prioritering av kulturhistoriska och arkitektoniska värden. Som informationskälla är kommunens bevarandeprogram en bra utgångspunkt. Kunskapsunderlagen uppdateras ständigt och kan alltid kompletteras t.ex. med fördjupade antikvariska förundersökningar och kulturmiljöbeskrivningar.

Höjd kvalitet genom hänsynsfull utformning

Utfallet av kulturmiljövårdsarbetet kan utläsas i både bevarade materiella strukturer, återställande av historiska kvaliteter, och nyutformningens anknytning till den befintliga miljön eller byggnadens kvaliteter. Höjd kvalitet i kulturmiljön kräver ett aktiv förhållningsätt i planering och byggande.



Nytt möter gammalt i Pedagogen

Kulturmiljöbeskrivningar

Beskrivningar av kulturmiljön ska kunna användas vid planering och byggnader, till exempel som inspiration vid projektering eller som underlag vid kulturmiljövårdande konsekvensbeskrivningar. Informationen måste också därför göras tillgänglig för alla inblandade i processen.

"Natur, Kultur och Sociotop"

I slutet av 70-talet gjordes en omfattande insamling och sammanställning av natur-, kultur- och friluftlivsvärdena i kommunen. Den samlade produkten blev Natur- och kulturvårdsprogrammet som antogs av kommunfullmäktige. Det pågår ett arbete med uppdatering och komplettering av materialet, som kallas "Natur, Kultur och Sociotop". Kunsksapsunderlaget ska användas i den fysiska planeringen.

Kompensationsåtgärder

Kommunfullmäktige beslutade 2001 om "Sans och balans - miljöhänsyn i detaljplaneringen". Enligt beslutet ska balansering prövas vilket innebär att ingrepp som inte kan undvikas kompenseras med åtgärder som t.ex. plantering av nya träd. Det handlar om kvalitet snarare än yta.

Även enligt senare års budgetbeslut ska borttagna naturvärden i tät bebyggelse ersättas.

Det pågår ett arbete med att formulera en kommunal tillämpning.

MÅL OCH STRATEGIER

Natur- och kulturvärdena ska lyftas fram och bidra till ett attraktivt och hållbart Göteborg genom att:

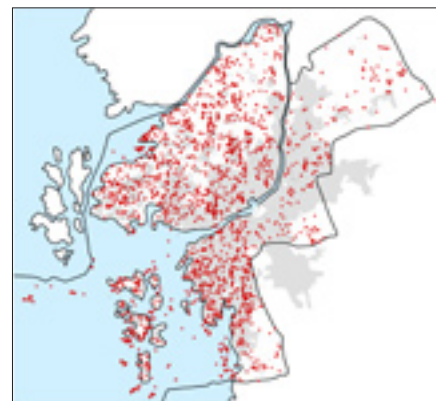
- Särskilt värdefulla och oersättliga natur-, kultur- och landskapsbildsvärden aktivt bevaras och levandegörs.
- Medvetenheten om natur- och kulturmiljöns värden och attraktivitet ökas.
- Den lokala identiteten främjas genom att upprätthålla kontinuiteten och kvalitet i utvecklingen av vardagsmiljön.
- Planeringen grundas på en sammanhållen och övergripande syn på natur- och kulturvärden med stöd av aktuellt underlagsmaterial, fördjupade undersökningar, analys över brister och prioritering samt konstruktiv dialog och samarbete.
- Stora och sammanhängande grön- och bevarandeområden eftersträvas, bland annat för att skapa förutsättningar för bevarande av biologisk mångfald.
- Borttaget natur-, kultur- och rekreationsvärde kompenseras.
- Jord- och skogsbruksmarkens olika kvaliteter och värden beaktas.

Inriktning i fortsatt planering - Naturmiljö

- Formulera en sammanhållen och övergripande syn på naturvärden med analys över brister och prioritering.
- Ange och beskriv en grönstruktur att bevara och utveckla. Utgå från både natur- och rekreationsvärden.
- Arbeta vidare med föreslagna naturreservat och andra skyddsformer.
- Utveckla naturområdena, gör dem mer tillgängliga men kanalisera besöksströmmar från känsliga områden.
- Fortsätt uppdatera kunsksapsunderlaget "Natur, Kultur och Sociotop".
- Inventera och värdera markresurserna - jord- och skogsbruksmarkens olika värden - i ett helhetsperspektiv; biologisk mångfald, upplevelse-, bruks- och kretsloppsvärden. Börja med stadens ängar och åkrar.
- Bevara jord- och skogsbruksmark för framtida handlingsfrihet, till exempel möjlighet att producera biobränslen och livsmedel.
- Skapa en regional samverkan kring grönstruktur och resursfrågor.
- Undersök möjligheten att utveckla nya ekologiska kolonistugeområden.
- Utveckla och använd metoder för kompensationsåtgärder för natur-, kultur- och rekreationsvärden i planeringen.

Inriktning i fortsatt planering - Kulturmiljö

- Ha ett aktivt och medvetet förhållningssätt till den befintliga miljöns och nytillskottens arkitektoniska kvaliteter såsom placering, skala, utformning, energieffektivisering, materialval, omgivningar och karaktär.
- Tillämpa aktivt användningsbestämmelser, skyddsbestämmelser, rivningsförbud och kompenserande åtgärder för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i utarbetandet av fördjupningar av översiktsplanen och detaljplaner.
- Uppmuntra aktivt bevarande och utveckling av värdefulla kulturmiljöer och höj kvaliteten genom lämpligt bruk och ansvarsfull förvaltning (till exempel stödja Statens Fastighets Verkets förslag att levandegöra Oscars II Fort).
- Beakta särskilt varsamhetskravet och förvanskningförbudet i PBL vid bygglovgivning.
- Bedriv en fortlöpande uppdatering och redigering av det kulturhistoriska kunskapsunderlaget och ställ krav på lämpliga och antikvariska och arkeologiska förundersökningar (till exempel komplettering av "Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse" och inventering av fritidshusområden).
- Utveckla en form och metod för kulturmiljöbeskrivningar så att de är användbara vid planering och byggande.
- Uppmuntra meningsfull dialog med länsstyrelsen, stadsmuseet, intressegrupper, fastighetsägare, exploatörer, medborgare och andra intresserade organisationer, individer och experter.
- Fortsätta ompröva äldre detaljplaner så som gjorts för området kring Långgatorna.
- Upprätta områdesbestämmelser för kulturhistoriskt värdefulla områden.



Fast fornlämnning får enligt kulturminneslagen kapitel 2 inte förändras, skadas eller bortas. Inom kommunen finns ca 4 000 registrerade fornlämnningar (se ovan).

Läs mer:

- Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse - ett program för bevarande, Göteborgs Stad, 1999
- Göteborg - att bygga staden, Göteborgs stadsbyggnadskontor, 2003
- Översiktsplanens del 3

Integrerad kustzonsförvaltning

Integrerad kustzonsförvaltning handlar om en samordning och samverkan i arbetet mot en hållbar framtid för de kustnära områden och havsmiljön. Det krävs samverkan mellan olika samhällssektorer, politikområden och administrativa nivåer och översiktsplaneringen kan spela en viktig roll.

TILLGÅNG TILL KUSTEN

Kusten en regional resurs

Göteborg är en kuststad och många väljer att studera och bosätta sig här för att ha tillgång till såväl staden för ett mångfacetterat arbets- och kulturutbud som till kusten och skärgården för friluftsliv. Stränder längs hav, älvar, åar och sjöar är en allmän resurs och för flertalet av dagens göteborgare är det väsentligt med en ökad tillgänglighet till kusten med vad den har att erbjuda i form av bad, småbåtshamnar, sportfiske och andra friluftslivsupplevelser. Kusten rymmer också unika natur- och kulturvärden i form av till exempel olika naturtyper, biologisk mångfald, kulturlandskap och fornlämningsmiljöer. Även flera statliga och internationella intressen finns. Södra skärgården är av riksintresse för natur- och kulturvärden och delar av kusten är Natura 2000-områden samt naturreservat. Försvaret har ett antal övningsområden i kustbandet och trafik strömmar ständigt till och från hamnen. Vind- och vågkraft är också ett intresse.

Kusten är en begränsad resurs där många intressen och anspråk konkurrerar. Samtidigt är den av regional betydelse då strandlinjen och havet inte slutar vid kommungränserna. För en lyckad förvaltning av kusten krävs en samverkan mellan många intressenter, inte minst mellan kommunerna. Utvecklingen bör ske på ett sätt så att inte känsliga miljöer förstörs eller allmänhetens tillgång till kusten försämras.

Tillgänglig för alla?

Tillgänglighetsbegreppet har flera innebörder. En är hur pass väl en verksamhet eller lokal fungerar för människor med funktionshinder. Läs mer i Policy för fysisk tillgänglighet i Göteborgs Stad.

För kusten har det gjorts en inventering av tillgängligheten utifrån en mer allmän definition för tillgänglighet, om det går att nå vattnet och vistas vid havet.

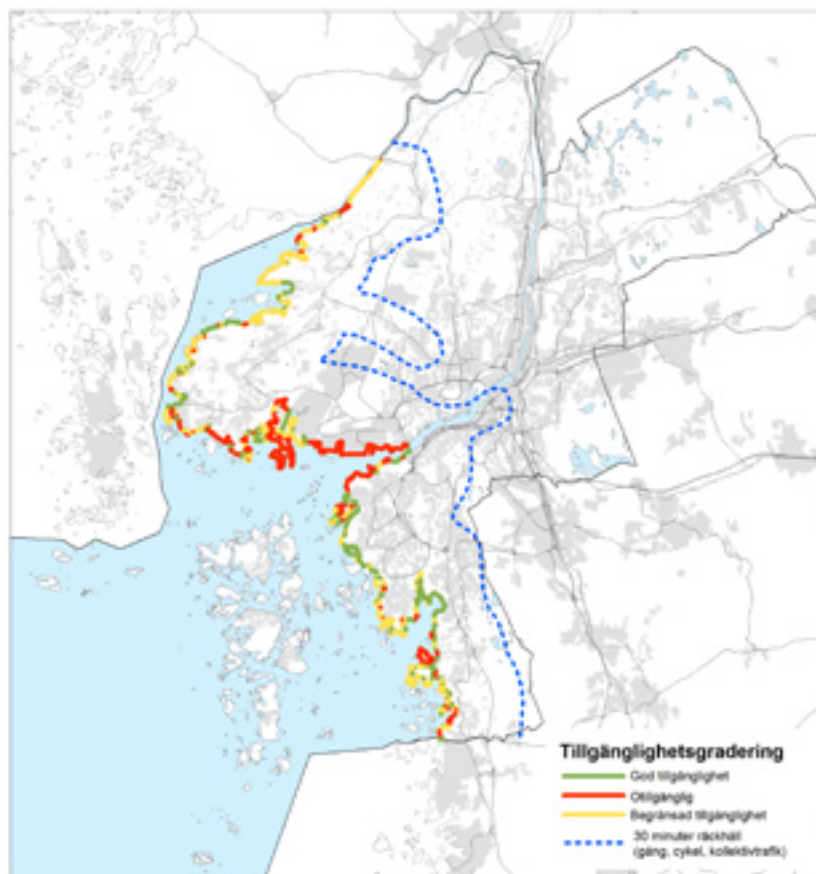
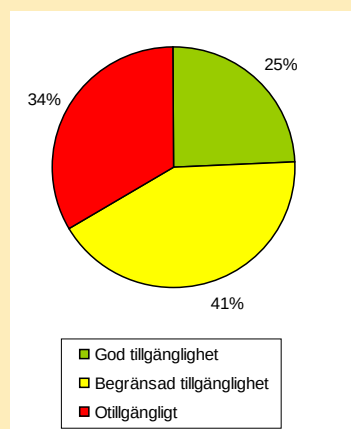




Foto: Fritz Kolbe.

Att vistas vid havet

Många tycker om att ta sig ut till kusten för att njuta av sol och bad, promenera längs klipporna eller ibland bara titta mot horisonten. En inventering av kusten (2007) visar att det går att nå ungefär två tredjedelar av Göteborgs strandlinje från landsidan. I vissa stråk är det främst stora verksamhetsområden (t. ex. hamnen) som förhindrar allmänt tillträde, dock kan det finnas andra faktorer som begränsar tillgängligheten i olika grad, exempelvis svårframkomlig terräng, dåliga stigar, avspärrade privata tomter, bristfälliga parkeringar eller bussar som går sällan. Södra delarna av Göteborgs kust har bättre tillgänglighet och serviceutbud medan Hisingen är sämre tillgodosett.

Ofta är det små insatser som bättre skyltar och avlägsnande av grindar som kan göra mest för att öka tillgängligheten, men tillgänglighet kan också förbättras genom att binda ihop befintliga stigar och cykelvägar och skapa sammanhängande promenadstråk. Planering kan också främja ett bättre serviceutbud längs kusten, och se till att nyexploatering utökar och inte försämrar tillgången till kusten.

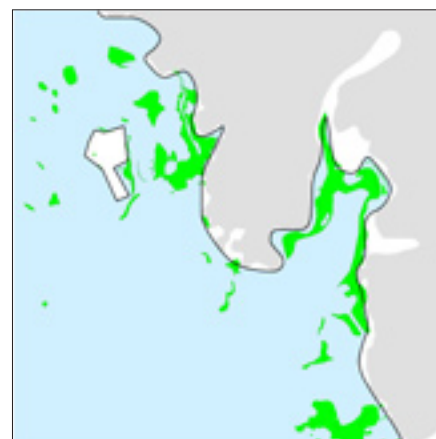
Utveckling på havets villkor

För kustnära bostadslägen finns alltid efterfrågan. Vissa anläggningar är beroende av ett kustnära läge t. ex. småbåtshamnar och färjeterminaler och i Göteborg är kusten ett fördelaktigt läge för vindkraftsanläggningar. En ökad exploatering av kusten kan innebära att det rörliga friluftslivet begränsas och att natur-, kultur- och ekonomiska värden hotas. Risk för övergödning av havet från nya dagvattenutsläpp finns i samband med exploatering. Utsläppen kan också öka genom ingrepp i naturmiljöer som till exempel våtmarker där naturliga reningsprocesser sker idag. Planering av kustområdet kräver också kunskap om hur undervattenslandskapet ser ut, t.ex. vilka biotoper som finns och hur de påverkas av olika verksamheter. Särskild hänsyn bör tas till ålgräsängar, grunda mjukbottenar, musselbottenar osv.

En framtida klimatförändring innebär att strandskyddet kommer att få ny betydelse genom att skydd krävs mot förmodad havsnivåhöjning. I all planering för kustnära anläggningar och byggnader ska hänsyn tas till framtida havsnivåhöjning. Energifrågorna blir allt viktigare, varför frågor kring vind- och vågkraft kommer att intensifieras och ytor för detta behöver reserveras.

Läs mer:

- Vatten så klart-Fördjupning av översiktsplanen för sektorn vatten
- Översiktsplan för Göteborg, del 3, "Friluftsliv"
- Översiktsplan för Göteborg, del 3, "Miljö- och riskfaktorer"



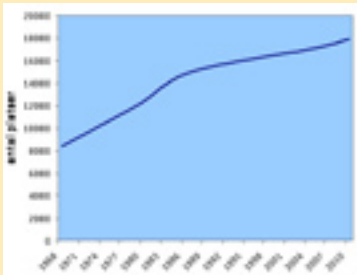
Kartbilden visar var ålgräsängars förekomst dokumenterats i Askimsviken och utanför Näsethalvön under de senaste 30 åren. Den ger exempel på information som finns över havets och bottenarnas tillstånd och naturvärden. Miljöförvaltningen har sedan 1980-talet undersökt ålgräsängarnas status och vissa marina alger.

Några fakta om småbåtshamnar

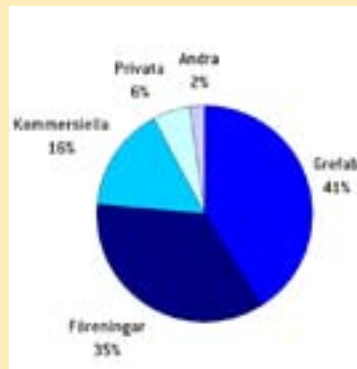
Småbåtshamn:

En förtöjningsanläggning för småbåtar med minst 10 samlade båtplatser

Båtplatsutveckling i Göteborg



Båtplatser huvudmannaskap



Läs mer:

- Att bygga brygga - Vägledning för dig som tänker bygga en brygga (Länsstyrelsen i Västra Götalands läns län)



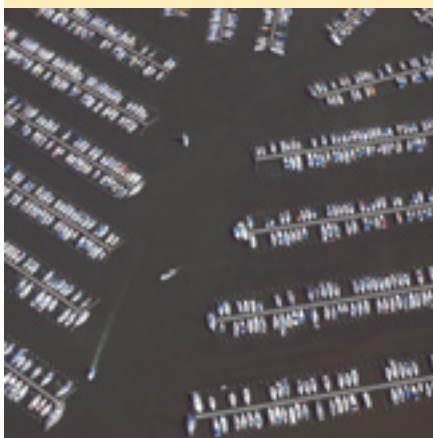
Efterfrågan på båt- och badplatser

116 småbåtshamnar med sammanlagt ca 17 500 båtplatser gör Göteborg till den båttätaste storstaden i världen, och båtlivet här är fortfarande något alla kan ta del av. Kön till småbåtshamnar är dock lång och med ökande befolkning kommer den förmodligen att öka. Att hitta lämpliga nya lägen för småbåtshamnar är svårt och undersökningar tyder på att det är inte en enkel fråga om att bygga bort köerna. Därför är det angeläget att värna om de befintliga hamnarna och där det är möjligt effektivisera och bygga ut dessa. En satsning på serviceutbudet i gästhamnar och småbåtshamnar behövs också.

Småbåtshamnar ställer krav på både mark och vatten och deras utbyggnad kräver en sammanvägning av många olika faktorer, bl.a. strömförhållanden och vattenkvalitet, muddringsbehov, markanspråk för uppläggningsplatser, närheten till och störningar av bostäder, konflikter med sjötrafik, behov av servicebyggnader m.m. Det finns också möjligheter att miljöanpassa småbåtshamnar.

Badplatserna är viktiga rekreations- och mötesplatser året runt. Hit söker man sig för sola och bada men också för bollsport, båtliv, fiske, lek, picknick, promenader, sällskapslek, utblick och vila. I samband med stadens utveckling finns det ett behov av fler badmöjligheter och detta kräver en utvidgning och upprustning av de befintliga badställena. Tillgängligheten till Göteborgs badplatser kan också utvecklas genom förändringar i kollektivtrafiken men även genom att binda ihop badplatser i stadens gång- och cykelnät och med förbättring av parkeringsplatser.

Nya badmöjligheter och småbåtshamnar utmed älven kan även åstadkommas i samband med fortsatt utbyggnad av älvstränderna.



MÅL OCH STRATEGIER

God tillgänglighet till kustområden, sjöar och stränder med ett varierat rekreationsutbud med hänsyn till natur- och kulturvärden ska främjas genom att:

- Förbättra tillgängligheten genom att länka samman kusten med stigar, gång- och cykelvägar och skapa friluftsstråk med bra kopplingar till staden.
- Stödja ett varierat utbud av aktiviteter, upplevelser och service längs hela kusten och ute i skärgården.
- Tillämpa en samordnad syn på utvecklingen av kustzonen i samverkan med andra aktörer.

Variation längs kusten med hänsyn till miljön

I avsnittet utbyggnadsordning, områdesvisa inriktningar anges en särskild inriktning för kustområdenas framtid. Hänsyn till natur- och kulturvård och friluftslivets intressen visas också genom att områden med särskilt stora värden markeras på karta 1 samt att riksintressen, allmänna intressen, Natura 2000-områden, naturreservat och strandskydd beskrivs i del 3, naturmiljö.

Ökad tillgång och sammanhängande rekreationstråk

Översiktsplanen identifierar fyra sammanhängande kustpromenadstråk som är av allmänintresse för friluftsliv, se del 3, Friluftsliv. Promenadmöjligheter kan förbättras i Natura 2000-områdena Torsviken och Nordre älv samt området väster om Nya Varvet.

Fler båtplatser, men på rätt ställe

De befintliga småbåtshamnar som har lämpliga förutsättningar kan utvecklas vidare. Uppströms Älvsborgsbron finns möjligheter till nya anläggningar för småbåtshamnar, bl.a. i samband med utvecklingen av södra älvstranden. Nya lägen för uppläggningsplatser samt möjligheter för effektivisering bör utredas.

Bättre möjligheter till bad

Möjligheter till bad och rekreation året runt kan förbättras. Askimsbadet ska utvecklas med syftet att bl.a. öka tillgängligheten till friluftsbad för personer med försämrad rörlighet och försvagad syn. Rekreativvärde för friluftsområdet vid Hovåsbadet ska ökas. Badmöjligheter på Hisingens sydkust bör utredas ytterligare. I samband med utvecklingen av södra älvstranden kan en ny badbassäng anläggas.

Kusten som en energiresurs

Möjligheter att utveckla förnybara energi källor längs kusten bör inte uteslutas. Det är därför viktigt att bevaka vindkraftsfrågorna så att inte konkurrerande intressen tar reservytorna i anspråk. (Utredningsområden för vindkraft visas på karta 1 och 2.)

Läs mer:

- Planeringsförutsättningar för Södra Skärgården



Utsnitt ur kartmaterialet i Planeringsförutsättningar för Södra Skärgården.

SÄRSKILDA LOKALISERINGAR

Ju mer utbyggt Göteborg blir, desto svårare blir det att hitta lokaliseringar för verksamheter som har svårt att placeras nära bostäder. På den långa sikten måste alltså allt fler av dessa placeras utanför Göteborgs gränser och i ett regionalt samarbete.

Många av de särskilda anläggningarna är störande med den teknik vi har idag. Framtiden kommer förhoppningsvis innebära att man med ny teknik kan begränsa den externa påverkan. Mer av inomhuslokaliseringar, skyddsvallar och reningsanläggningar kan göra lokaliseringen enklare.

Göteborg har under lång tid tagit ansvar för en del lokaliseringar av regional betydelse. Nu finns ett önskemål om att finna nya lägen för flera av dessa. Några av verksamheterna är svårplacerade på grund av att de tar stora ytor i anspråk och i flera fall även ger upphov till störningar. Den stadsutveckling som sker och kommer att ske i Göteborgs centrala delar innebär att industri- och hamnverksamheter måste omlokaliseras för att minska störningarna och ge plats för ny bebyggelse.



Terminaler idag i Gullbergsvass

Nya lägen för godsterminaler

Inom Gullbergsvassområdet finns en lastbilsterminal, en kombiterminal samt Göteborgs Norra godsbangård. Verksamheterna kan anses ha regional betydelse. Kombiterminalen är av riksintresse. En stor del av godset ska till/från Göteborgs Hamn och/eller med Stenas Lines färjor. Nya lokaliseringar krävs eftersom Gullbergsvassområdet enligt översiktsplanen ska omvandlas till blandad stadsbebyggelse.

Det är svårt att finna lämplig mark då terminalerna är ytkrävande och behöver ligga i anslutning till järnvägsspår och/eller större trafikleder. Utredningsarbete pågår i samarbete mellan branschföreträdare, kommunen och trafikverken.

Mellanlager för förorenade massor

Förorenade massor ska i första hand behandlas på plats, i andra hand på behandlingsanläggning och i tredje hand deponeras. Kommunen har utrett platser för mellanlager och behandlingsanläggningar på halvcentrala platser i en lokaliseringsutredning. Förslagen markeras som utredningsområden för mellanlager på karta 1 och 2.

Regionen bör utföra en liknande utredning för att finna någon plats utanför Göteborgs Stad.

Upplag av massor/återvinning av massor

Stora planerade infrastrukturprojekt som t.ex. en tågtunnel under Göteborg kommer att innebära stora massor som måste hanteras. "Smäcklera", som dominerar i Göteborg, kan inte användas som utfyllnad vid byggen vilket innebär att upplag av dessa massor behöver skapas. En möjlighet som bör utredas är om leran kan återvinnas, exempelvis för tegelbränning.

Läs mer:

- Förorenade områden i Göteborg – komplettering till översiktsplanen ÖP99
- Lokaliseringsstudie av mellanlager och behandlingsanläggning för förorenade massor" byggnadsnämnden, 2007-10-16
- Översiktsplan för göteborg, del 3, Miljö- och riskfaktorer

Komposteringsanläggning och rötningsanläggning

Slam från Ryaverket har under senare år avsatts på utfyllnadsområden och i markbyggnadsprojekt, t. ex. golfbanor. Frågan om slamanvändning i jordbruket är ännu inte löst. En lokaliseringsstudie för en komposteringsanläggning för rötslam är utförd. Det läge som bäst uppfyller kriterierna ligger i anslutning till Vikans kross.

Inledande diskussioner har förts om en rötningsanläggning för matavfall.

Småbåtshamn/båtuppställningsplatser

Det finns ett behov av en regional strategi kring lokalisering av uppställningsplatser för fritidsbåtar. Uppställningsplatserna är ytkrävande och kan innebära störningar på omgivningen. Det finns även ett behov att se över tillgången på småbåtshamnar ur ett regionalt perspektiv.

I de pågående fördjupningar av översiktsplanen för södra Askim och Björlanda värnas de stora småbåtshamnarna och i antagen fördjupning av översiktsplanen för Brännö ges förslag på nya småbåtshamnar.

Containeruppställning

I nuläget finns stora ytor för buffertuppställning av containrar bland annat i Amhult. Som en följd av ändrad markanvändning till blandstad i Amhult behövs ersättningar för dessa lokaliseringar. En föreslagen ny lokalisering är Stora Risholmen.

Skrotanläggning

Vid Agnesberg finns idag en anläggning (Skrotfrag) som samlar in och återvinner skrot, exempelvis bilar. Anläggningen är placerad precis uppströms råvattenintaget vid Alelyckan. En riskutredning om hur detta, och även övriga industrier på ömse sidor om älven, påverkar vattenkvaliteten pågår.

Energianläggningar

Visionen om ett hållbart Göteborgssamhälle förutsätter att vi hushåller med resurserna. Infrastrukturen för fjärrvärme gör att energiflöden och avfall som annars gått förlorade kan utnyttjas som en resurs i värmeproduktionen. För att säkra energiförsörjningen i framtiden måste vi planera för en utvecklad bränslehantering och el- och värmeproduktion för situationer där tillgången på spillvärme är begränsad. mark för bränsleterminal, för bränslehantering och lagring, samt ny produktionsanläggning behöver ersättas. För att utnyttja biobränsle i Rya kraftvärmeverk kan en ny förgasningsanläggning komma att behövas.

Lägen för vindkraftsanläggningar föreslås som utredningsområde i planen. Nya lägen för stora anläggningar för vindkraft är svåra att hitta i Göteborg eftersom buller och närhet till bebyggelse försvårar lokaliseringen. Där så inte är fallet finns stora natur- och kulturvärden såsom riksintressen, reservat eller Natura 2000-områden. Om lägen ändå hittas bör det utredas om det går att få in fler verk på funnet område. Vi anser även här att regionen har ett ansvar att finna lägen för vindkraft i de mer glest bebyggda delarna av västra Sverige.

Läs mer i översiktsplanen:

- Del 3, "Tekniska anläggningar"

Skjutbanor

En inventering av skjutverksamhet i kommunen och närområdet har gjorts. Militära skjutfält finns bl.a. vid Sisjön. I översiktsplanen anges delar av Högsbo industriområde som ett område där förändringar mot en blandad stadsbebyggelse ska ske på längre sikt. En förutsättning är att Högsbo skjutbana flyttas.

Nya lokaliseringsmöjligheter för skjutbanor som i framtiden inte kan ligga kvar på nuvarande plats på grund av bullerstörningar eller behov av marken för andra ändamål behövs. Långsiktigt kan samordning av skjutverksamhet i regionen vara önskvärt.

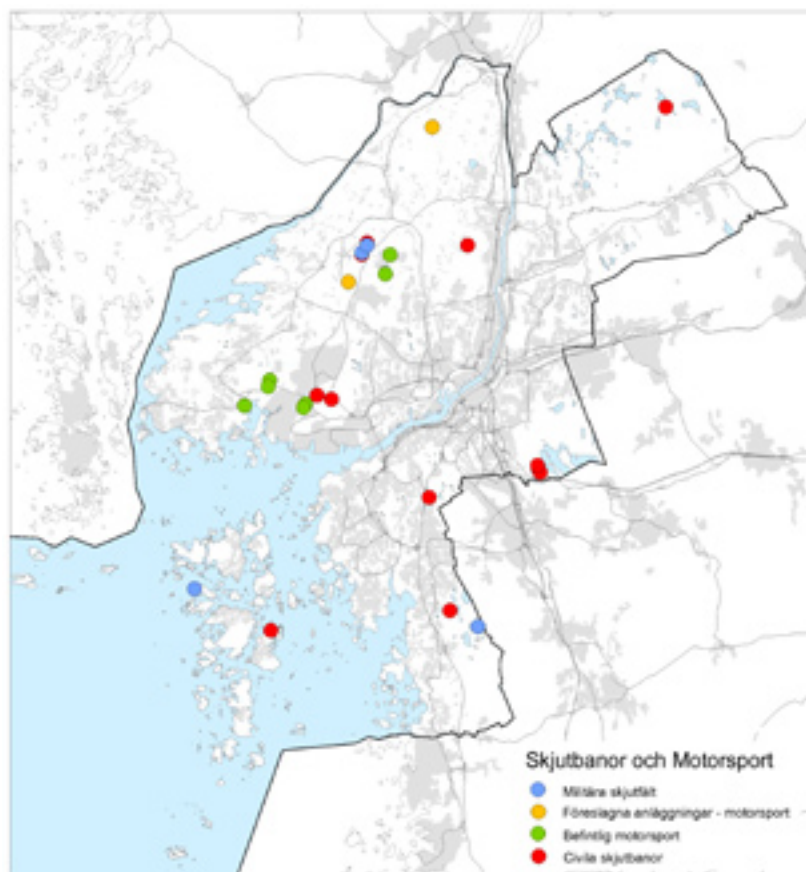
Vad beträffar militära skjutfält inväntar kommunen besked från försvarsmakten, se del 3, Totalförsvaret.

Motorsportanläggningar

Mark för motorsport i olika former är svår att finna på grund av bullerstörningar för omgivande bebyggelse. Den speedwayanläggning som finns idag ligger inom hamnens expansionsytor och måste därför avvecklas så snart som möjligt. Detaljplanearbete för nytt läge för speedwaybana öster om Göteborg City Airport pågår. Banor för go-cart och folkrace finns vid Bulyckevägen. I framtiden kan dessa komma i konflikt med utvecklingen av verksamhetsområden nära hamnen.

Bland övriga anläggningar för motorsport finns banor för motocross vid Stora Holm, för enduro vid Halvorsäng, för modellflyg på Torslandafältet och för modellbilar vid Raffinaderivägen. Samtliga dessa anläggningar innebär restriktioner på bebyggelse i omgivningen på grund av bullerstörningar. En samordning av de större anläggningarna i regionen skulle vara en tänkbar lösning.

Ett detaljplanearbete har inletts för att ge möjlighet att flytta modellflyget.



MÅL OCH STRATEGIER

Tillgodose verksamheters behov av utveckling samtidigt som störningar mot omgivningen minimeras genom att:

- Finna lämpliga lägen för de beskrivna anläggningarna.
- Verka för en bättre fördelning i regionen mellan Göteborg och kranskommunerna för särskilda lokaliseringar.

Mark bör reserveras för dessa anläggningar under översiktsplaneprocessen. Planförhållandena blir klarare genom att översiktsplanen nu tydligare skiljer den del av bebyggelsen där ”bostäder och verksamheter” kan integreras från områden där ”störande verksamheter” får finnas. Flera av de här nämnda verksamheterna kan inte lokaliseras utan att konflikter uppstår avseende buller, intrång på naturområden etc. Utveckla det regionala samarbetet kring svårplacerade anläggningar så att bästa läge ur ett regionalt perspektiv kan användas samt utveckla kunskap om bästa teknik.



INRIKTNING FÖR STADENS UTVECKLING

STADENS UTBYGGNADSORDNING
OMRÅDESvisa INRIKTNINGAR FÖR STADENS UTVECKLING

Komplettering och byggande i strategiska knutpunkter kan ge HÅLLBAR TILLVÄXT genom:

- En tät och intressant regionkärna.
- Möjlighet att utnyttja befintlig och tillkommande infrastruktur mer effektivt och större möjligheter att gå eller cykla.
- Vitalisering av befintliga stadsdelar och möjlighet att bygga trygga miljöer.
- Bättre markhushållning.

Blandstad

Visionen om blandstad rymmer mer än bara blandade funktioner. Här ryms önskan om en levande, trygg stad, önskan om en spännande och attraktiv stad, om en hållbar och flexibel stad, en stad där alla får plats. Blandstadens kvaliteter skapas genom variation i stort och smått, på alla nivåer i planeringen.

Människans upplevelse står i centrum. En lyckad blandstad gör att alla människor känner sig välkomna, vill använda stadens rum, vill promenera och cykla och känner sig trygga. Det är gatans miljö som är utgångspunkten, där blandningen inte bara bör vara i olika funktioner utan även visuell.

Variationen kan bestå av finmaskiga kvarter, funktionsblandning inom kvarteret, en blandning mellan äldre och nyare bebyggelse och en variation av upplåtelseformer.

Offentliga platser karaktär kan variera i stort och smått. Breda trottoarer kan ha varierande användning och gynna upplevelsen av stadsmiljön. Det bör finnas ett samspel mellan ute och inne, och bottenvåningarna bör vara publika och kunna förändras i användning över tid.

Se karta 1 Bebyggelseområden

UTBYGGNADSORDNING

Fortsatt planering i Göteborgs Stad ska ske med inriktning mot komplettering i kombination med byggande i strategiska knutpunkter.

Göteborgsregionen är en viktig motor för Sveriges samlade ekonomi och Göteborg spelar en stor roll som regionens kärna genom att bidra till utveckling och tillväxt. Göteborg ska fortsätta växa på ett långsiktigt hållbart sätt. Genom att bygga staden inifrån och ut kan Göteborg stärka regionen och näringslivets efterfrågan på attraktiva lägen tillgodoses. En tät och intressant regionkärna där alla kan mötas och känna tillhörighet är betydelsefullt för näringslivets utveckling och för människors livskvalitet, göteborgare såväl som besökare.

Komplettering kan vitalisera befintliga stadsdelar genom att tillföra element som saknas och förbättra förutsättningarna för handel och service. En omsorgsfull förtätning där stadsdelarna blir mer sammanhängande, där ödsliga gångstråk och hållplatser blir bebyggda och därmed mer befolkade, ökar tryggheten.

Att satsa på flera nya perifera områden ger en spridning av bebyggelsen och behov av infrastruktursatsningar på flera håll. Stora trafikinvesteringar kommer att behöva göras centralt oavsett hur staden byggs ut, men genom att bygga centralt, i knutpunkter och i mellanstaden kommer hela staden att bli tätare och göra det möjligt för fler att gå, cykla eller åka kollektivt vilket också gynnar miljö och hälsa. Befintlig och tillkommande trafikinfrastruktur liksom annan teknisk och social infrastruktur kan också utnyttjas effektivare.

Komplettering i kombination med byggande i strategiska knutpunkter är också positivt ur markhushållningssynpunkt. Stora orörda områden får vänta tills god kollektivtrafik kan garanteras. Att bygga inom den redan utbyggda staden minskar riskerna att stå med halvfärdiga områden vid en eventuell minskad efterfrågan.

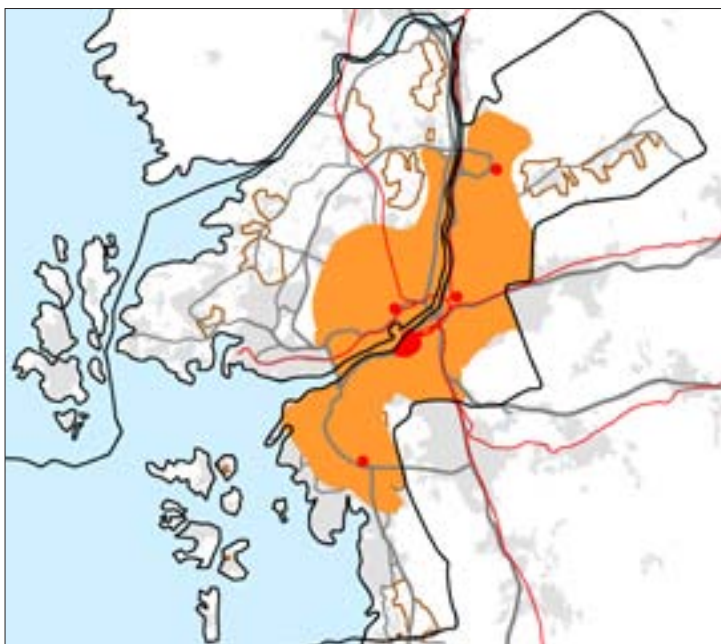
Utbyggnadsordningen innebär att mark i och nära befintlig bebyggelse tas i anspråk varför en tydlig dialog med boende, brukare och verksamma i området behövs.

Bygg och utveckla centralt

Cirka hälften av den tillkommande bebyggelsen i Göteborg planeras i de centrala förnyelseområdena. Här ska en tätare stad utvecklas som gör regionens centrum större, tätare, tillgängligare och attraktivare. En blandning av boende, arbetande och besökare ska skapa en stimulerande miljö och locka hit nya kunskaps- och tjänsteföretag. Enligt Göteborgsregionens tillväxtstrategi ska bebyggelsen utöver kärnan utvecklas längs tydliga stråk med ett flertal starka och attraktiva regiondelscentrum. Utvecklingen av regionstrukturen bygger på en kraftig utveckling av kollektivtrafiken in mot kärnan. Utan en tillräcklig ökning av kapaciteten i kollektivtrafiken kommer näringslivets tillgång till regionkärnan att begränsas av bristande framkomlighet. Bebyggelseplanering och kollektivtrafikplanering ska gå hand i hand. För att regionkärnan ska utvecklas krävs stora infrastrukturinvesteringar, inte minst fler förbindelser över älven för alla trafikslag.

Koncentrera vid knutpunkter

Kring strategiska knutpunkter ska finnas tät bebyggelse som samlar funktioner och människor för att skapa levande platser under många av dygnets timmar. Strategiska knutpunkter i Göteborg är: City, Backaplan, Frölunda torg, Gamlestaden och Angereds centrum. Förutom dessa punkter finns flera mindre knutpunkter och bytespunkter med god tillgänglighet och även här eftersträvas hög täthet.



Komplettera och blanda

De områden som har god tillgång till kollektivtrafik och är lätta att nå med cykel kompletteras med arbetsplatser och bostäder för att utvecklas mot en större blandning och en levande stadsmiljö. Tillkommande bebyggelse ska stärka den befintliga stadsstrukturen och skapa en stad som uppmuntrar till vistelse för alla. Ny- och ombyggnad ska bidra till en ökad mångfald och en vitalisering av stadsdelarna.

En attraktiv regionkärna måste förutom verksamheter också innehålla en mångfald av bostäder, kultur, service och rekreation. För att visionen om blandstad ska förverkligas måste fortsatt planering bevaka att en blandning verkligen kommer till stånd och lämna luckor också för oförutsedda behov.

Ytterområden sparas för att skapa handlingsfrihet för framtiden

I Göteborgs utkanter finns områden med potential för framtida utbyggnad av bostäder och arbetsplatser av varierande karaktär. Gemensamt för dessa områden är att utbyggnaden kräver satsningar på ny infrastruktur och service. För att skapa ett bra underlag för kollektivtrafik med hög kvalitet krävs att dessa områden byggs ut med en tillräcklig täthet.

Plats för hamn och verksamheter

Göteborg är Nordens logistikcentrum och ytor för hamn och större verksamheter är viktiga att tillgodose. I flera av de centrala förnyelseområdena finns idag verksamheter som kommer att behöva omlokaliseras. Nya områden för störande verksamheter föreslås i anslutning till hamn, järnvägar och transportleder.

Undantag

Översiktsplanens inriktning ska förstås som att merparten av den tillkommande stadsutvecklingen sker inom kollektivtrafikförsörjda områden och runt kollektivtrafikknutpunkter. Undantagsvis kan komplettering av bebyggelse ske i andra områden i syfte för att förnya och hålla dessa miljöer levande. Översiktsplanens inriktning syftar till att stärka en hållbar utveckling ur ekologiska, ekonomiska och sociala aspekter. Även den stadsutveckling som tillkommer utanför kompletterings- och knutpunktsstrategin ska planeras med hållbarhetsmålen som ledstjärna.

God kollektivtrafik

Ett sätt att definiera om ett område har god kollektivtrafik är att man därifrån inom 45 minuter når mer än hälften av Göteborgs arbetsplatser.

Knutpunkt

En knutpunkt är mer än en bytestpunkt. Det är också stor målpunkt med service, handel och andra arbetsplatser samt en betydande andel boende i nära anslutning till kollektivtrafiken.

Hela innerstaden kan idag ses som en knutpunkt. Utanför de centralaste stadspartierna finns Frölunda torg, Angered centrum och Backaplan. På sikt kan Gamlestadstorget utvecklas till en knutpunkt. Utanför Göteborg är Partille, Kungälv och Mölndal Centrum knutpunkter.

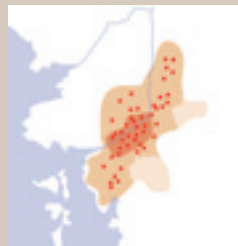
Utbyggnadsplanering 2005 - UP05

I studien utbyggnadsplanering 2005 gjordes en summering av studier, program och planer vilket visade att Göteborg har möjlighet att bygga minst 100 000 bostäder. En analys gjordes hur utbyggnaden kan ske för att uppnå långsiktig hållbarhet. En förutsättning för att nå hållbarhet är att biltrafiken inte ökar. Tre alternativa utbyggnadsstrategier konstruerades, alla med förutsättningar för bättre kollektivtrafik. De tre strukturalternativen benämndes Komplettering, Knutpunkter och Stråk. Dessutom togs ett Jämförelsealternativ fram, där utbyggnaden sker mer spritt.

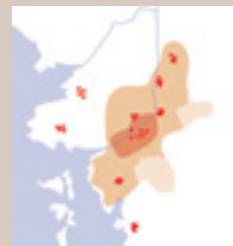
För de olika alternativen fördelades 2 000 bostäder och 2 500 arbetsplatser per år. Sammanlagt 40 000 bostäder och 50 000 arbetsplatser fram till 2025. Analysen utgick från Göteborgs övergripande mål om långsiktig hållbarhet och konsekvenserna för bostadsutbyggnad, näringsliv, trafik, miljö, natur och kultur analyserades.

I korthet visar analysen att det ur bostadsmarknadssynpunkt är bra att bygga ut med underrepresenterade bostäder på flera håll i staden. För den regionala utvecklingen och näringslivet är det positivt att bygga i kärnan. Belastningen på vägnätet i centrum är stor oavsett alternativ och det är viktigt att utveckla knutpunkter i kollektivtrafiksystemet. Natur- och kulturintressen går att ta hänsyn till vid komplettering men är mer bekymmersam när man tar stora nya områden i anspråk. Sammantaget visar analysen att ur hållbarhetssynpunkt är Kompletteringsalternativet att föredra.

Byggnadsnämnden fattade efter redovisning av studien beslut (2006-05-02) om att fortsatt planering sker med inriktning mot komplettering i kombination med byggande i strategiska knutpunkter.



Komplettering



Knutpunkter



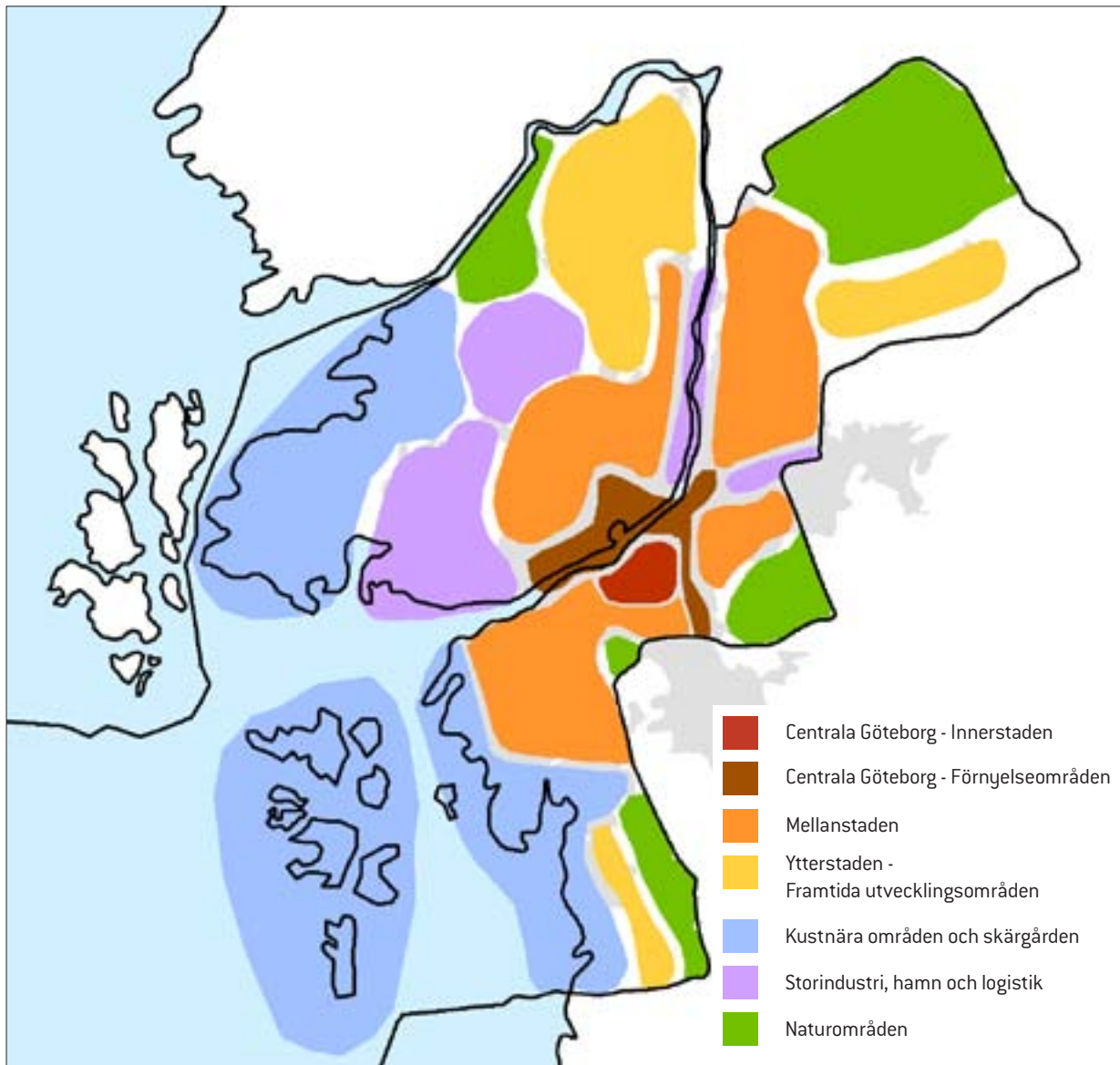
Stråk



Jämförelsealternativet

SJU OMRÅDESVISA INRIKTNINGAR

Syftet med de områdesvisa inriktningarna är att visa huvuddragen i översiktsplanen och koppla dem till geografiska områden. Indelningen har gjorts utifrån stadens olika förutsättningar för komplettering i kombination med byggande i strategiska knutpunkter. Tillgång till kollektivtrafik, service, infrastruktur och trafiksystem är aspekter som legat till grund för områdesindelningen. Staden har delats upp i följande områden:



CENTRALA GÖTEBORG - INNERSTADEN



Centrala Göteborg är ett viktigt besöksmål. Det är stadens såväl som regionens största målpunkt. Förutom ett stort utbud av handel finns här ett stort antal arbetsplatser och bostäder samt undervisningslokaler för universitet och högskolor. Inslaget av bostäder bidrar till att de centrala delarna av staden upplevs som en levande, blandad stadsmiljö.

Här finns stora kulturhistoriska värden och en tilltalande stadsbild. I stort sett hela centrala Göteborg omfattas av riksintresse för kulturmiljövården och här finns t.ex. majoriteten av stadens byggnadsminnen. De kulturhistoriska värdena är en tillgång i innerstaden vilket ställer krav på en medveten och god förvaltning av stadsmiljön.

För en levande innerstad med goda möjligheter för näringslivet är tilltalande, väl underhållna stadsrum som stärker citykaraktären viktiga. Vattenkontakten är betydelsefull för centrala Göteborgs karaktär och Götatunneln har skapat stora möjlighet till utveckling av Södra älvstranden.

INRIKTNING

Centrala Göteborg ska kunna utvecklas och stärkas som en plats för handel, arbete, boende och förströelse. Genom att ge goda förutsättningar för evenemang, utbildning, kultur och turism kan ett levande centrum bibehållas och utvecklas. God regional tillgänglighet bör skapas genom att förbättra kommunikationerna inom och till centrum.

- Innerstaden ska karaktäriseras av en hög täthet och ett blandat innehåll.
- Funktioner såsom t.ex. evenemang, utbildning, kultur och bostäder ska rymmas i innerstaden.
- Bostadsinnehållet bör öka.
- Kollektivtrafik, gående och cyklande ska prioriteras.
- De kulturhistoriska värdena ska värnas och hänsyn till dessa ska tas vid nybyggnation.
- Utformningen av ny arkitektur ska avvägas mot karaktären i den traditionella bebyggelsen.
- Parkerna ska värnas och utvecklas för rekreation och en hälsosam stadsmiljö.

Beskrivning av stadsdelarna i centrala Göteborg finns i de stadsdelsvisa beskrivningarna för:

Centrum
Linnéstaden



STADSMÄSSIGHET
 LEVANDE CENTRUM
 PLATS FÖR HANDEL, EVENEMANG, TURISM
 STADSPARKER
 KULTURHISTORIA

CENTRALA GÖTEBORG - FÖRNYELSEOMRÅDEN



Göteborg har en unik möjlighet att utvidga sin stadskärna genom att omvandla tidigare hamn-, järnvägs- och industriområden. Utvecklingen av Norra och Södra älvstränderna kan bidra till att staden binds ihop över älven. Gullbergsvass, Backaplansområdet, Gamlestaden, Mölndalsåns dalgång och Ringön är stora framtida utvecklingsområden.

Planering pågår redan för de strategiska knutpunkterna Gamlestaden och Backaplan. Kring dessa är det viktigt att skapa god tillgänglighet för alla trafikslag och utrymme för regionala och besöksintensiva funktioner. Detta gäller t.ex. arbetsplatser, handel och service.

För Gamlestaden/Bagaregården finns en antagen fördjupning av översiktsplanen. En fördjupning av översiktsplanen pågår för närvarande för Backaplansområdet. Även för övriga områden kommer mer detaljerade studier att göras.

INRIKTNING

De centrala förnyelseområdena ska byggas med inriktningen blandstad. Bebyggelse ska ha stora rumsliga kvaliteter där torg, parker, lekplatser och gator har proportioner, samband och närlimat med människors mått och upplevelser i fokus. Attraktiva mötesplatser, tydliga stadsrum och en blandning av funktioner ska ge liv, trygghet och rörelse åt den utvidgade stadskärnan. Eftersom det kan dröja flera år innan områdena är färdigbyggda är det viktigt att planeringen och utbyggnaden sker så att intryck av halvfärdighet undviks.

En stor andel av Göteborgs nya bostäder kommer att rymmas i de centrala förnyelseområdena. Behov kommer därför att finnas av lokalt tillgänglig service t.ex. skolor och förskolor. Vidare kommer näringslivet att ha stora behov av lokaler och utrymmen här.

- En god regional tillgänglighet ska eftersträvas genom att skapa bra förutsättningar för kollektivtrafiken.
- Resande med kollektivtrafik, cykel och till fots ska prioriteras.
- En hög faktisk täthet ska eftersträvas.
- Behovet av både större och mindre parker för rekreation och hälsosam stadsmiljö ska tillgodoses.
- Nya bostäder ska ha god tillgång till bostadnära grönytor med tillfredsställande kvaliteter.
- Vattenkontakten ska utvecklas genom att t.ex. skapa stråk längs älven, utveckla nya lägen för småbåtshamnar och andra funktioner som är knutna till vattnet.
- Goda kopplingar till omgivande stadsdelar ska skapas genom att minska trafiksystemens och Göta älvs barriäreffekter.
- Hänsyn ska tas till kulturmiljövärdena - t.ex. industrihistoriska.
- Markanvisningar ska formuleras så att områdena får en varierad utveckling.
- Planeringen måste ta hänsyn till framtida höjda vattennivåer.

Beskrivning av stadsdelarna i de centrala förnyelseområdena finns i de stadsdelsvisa beskrivningarna för:

Centrum
Lundby
Linnéstaden
Kortedala
Örgryte



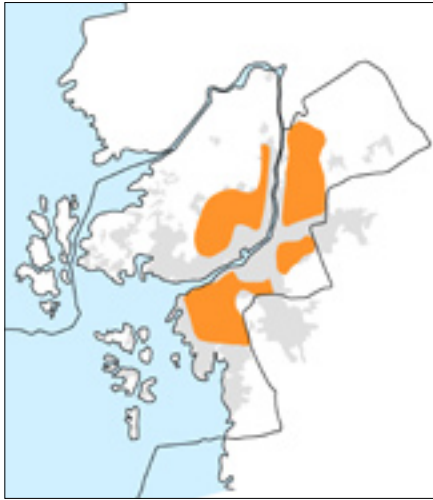
STADSMÄSSIGHET
LEVANDE CENTRUM
VATTENKONTAKT
STADSPARKER
INDUSTRIHISTORIA



Foto: Anton Kolbe



MELLANSTADEN



Mellanstaden omfattar en stor del av den bebyggda ytan inom kommunen och innehåller bebyggelse och platser av högst olika karaktär. De flesta stadsdelar som ligger inom mellanstaden är utbyggda som grannskapsenheter kopplade till ett lokalt torg och har även en god försörjning med kollektivtrafik. Här finns många goda boendemiljöer och stor kapacitet i teknisk infrastruktur. Karaktäristiskt för många stadsdelar är hus i park och i mellanstaden finns även en stor andel småhusområden.

Det finns en stor potential att bygga mer i mellanstaden genom att ge ytor en effektivare markanvändning. Storskaliga områden kan ges ökad rumslighet och variation genom ny bebyggelse och nya platser, samband kan förbättras och lokala torg och andra mötesplatser kan rustas upp och få kompletteringar som ökar attraktiviteten. De lokala torgen är viktiga för stadsdelarnas identitet. Underlaget för de lokala torgen förbättras genom upprustning och kompletteringsbebyggelse.

Mellanstaden kan delas in i två delar - inre och yttre - med delvis olika förutsättningar. Både den yttre och den inre delen av mellanstaden lämpar sig väl för komplettering. Den inre delen av mellanstaden omfattar t.ex. Majorna, Guldheden, Kortedala och Lundby. Dessa stadsdelar ligger inom spårvagnsnätets upptagningsområde och oftast även på cykelsavstånd från centrala stan. De yttre delarna av mellanstaden, t.ex. Lövgärdet, Gårdsten, Kärra och södra Tynnered har något sämre förutsättningar vad beträffar kollektivtrafik. I flera fall har dessa stadsdelar även en tydligare förortskaraktär med en stark uppdelning av bebyggelsen i verksamhets- och bostadsområden.

INRIKTNING

Mellanstadens varierande karaktär vad gäller bebyggelse och stadsplan innebär att kompletteringen kommer att se ut på många olika sätt beroende på stadsdelens karaktär. Utgångspunkten är att de befintliga kvaliteterna ska bibehållas och förstärkas. Vid kompletteringsbebyggelse är det extra viktigt att beakta möjliga konflikter som buller, riskfrågor och tillgång till grönområden.

- En tät bebyggelse kring knutpunkter, bytespunkter och närmast kollektivtrafikens stråk ska eftersträvas.
- Mellanstaden ska kompletteras med bostäder, arbetsplatser, service, rekreation och kultur.
- Ej störande arbetsplatser och bostäder ska blandas där det är lämpligt.
- Fungerande småskaliga verksamhetsområden liksom goda boendemiljöer ska värnas.
- Värdefulla grönområden, närlek och gröna stråk ska bibehållas och utvecklas och borttagna naturvärden i tät bebyggelse ska ersättas så att förlusten kompenseras.
- Kommunala verksamheter bör i första hand lokaliseras till de lokala torgen.
- Nya mötesplatser ska utvecklas.
- För att överbygga barriärer och öka tryggheten bör befintliga bebyggelseområden länkas samman genom ny bebyggelse eller nya stråk.
- Möjligheterna att gå och cykla inom mellanstaden och till centrala Göteborg bör förbättras.
- Kulturhistoriska värden som tidstypiska hus eller stadsplaner ska värnas.

Beskrivning av stadsdelarna i mellanstaden finns i de stadsdelsvisa beskrivningarna för:

Bergsjön
Biskopsgården
Backa
Frölunda
Gunnared
Härlanda
Högsbo
Kortedala
Lundby
Lärjedalen
Majorna
Tuve-Säve
Tynnered
Älvsborg
Örgryte

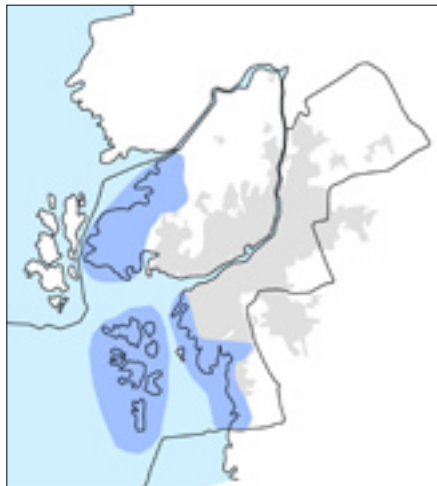


Foto: Fritz Kolbe



KOMPLETTERING
BLANDNING
LOKALA MÖTESPLATSER
SMÅSKALIGA VERKSAMHETER

KUSTNÄRA OMRÅDEN OCH SKÄRGÅRDEN



Kusten är en viktig resurs för alla i Göteborg och för regionen. Här finns bad och friluftsområden som lockar människor från hela regionen. Höga natur-, kultur- och friluftsvärden har gjort Göteborgs kust till ett riksintresse. I kustnära områden och skärgården finns många goda boendemiljöer och längs hela kusten finns ett stort bebyggelsetryck t.ex. i Björlanda, Torslanda och Askim. I Torslanda pågår redan idag en omfattande utbyggnad med bostäder och centrumfunktioner kring Amhult. Utbyggnader på längre sikt utreds i Askim och Björlanda. Alla kräver stora infrastruktursatsningar, främst i form av kraftfull kollektivtrafik.

Den kustnära och lantliga bebyggelsen är till övervägande del småskalig. Förändringstrycket kan leda till krav på förändrad skala och karaktär i vissa delar. Det finns gränser mellan landskap och bebyggelse vilka är viktiga för skönhetsupplevelsen och bör värnas liksom utblickar mot hav eller jordbrukslandskap. Spår av tidigare näringar i hus och naturformationer kan ofta bli spännande inslag bland ny bebyggelse.

INRIKTNING

Tillgängligheten till bad och friluftsliv ska vara god. Planeringen ska sträva mot att ny bebyggelse uppfattas ha en lokal anknytning, såväl i skala som i arkitektoniskt uttryck. Följande inriktning gäller för de kustnära områdena och i tillämpliga delar för skärgården.

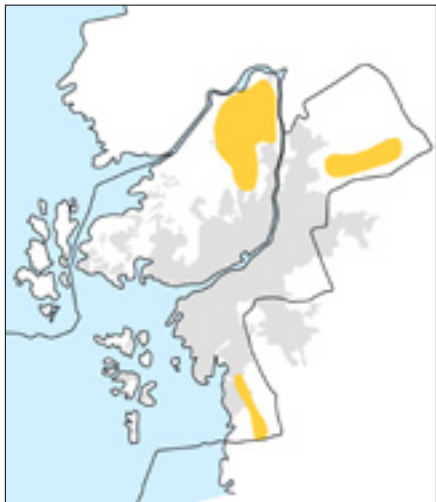
- Kustområdenas attraktivitet i form av natur-, kultur- och landskapsbildsvärden ska värnas och utvecklas.
- Komplettering ska ske restriktivt och på friluftslivets villkor.
- Sammanhängande gångstråk och ökad tillgänglighet ska eftersträvas i alla planeringssituationer.
- Ny bebyggelse ska lokaliseras i anslutning till god kollektivtrafik och särskilt kring bytespunkter.
- Värdefulla rekreationsområden ska bevaras och utvecklas. Nya rekreationsanläggningar ska ha god tillgänglighet med kollektivtrafik.
- Kollektivtrafiken till kusten bör förbättras för att förbättra tillgängligheten till hav och stränder.
- Befintliga småbåtshamnar och gästhamnsfaciliteter ska utvecklas.
- Vid komplettering ska en blandning av bostadsformer eftersträvas.
- Havsmiljön ska värnas.

Beskrivning av stadsdelarna i kustnära områden och skärgård finns i de stadsdelsvisa beskrivningarna för:

Askim
Södra Skärgården
Torslanda
Tynnered
Älvsborg



YTTERSTADEN - FRAMTIDA UTVECKLINGSOMRÅDEN



I stadens ytterområden finns stora oexploaterade ytor som idag utgörs av natur och odlingsmark samt spridd bebyggelse. Delar av dessa områden är en värdefull reserv för kommande bostadsförsörjning och får därför inte byggas bort. Så småningom kommer ställningstaganden att göras hur och i vilken ordning områden ska utvecklas med ny bebyggelse.

Strukturstudier för östra Hisingen, Askim och Lärje-Bergum har genomförts. Fastighetskontoret har tagit fram investeringsanalyser avseende de två förstnämnda. Fördjupningar av översiktsplanen pågår för Askim.

På längre sikt kan marken i dessa områden komma att tas i anspråk för ytterligare bebyggelse för att stärka de regionala stråken mot Kungälv, Lerum, Öckerö och Kungsbacka. Utbyggnaden kräver stora infrastruktursatsningar, främst i form av kraftfull kollektivtrafik. Stora investeringar krävs också i kommunal service.

INRIKTNING

I huvudsak ska dessa områden utvecklas varsamt. Större förändringar kan komma att bli aktuellt först på längre sikt.

- En restriktiv hållning till ny bebyggelse som kan hindra framtida exploatering ska gälla.
- Ny bebyggelse kan tillkomma på längre sikt. Bebyggelsen ska utformas med en tillräcklig täthet för att skapa underlag för service och god kollektivtrafik.
- För att utbyggnad ska bli aktuell krävs kraftfulla satsningar på kollektivtrafik och annan infrastruktur.
- Hänsyn ska tas till värdefull natur- och kulturmiljö vid all ny bebyggelse och infrastruktur.

Beskrivning av stadsdelarna i ytter- staden finns i de stadsdelsvisa beskrivningarna för:

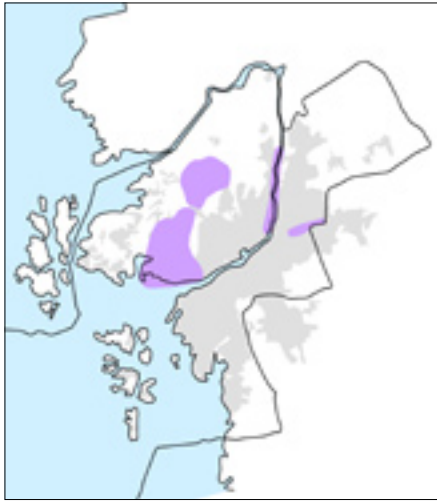
Askim
Backa
Kärre-Rödbo
Lärjedalen
Tuve-Säve



NY BEBYGGELSE PÅ SIKT
VÄRDEFULL NATUR- OCH KULTURMILJÖ
UTBYGGNAD AV KOLLEKTIVTRAFIK



STORINDUSTRI, HAMN OCH LOGISTIK



Områdena rymmer bl a Göteborgs hamn, Volvos industriområden och Göteborg City Airport. Fordonsindustrin och dess komponentbolag är en av Sveriges största och viktigaste näringsgrenar. Kommunikationerna på väg och järnväg är avgörande för att området ska fungera på ett bra sätt. Området kring Göteborgs hamn, Volvo och Göteborg City Airport är en resurs för lokalisering av störande verksamheter. Nytt läge och ökad kapacitet för hamnbanan utreds.

Kring Göteborgs infarter finns idag verksamheter som ofta har en koppling till logistikbranschen. I stråken finns också handel etablerad. Det finns stora behov av nya lägen för verksamhet inom logistik, både nya aktörer och omlokaliseringar från utbyggnadsområden. Områdena längs de stora lederna bör prioriteras för verksamheter med stort behov av transporter, i första hand logistikverksamheter.

INRIKTNING

Inriktning för storindustri, hamn och logistik syftar till att säkerställa dessa verksamheters möjlighet att utvecklas. God tillgänglighet och framkomlighet till hamn och storindustri är viktig. Följande inriktning gäller för dessa områden:

- Områdena bör reserveras i första hand för verksamheter som inte kan kombineras med bostäder.
- Framkomligheten för transporter till och från hamn-, logistik-, och storindustri ska bevakas och projekt som medför en bättre framkomlighet prioriteras.
- Ny handel ska koncentreras till redan befintliga större etableringar.

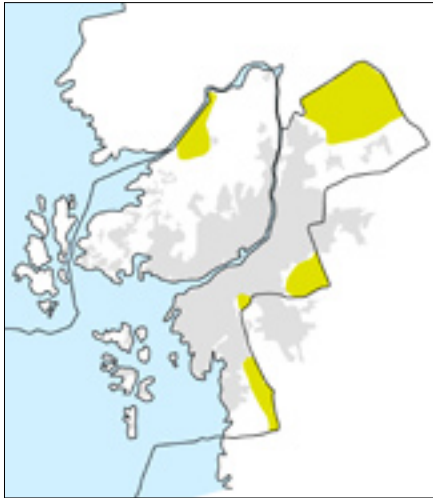
Beskrivning av stadsdelarna i område för storindustri, hamn och logistik finns i de stadsdelsvisa beskrivningarna för:

Torslanda
Tuve-Säve



PLATS FÖR VERKSAMHETER
GOD FRAMKOMLIGHET
BEGRÄNSAD HANDEL

NATUROMRÅDEN



I stadens utkanter finns stora sammanhängande naturområden som är en viktig tillgång för hela staden. Områdena som omfattas är Vättlefjäll, delar av norra Hisingen, Delsjöområdet, Ängårdsbergen och Sandsjöbacka. De möter i flera fall liknande landskap i grannkommunerna och är viktiga för hela regionen.

Här finns skogsområden där man kan finna tystnad och lugn, men också områden för idrott och lek, badplatser och flera andra möjligheter till rekreation och utevistelse. Inom områdena finns odlingslandskap som i många fall har stora kulturhistoriska värden. Områdena har också en viktig betydelse för att skapa förutsättningar för en biologisk mångfald.

De höga natur- och rekreationskvaliteter som finns i områdena ska bevaras då miljöerna bidrar till både fysiskt och mentalt välbefinnande, ger fritids- och rekreationsupplevelser och har stora estetiska, biologiska och kulturella värden. De stora naturområdena har i stor utsträckning skydd på grund av höga natur-, kultur- och friluftsvärden, till exempel Natura 2000-områden och naturreservat.

INRIKTNING

- De höga natur- och rekreationskvaliteter som finns i områdena ska bevaras.
- Tysta områden ska värnas.
- Ingen ny bebyggelse ska tillkomma.
- Särskild varsamhet vid bebyggelse i områden som angränsar till naturområden.
- Bättre tillgänglighet t.ex. genom väl utformade entrépunkter och ökad kollektivtrafik.
- Kanalisera besöksströmmar från känsliga områden.

Beskrivning av stadsdelarna i naturområden finns i de stadsdelsvisa beskrivningarna för:

Askim
Härlanda
Lärjedalen
Tuve-Säve
Örgryte



Foto: Fritz Kolbe



HÖGA NATURVÄRDEN
VÄRDEFULLA REKREATIONSOMRÅDEN
SÄRSKILD VARSAMHET
BÄTTRE TILLGÄNGLIGHET

Foto: Fritz Kolbe



INDEX

Den fetstilta texten anger del av översiktsplanen:

1: Del 1 **3:** Del 3
2: Del 2 **K:** Konsekvensbeskrivning

Ale **1:**71. **3:**64, 66, 75, 128-131
Alingsåsleden/E20 **1:**77, 79, 82. **2:**24. **3:**64, 73-75, 77-80, 83, 87, 128
allmän hamn **2:**34
allmänna intressen **1:**19, 21, 41, 44, 101. **2:**26, 43-44. **3:**9, 11, 18, 52, 60
allmän väg/väg 158/väg 155/väg 190/ väg 565. **2:**24. **3:** 20, 64, 74-75, 78, 80-83,128-129. **K:**23
Amundön **2:**22. **3:**16, 20, 36, 53
Angered **1:**13, 63, 75, 77, 91. **2:**12, 16, 40. **3:**12, 24-25, 28, 39, 46, 66, 83, 87, 105, 128, 136
Angered centrum **1:**38, 52, 55, 68, 80, 86, 108-109. **2:**8-9, 13. **3:**66
Askesby **2:**17. **3:**12, 16, 28
Askim **1:**83, 99, 101, 103, 118, 120, 124. **2:**13-14, 16, 20, 40-41, 47, 53. **3:**10, 12, 18, 20, 22, 35, 42, 49, 80, 96, 104, 108, 113, 127, 135-136. **K:**35, 41, 55
attraktiv stadsmiljö **1:**14, 20, 35, 47, 56
avfall **1:**21, 61, 103. **2:**12, 23, 33, 36, 58. **3:**94-98, 114, 119, 126, 131. **K:**17
avlopp **2:**11, 20, 23, 26-28, 32. **3:**95-97, 114, 127, 131. **K:**8, 17, 52
avstånd/bebyggelsefritt avstånd (se även skydds-avstånd) **1:**58, 87. **2:**24-26, 28-30, 34. **3:**68, 116. **K:**21, 24, 38-39, 46-47, 54

Backa **1:**116, 120. **3:**17, 46-47, 49, 66, 79, 85, 136
Backaplan **1:**38, 40, 52, 55, 66, 68-69, 86, 108, 114. **2:**8-9, 12-13, 41, 47. **3:**84-85. **K:**23
badplats **1:**38, 87, 100, 124. **3:**23-42. **K:**38
Bagaregården **1:**114. **2:**22, 42, 56. **3:**51
bangård/växlingsbangård/rangerbangård **1:**77, 102. **2:**45. **3:**68, 71-73, 84, 86, 120
Bangårdsviadukten **3:**79, 84
barriär **1:**37, 60, 67, 77, 82, 86-87, 91, 94, 114, 116. **3:**61-62, 70, 74, 85, 87. **K:**24, 37, 51
begravningsplats **2:**11, 13, 17, 24. **3:**48-49
bebyggelseområde **1:**35, 40, 55, 63, 82, 84, 86, 92, 108, 116. **2:**9-12, 14, 21. **3:**50, 52-53, 79
Bergsjön **1:**63, 87, 116. **2:**16, 42, 54. **3:**12, 38, 49, 83, 87, 136
bergtäkt **2:**12. **3:**109, 131
betydande miljöpåverkan **K:**5, 8-9, 14-15, 45, 47, 51-52, 56
bevarandeprogram **1:**95. **3:**51
Billdals skärgård **2:**22. **3:**10, 20
biogas **3:**95, 98
biotopskydd **3:**18-19
Biskopsgården **1:**63, 116. **2:**8. **3:**40, 48, 62, 109, 136
Björlanda **1:**103 118. **2:**13, 17, 23, 48. **3:**10, 12, 27, 31, 41-42, 49, 57, 82, 85, 100, 104
Björlandavägen/väg 565 **3:** 75, 78, 82, 85
Björnsjöås **2:** 57. **3:**54
blandstad/blandstadsbebyggelse **1:**35, 55, 69, 85, 103, 108-109, 114. **2:**42, 47-48. **K:**31, 38, 47
Bohusbanan **1:**11-12, 55, 77, 83. **2:**55. **3:**66, 68, 71-72, 85, 128
Boråsleden/Rv 40 **1:**79, 82. **2:**24. **3:**64, 74-75, 78, 80, 96

bostäder **1:**12, 14-16, 20, 35, 37-40, 45, 47, 52, 54-55, 57-58, 62-65, 68-69, 71, 75, 89, 91-92, 95, 100, 102, 105, 109-110, 112, 114, 116, 118, 122. **2:**8-10, 12, 26-28, 30-34, 36, 42-44, 47-48, 53, 55-58. **3:**51, 114, 134-135. **K:**6-8, 16, 20-24, 26, 28, 30-31, 34-39, 46-47, 49, 51, 55
Botaniska trädgården **2:**56. **3:**23, 36, 52
brand- och explosionsfarlig verksamhet **2:**26. **3:**120
Bronsålderssundet **2:**17, 57. **3:**10, 12, 31, 57
Brännö **1:**103. **2:**22, 44. **3:**49, 52, 85
buller **1:**21, 45, 75, 78, 82, 89-91, 103-105, 116. **2:**11-13, 25-26, 28-29, 31, 33-34, 36, 55-58. **3:**42, 68, 74, 89, 95, 100, 104, 112, 114-115, 131, 138. **K:**79, 25, 31, 34, 39-40, 46-48, 51-52, 55
byggnadsförbud **3:**75
byggnadsminne **1:**112. **2:**16, 24, 56-57. **3:**19, 46-47, 50-52, 54
bytespunkt **1:**37-39, 59, 69, 80, 87, 108-109, 116, 118. **3:**66, 88, 137
båtplats **1:**100-101

centrala Göteborg - förnyelseområden **1:**21, 39, 111, 114
centrala Göteborg - innerstaden **1:**21, 39, 112
centralen Göteborg/Centralstationen **1:**78, 81. **3:**48, 68, 72
centrum **1:** 34, 36, 38-39, 48, 52-53, 55, 68-69, 79-81, 91, 108, 110, 112-115, 118. **2:**47. **3:**49, 61-62, 64, 83, 84-86, 136. **K:**21, 24, 38

City **1:**36, 38, 66, 68, 86, 108, 112, 122. **2:**8-9, 40. **3:**136
cykeltrafik/cykelväg **1:**15, 37-38, 40, 59, 75, 78, 80-83, 90, 99-101, 109, 114, 116. **2:**9-10, 36, 42, 48, 58. **3:**60-63, 66, 77, 82, 84-86, 88, 127. **K:**20, 25, 34-35

dagvatten **1:**13, 57, 61, 93, 99. **2:**28, 34, 45, 53. **3:**97, 134-135. **K:**26, 51-52, 54

Delsjön/Delsjöområdet **1:**124. **2:**16, 22-23, 55-56. **3:**12, 16, 18, 23, 34, 38, 42, 54, 96-97, 105, 130, 134

deponi **1:**61. **2:**12-13, 30, 33, 35, 46. **3:**97-98, 114, 119, 131
detaljhandel **1:**66, 69-76. **K:**9, 14, 25, 38, 56

detaljplan **1:**11, 19, 21, 40-41, 44, 56, 61, 81, 85, 87-88, 96-97, 104. **2:**8-11, 20-21, 23-26, 29-34, 44-45, 52-56. **3:**10, 23, 42, 51, 60, 75, 77, 88, 97, 100, 106, 134-135, 138

dialog **1:**5, 19, 37-38, 44-45, 58, 69, 86-87, 96-97, 108. **2:**40. **3:**74

Djupedal **2:**17, 57. **3:**12, 18, 26, 40, 46, 54, 104-105

djurhållning **1:**93. **2:**32. **3:**116

djurskyddsområde **2:**23

Donsö **2:**22, 43. **3:**42, 49

dricksvatten/dricksvattenförsörjning **1:**35, 60-61. **3:**116, 119, 130. **K:**31, 52

ekonomiska konsekvenser **1:**17. **K:**41

ekologi **1:**14, 21, 45, 48-49, 64, 88, 91, 93-94, 96, 109. **2:**32, 44, 48. **3:**8, 17, 19, 26, 134. **K:**6, 10, 14-16, 20, 34, 41, 56

energi/energiförsörjning **1:**48, 50, 57, 60-61, 65-66, 97, 99, 101, 103. **2:**27, 29, 36. **3:**8, 94-97, 118, 131. **K:**9, 17, 21, 26, 30, 50, 53, 55

energiproduktion **1:**21. **2:**57-58. **3:**94. **K:**25

energidistribution **2:** 57. **3:**94, 96

energiskog **3:**95

europaväg/E20/E6/E6.20/E45 **1:**72, 76, 79, 82. **2:**24, 55. **3:**64, 66, 73-75, 77-84, 86,87, 128

extrema vädersituationer/extremt väder **1:**21, 35, 60-61. **2:**34. **3:**118-119, 134. **K:**52

farled **2:**12, 34-35, 57-58. **3:**90, 98, 106, 108

farligt gods **1:**41, 60-61, 75. **2:**20, 29, 33, 40-41, 45-46, 57. **3:**74, 119, 138

farliga ämnen **2:**26. **3:**46, 97, 120-123

fastighetsbildning **2:**26

fiske **1:**88, 98, 100. **2:**16-17. **3:**10, 16, 18, 23, 27, 31, 34-35, 38-39, 41-42, 52. **K:**54

fjärrvärme/fjärrkyla **1:**61, 103. **3:**94-95. **K:**21, 50, 53, 55

flyg, civilt och militärt **1:**45, 55, 79, 82, 89-90. **2:**25, 28, 34, 57. **3:**42, 67, 71, 89, 114-115, 122, 129. **K:**55

folkhälsa **1:**37, 85, 90-91. **3:**34, 61. **K:**24, 47

fornlämning **1:**37, 92, 97-98. **2:**16-17, 24, 33, 57. **3:**10, 28, 35-36, 40-41, 46, 52-53, 56-57. **K:**25, 49

Frihamnen **1:**45, 52, 75. **2:**8, 10, 12, 47-48, 57. **3:**85

friluftsliv **1:**21, 39-41, 92, 94, 98-99, 101, 118. **2:**12, 14-17, 32, 35, 52, 54-55. **3:**8, 10-12, 16-20, 22, 25, 27, 34-40, 52, 105, 127, 137. **K:**7, 34, 54-55

fritidshus **1:**97. **2:**11, 20-21, 31-32. **3:**10

Frölunda **1:** 63, 116. **3:**46, 49, 134, 136

Frölunda torg **1:**38, 52, 55, 68, 80, 86, 108-109. **2:**8-9, 13

fysisk tillgänglighet **1:**35, 37, 63-64, 91, 94, 98. **2:**27, 36. **3:**139

Fåglevik **2:**23, 54. **3:**17, 31

färjeterminal **1:**36, 75-76, 99. **2:**57

fördjupning av översiktplan **1:**41, 61, 74, 76, 77, 99, 103, 114. **2:**8, 11, 40. **3:**85, 113, 135. **K:**9, 14, 45, 54, 56

förorenade massor/förorenad mark **1:**37, 102. **2:**12-13, 30, 33, 40-41, 46. **3:**98, 114, 131. **K:**25-26, 47, 53

förorenade områden **1:**41. **2:**12, 20, 30, 33, 40-41, 46. **3:**114

Försvarsmakten **1:**104. **2:**29-30, 59. **3:**100

Galterö **2:**22, 54. **3:**16, 18-20, 35

Gamla Älvsborg **2:**56. **3:**51

Gamlestaden **1:**38, 41, 52-53, 55, 68, 80, 86, 108-109, 114. **2:**8-10, 13, 22, 41-42. **3:**64, 66, 70, 79, 129. **K:**23

Gamlestaden - Bagaregården **1:**114. **2:**22, 41

gasledning **2:**29, 58. **3:**94-95, 120

geografiska riktlinjer: Kusten och skärgården **3:**10

golf **1:**103. **2:**11, 13, 16, 32. **3:**38, 42, 98

grunda områden/grundområden **2:**34-35. **3:**10, 27, 30, 35, 41, 106

Gråbovägen/väg 190 **1:**11. **2:**14, 24. **3:**75, 83, 87, 127, 128. **K:**54

grustäkt **3:**26

grönstruktur **1:**91, 94, 96. **2:**33. **3:**134. **K:**10, 25, 56

Gullbergsvass **1:**36, 52, 74-76, 82, 102, 114. **2:**8, 10, 12. **3:**48, 66, 68, 72, 84, 86. **K:**16-17

Gunnared **1:**116. **3:**136

gångtrafik/gångväg **1:**91. **3:**61, 64. **K:**6

Gårda **1:**15-16. **2:**56. **3:**48, 50

Göddered **2:**17. **3:**12, 16, 28, 104

Göta- och Trollhätteleden/E45 **1:**82. **2:**24. **3:**64, 66, 70, 74-75, 77-80, 83, 86-87, 128

Göta älv/Göta älvs dalgång **1:**35-36, 38, 40, 53, 61, 74, 79, 81, 114. **2:**9, 12, 16-17, 22-23, 57-58. **3:**12, 16-17, 23-28, 35, 39-40, 61-62, 71-72, 85-87, 90, 95-96, 104, 112-113, 127-128, 130, 138. **K:**52, 54

Götalandsbanan **1:**53, 79, 81. **3:**68, 71, 128

Göta älvbro **1:**37, 75, 78, 81. **3:**79, 86. **K:**30

Göteborgsregionens kommunalförbund/Göteborgsregionen/GR **1:**20, 34, 41, 50, 52-53, 59, 64, 67, 81. **3:**64, 72, 126-129, 137

Hakered **2:**17, 22. **3:**16, 26, 28, 40, 56. **K:**46

hamn/Göteborgs hamn **1:**20-21, 36, 39-41, 45, 56, 60-61, 72-77, 79, 95, 98-99, 102, 104, 109, 111, 114, 122. **2:**10-14, 31, 34, 43-44, 52-55, 56-58. **3:**10, 30, 42, 52, 62, 67-68, 70, 72-73, 77-81, 86, 90, 94, 98, 106, 120, 131. **K:**8, 16, 23, 30, 42, 46, 52

Hamnbanan **1:**11-12, 15, 36, 45, 52-53, 61, 72-75, 77, 81, 122. **2:**43, 47, 57-58. **3:**68, 70, 72-73, 81, 85, 128. **K:**8, 23, 51

handel **1:**15, 20, 35-36, 38, 40, 50, 52, 54, 66-70, 72-73, 79-80, 86-87, 108-109, 112-114, 122-123. **2:**10-13, 30-31, 42, 47-48. **3:**73, 85, 126-127, 129. **K:**2, 22-23, 28-31, 39, 42, 47

handelscentrum/handelscentra **1:**66, 68-69. **2:**42. **K:**22, 39

Hisingsleden/Norrleden/E6.20 **1:**72, 76-77, 82. **2:**12. **3:**40, 64, 73, 75, 78, 81-82, 87. **K:**29

Hult Åsen **3:**16, 20, 34, 129

hållbar utveckling **1:**14, 34, 48-49, 61, 65, 84, 109. **2:**27, 43-44, 48. **3:**134, 137-138. **K:**7, 14-15, 34, 45

hälsa **1:**63, 88-91, 94, 108. **2:**26-28, 31. **3:**34, 61, 112, 115. **K:**24, 28-31, 34, 36, 45-47, 52

Härlanda **1:**116, 124. **3:**48-49, 136

Härryda **1:**71. **3:**23, 64, 97, 129-131

häst **1:**88, 93. **2:**13, 28, 36, 48. **3:**42, 116

industri **1:**21, 36, 40, 66, 68-74, 77, 80, 92, 95, 102-104, 111, 114, 122. **2:**10, 14, 29, 31, 43-47, 54, 57-58. **3:**10, 30, 50-51, 67, 73, 90, 93-94, 98, 112, 114-115, 127. **K:**7, 16, 23, 25, 31, 34, 42, 49, 52

industrispår **1:**77. **3:**67, 72-73. **K:**44

integration **1:**34, 48-49, 63, 86-87. **2:**47. **3:**134, 139. **K:**7, 24, 31, 35-37

jordbruk **1:**11, 61, 92-93, 103, 118. **2:**11, 32, 55. **3:**8, 10, 18, 24, 52, 56, 98, 104. **K:**50, 54-55

järnväg **1:**11-12, 36, 40, 61, 72, 74, 76-83, 89, 102, 109, 114, 122. **2:**9, 13, 28, 33, 43, 45-46, 55, 57-58. **3:**60, 64-65, 67-73, 89, 115, 119, 127-128, 137-138. **K:**8, 46, 51, 53

K2020 **1:**15, 36, 64, 78, 80-81, 83, 87. **3:**64-65, 84, 86-87, 128, 137. **K:**39

Kallhed **2:**17, 22. **3:**12, 16, 31, 57

Kastellgården **3:**56

Klippan **2:**56. **3:**51

knutpunkt/strategisk knutpunkt **1:**5, 20, 35-39, 50, 52-53, 55, 58-59, 63-65, 68, 72-73, 80-81, 86, 108-111, 114, 116. **2:**8-9, 13, 47-48. **3:**66, 127-128. **K:**6, 16, 20-21, 23, 42-43

KOLLA **3:**66

koloniområde/kolonistugor **1:**91, 96. **2:**12, 32. **3:**51

komplettering/kompletteringsbebyggelse **1:5**, 20, 35, 38-40, 55, 62-64, 69, 71, 80, 108-111, 116-118. **2:8-13**, 32, 44-46, 52-56. **3:10**, 17, 51-52, 82, 85, 106, 114. **K:6-7**, 9, 16, 20-22, 24-25, 31, 34-38, 40, 42, 48-49. **K:21**, 25, 37

Kortedala **1:114**, 116. **2:16**, 42. **3:12**, 38, 79, 136

kollektivtrafik **1:13**, 15, 34-41, 53-55, 58-59, 61, 63-65, 68-69, 71-72, 78-83, 87, 90-91, 100, 108-121, 124. **2:8-10**, 13-14, 28, 31, 47-48, 58. **3:10**, 60-61, 64-66, 77, 80, 82, 84-88, 112, 126-129, 134, 137. **K:6-7**, 9, 15-16, 20, 22-25, 34-40, 46-48, 51, 53, 55

kombiterminal **1:36**, 72, 74, 76-77, 102. **2:13**, 54-55. **3:68**, 72-73, 77, 83, 128, 138. **K:29-30**

kompensationsåtgärd **1:88**, 91, 96. **3:16**. **K:29**, 51, 54-55

kommunikation **1:11-12**, 35, 60-61, 77, 81-83, 86, 112, 122. **2:13-14**, 21, 25, 33, 52, 57. **3:8**, 60, 67, 72, 85. **K:8**, 38-39, 44. **K:8**, 38-39, 44

konsekvenser **1:17**, 21, 41, 60, 68, 110. **2:54**. **3:119**. **K:6-7**, 14-16, 20, 31, 33-34, 36, 41

kraftledning **2:29-30**, 34. **3:96**, 120, 127. **K:54**

kultuhistoriskt värdefull bebyggelse **1:16**, 37, 59, 97. **2:21**, 27, 36, 44, 55-56. **3:48**, 50, 53. **K:26**, 49

kulturlandskap **1:98**. **2:11**, 14, 16-17, 32, 35. **3:34**, 40, 45-46, 50, 53-54, 56-57. **K:29**, 35, 49, 54-55

kulturmiljö **1:9**, 16, 20-21, 35, 37, 39-41, 47, 77, 91-93, 95-97, 112, 114, 120-121. **2:10-11**, 24, 27, 32-33, 36, 54, 56-57. **3:10-12**, 16, 19, 23, 34, 46, 50-51, 53, 105, 137. **K:7-9**, 25, 28-31, 34, 49, 51, 54-55

kulturminneslagen (KML) **1:97**. **2:24**, 32, 57. **3:46-49**

Kungsbacka **1:71**, 120. **3:22**, 64, 68, 74, 127-128, 130-131

Kungsbackaleden/E6.20 **3:64**, 74-75, 78, 80-82

Kungsladugård **2:36**, 56. **3:51**

Kungälv **1:71**, 80, 83, 109, 120. **3:27**, 71-72, 75, 79, 97, 127-131

Kungälvleden/E6 **2:24**, 55. **3:40**, 64, 74-75, 79

kust/kustnära område/skärgård **1:16**, 20-21, 34-35, 37, 48, 52-53, 90-92, 94, 98-99, 101, 111, 118. **2:9**, 12, 16-17, 20, 22-23, 26, 32, 52. **3:8**, 10, 12, 35-36, 41, 53-54, 72, 106, 108, 113, 130, 135. **K:7**, 16, 21, 24, 26, 28, 30, 34, 38, 49-50, 54

Kust- till kustbanan **3:68**, 71, 129

kyrkobyggnader/kyrkotomter **2:13**, 24. **3:48-49**

kärnan **1:34**, 38, 53, 72-73, 108, 110, 114. **3:66**. **K:7-9**, 21-22, 26, 30, 36, 39, 42-44

Kärna-Rödbo **1:120**. **3:136**. **K:35**, 41

Landala egna hem **2:36**, 56. **3:51**

landskapsskydd **2:23**. **3:17**, 26-27

Lerum **1:71**, 120. **3:75**, 127-128, 130-131

Lindholmen **2:56**. **3:48**, 51, 64

logistik **1:20-21**, 35-36, 39, 47, 50, 54, 66, 69-70, 72-77, 81-82, 109, 111, 122. **2:58**. **3:73**, 78, 128. **K:17**, 23, 28-30, 42

lokala torg **1:15**, 36, 56, 65-66, 68, 116. **K:9**, 22, 30-31, 40

luft/luftkvalitet **1:21**, 36, 41, 53, 61, 78, 88-92. **2:29**, 31, 57. **3:28**, 74, 112, 114, 127. **K:6-7**, 9, 20-21, 25, 31, 34, 36, 45-48, 51-55

luftfart (se även flyg) **2:25**, 57. **3:89**

Lundby **1:114**, 116. **2:12**, 35. **3:49**, 136

Lundbyleden/E6.21 **1:74**, 77. **2:47**. **3:74**, 84-85

länsstyrelsen/länsstyrelsens granskningsytttrande **1:21**, 41, 45, 61, 88, 90, 97, 100. **2:22-24**, 33, 52-53, 56-58. **3:8**, 16-20, 22-23, 26-28, 30-31, 34, 36, 40, 46, 48, 52, 54, 56, 75, 89, 94, 96-98, 100, 112-113, 119-120, 126-127, 137-138. **K:15**, 45-46, 56

Lärjeån **1:13**. **2:16**, 23, 34, 42, 54-55. **3:12**, 17, 24-25, 39, 87, 113. **K:7-8**, 25, 34, 49, 51

Lärjeåns dalgång **1:11-12**. **2:22**, 55. **3:16**, 39. **K:55**

Lärjedalen **1:116**, 120, 124. **3:131**, 136

Majorna **1:63**, 75, 87, 116. **2:56**. **3:47-48**, 51, 136

mast **2:30**, 59. **3:100**, 134. **K:54**

mellankommunala frågor **1:21**, 41. **3:11**, 127, 130

mellanstad **1:11-12**, 21, 35, 39, 63-65, 71, 80, 108, 111, 116. **K:6**, 16, 22, 35-37, 54

miljöanpassat byggande **1:57**, 59, 65. **2:27**. **K:53**, 55

miljöbalken (MB) **1:21**, 41. **2:8**, 22, 26-27, 34-35, 43, 52-53, 59. **3:8-11**, 16-19, 34, 50, 52, 67, 74, 94, 96, 100, 104-106, 109, 112. **K:8**, 14, 45, 51, 56

miljö- och riskfaktorer **1:17**, 21, 41, 61, 82, 99, 102. **2:13**, 26, 28-30, 33. **3:11**, 74, 89, 111-112. **K:46**

miljökonsekvenser **1:44**. **2:27**, 54-56. **3:87**. **K:8**, 40, 45, 47

miljökvalitetsmål **1:88**, 92-93. **3:137**. **K:9**, 15, 17, 45-46, 52-56

miljökvalitetsnorm (MKN) **1:41**, 78, 88-89, 91. **2:29**. **3:60**, 112-113, 115, 138. **K:7**, 9, 25, 34, 45-47, 52-54

mobilmät/mobilmast **1:61**. **2:30**, 36

motorsport **1:104**. **3:42**, 131

mudder **2:12**, 35. **3:90**, 98, 106, 108, 114, 134

mångfald **1:14**, 16, 20, 35, 37-38, 47, 59, 63-64, 72, 84-85, 91-92, 109. **2:45**. **3:16-18**, 34, 113. **K:7**, 9-10, 16, 24, 28, 30-31, 37, 40, 42, 45, 54-56

Mölnadal **1:61**, 71, 80, 109. **2:48**, 56. **3:22-23**, 62, 64, 71, 80, 97, 127, 129-131

Mölnadalsån **2:56**. **3:130-131**

Mölnadalsåns dalgång **1:114**. **2:41**, 58. **3:129**

mötesplats **1:14**, 39, 57-58, 60, 68-69, 88, 100, 114, 116-117. **2:42**. **K:7**, 24, 37-38

Natura 2000/Natura 2000-områden **1:41**, 77, 98, 101, 103, 124. **2:16-17**, 22-23, 51, 53-55, 57-58. **3:16-17**, 20-28, 30-31, 35, 87. **K:6-8**, 20, 23, 25, 29, 34, 45, 49, 51-52, 56

naturgas **2:58**. **3:94-95**, 120, 127, 131

naturminne **2:16**, 22. **3:17**, 30

naturområde **1:21**, 39, 88, 91, 94, 96, 111, 124. **2:54-55**. **3:16-18**, 34, 36. **K:39**, 45, 49, 51, 55

naturreservat **1:91**, 96, 98, 101, 124. **2:9**, 16-17, 20, 22, 53-58. **3:10**, 16-28, 30-31, 34-36, 38-41, 52, 54, 56, 106, 108. **K:54-55**

naturvård **1:92**. **2:14-17**, 32, 35, 52-55. **3:12**, 17-18, 20, 25, 28, 34, 36, 40, 98, 105, 113, 137. **K:54-55**

Nordre älv/Nordre älvs dalgång **1:101**. **2:17**, 22-23, 53-55. **3:10**, 12, 16-17, 23, 26-28, 31, 34, 39-41, 106, 128, 130

Norge-Vänerbanan **1:74-75**, 77, 79. **3:60**, 70, 128. **K:8**, 51

norra Guldheden **2:16**, 56. **3:12**, 23, 51

Norra älvstranden **1:87**. **2:36**, 40. **3:66**, 85, 136. **K:16-17**

Nya varvet **1:101**. **2:56**. **3:36**, 48-49, 52

Nya Älvsborg **2:17**, 56. **K:29**

näringsliv **1:17**, 20, 25, 35-36, 38, 41, 47, 52, 54-55, 70-73, 79, 82, 108, 110, 112-114. **2:45**, 52. **3:10**, 72, 94, 126, 139. **K:7-8**, 21, 23, 28, 30, 34-36, 41-43

Olofstorp **1:87**. **2:16**, 23. **3:24**, 39, 104-105

Olskroken **3:62**, 68, 70, 72

områden med särskilt stora värden för naturvård, friluftsliv, landskapsbild och /eller kulturlandskap **1:101**.

områdesbestämmelser **1:44**, 97. **2:17**, 20-22, 32-33, 53, 55, 57. **3:28**, 52, 54, 56-57

områdesvisa inriktningar **1:21**, 39, 59, 76, 80, 86, 101, 107, 111. **2:8**, 10. **3:73**

parkering **1:**15, 69, 81, 99-100. **2:**36, 48, 56. **3:**35, 88, 137. **K:**21

Partihallslänken **1:**77, 82. **3:**77-79

Partille **1:**66, 71, 80, 109. **2:**47, 54. **3:**39, 64, 66, 77, 83, 87, 97, 127-131

plan- och bygglagen (PBL) **1:**17, 19, 41, 44, 56, 92. **2:**20-21, 26-27, 30, 32, 40, 52. **3:**8-9, 11, 75, 113, 135, 138. **K:**14, 45

policy **1:**21, 61, 63-64, 81, 88. **2:**20, 27-30, 33-34, 36, 45. **3:**88, 116, 134-135, 138. **K:**36, 54

radon **2:**30. **3:**116

Ragnhildsholmen **2:**17, 57. **3:**12, 26, 28, 56

ramsar **3:**27

region **1:**20, 34-39, 41, 48, 50, 52-57, 62-74, 76, 78-83, 85, 87-88, 92-93, 96, 98, 102-105, 108-110, 112, 114, 118, 120, 124. **2:**54, 57. **3:**28, 35, 42, 60, 64, 67-68, 71-72, 77, 81, 95, 97, 109, 112, 126-129, 131, 137-138. **K:**7-8, 17, 20-23, 25-28, 30-31, 36-37, 39, 41, 43-44, 47, 50, 53

reklam/reklamanordningar **2:**36

rekreation/rekreatiansanläggningar **1:**16, 20, 35, 37, 40, 47, 63, 88, 90-94, 96, 100-101, 109, 112, 114, 116, 118-119, 124-125. **2:**9-13, 16, 27, 30, 32, 42, 44, 47, 55-56. **3:**11, 18-20, 35-36, 41, 67, 112. **K:**21, 24-26, 28-31, 39, 42, 46-47, 49, 55

riskfaktorer **1:**17, 21, 41, 60, 82, 91, 99, 102. **2:**13, 26, 28-29, 30, 33. **3:**11, 74, 89, 111-112, 117

ridsport **1:**16. **2:**11, 13. **3:**34-42

ridanläggningar **1:**16. **2:**16-17, 32. **3:**36, 38-42

riksväg/RV40 **1:**79, 82. **2:**24. **3:**64, 72, 74-75, 78, 80, 86, 96

Ringön **1:**114. **2:**8, 10, 14, 47-48. **3:**86. **K:**10, 44

riksintresse **1:**5, 17, 19, 21, 40, 41, 44-45, 101, 118. **2:**8, 21, 29, 52-59. **3:**8, 11-12, 130

- för naturvård **1:**98, 103. **2:**16-17, 23, 55. **3:**17-19, 22-28, 31, 40, 137
- för friluftslivet **2:**16. **3:**34-40, 137
- för kulturmiljövården **1:**40, 98, 103, 112. **2:**10, 16-17, 27, 56. **3:**50-57. **K:**25, 49
- för yrkesfisket **3:**106, 138. **K:**54
- för energidistribution **3:**94-95
- för kommunikation/järnväg/luftfart/sjöfart/väg **1:**45, 102. **2:**34, 53, 56-58. **3:**67-84, 89-90, 137-138
- för industriell produktion **2:**58. **3:**94
- för avfallshantering **3:**97
- för totalförsvaret **3:**100

robust samhälle **1:**20, 35, 47, 60. **K:**28, 30-31, 54

Rya skog **2:**17, 22. **3:**12, 16, 30, 34

S2020 **1:**84

Saltholmen - Långedrag **2:**41, 48. **3:**42

samlad bebyggelse **2:**21

samspelsintegration **1:**85, 87. **K:**37

Sandarna **2:**56. **3:**51

Sandsjöbacka **1:**124. **2:**16, 22-23, 53, 55. **3:**12, 16-17, 22, 34-35, 54, 104-105, 130

segregation **1:**14, 34, 48-49, 62, 64, 84, 86. **K:**26, 30, 37

sjöfart **1:**36, 56, 77, 89. **2:**34, 53, 56-58. **3:**51-70, 90, 112, 128, 137

skjutbana **1:**104

skogsbruk **1:**21, 35, 60. **3:**25, 34, 39, 104-105. **K:**10, 25, 50, 56

skred/skredrisk **2:**30. **3:**24-25, 117-118, 137. **K:**8, 52, 54

skyddsavstånd **2:**10, 24, 26, 29-31, 48. **3:**95, 120. **K:**54

Sillvik **2:**22-23, 51. **3:**16-17, 31, 34

Skändla **2:**17, 22. **3:**12, 16, 28, 40, 48, 56, 104-105

slam **1:**61, 103. **3:**95, 98, 114

Slottsskogen **2:**16, 56. **3:**12

småbåtshamn **1:**39, 98-101, 103, 114, 118. **2:**12-13, 34, 44. **3:**42, 130-131. **K:**38, 54

sociala konsekvenser **K:**15, 36

socialt robust **1:**60

sociotop **1:**58, 88, 92, 94, 96. **3:**11, 26, 134. **K:**55

solenergi **3:**95

Spår2050 **1:**84. **3:**72, 137

stadsutveckling **1:**14, 17, 37, 53, 58-59, 74, 92, 102, 109. **2:**11, 30-31, 52. **3:**72, 88

storindustri/hamn och logistik **1:**21, 73, 76, 111, 122. **3:**73. **K:**8, 16-17, 23, 28-30, 42, 46, 52

strandskydd **1:**99, 101. **2:**16, 22-23, 55. **3:**17, 19-20, 22-27, 34-35, 39

studentbostäder **1:**62

strategiska frågor **1:**14, 17, 19-20, 25, 35, 45, 51, 91, 94. **2:**10. **3:**131. **K:**14-15, 20

Styrsö **1:**41. **2:**22, 41, 44, 55-56. **3:**19, 49, 52, 108

störande verksamhet **1:**40, 54, 73, 98, 105, 109, 122. **2:**10-12, 31. **3:**10. **K:**23, 26, 47-48

särskilda hushållningsbestämmelser **2:**52

särskilda lokaliseringar **1:**20, 35, 37, 102, 105. **3:**131. **K:**23, 26, 28, 31

Säröleden/väg 158 **2:**24, 47. **3:**64, 72, 74-75, 80, 128

Säveån **1:**53. **2:**16, 23, 42, 54-55. **3:**12, 17, 23-24, 113, 130. **K:**7-8, 25, 29, 34, 49, 51

Söderleden/Västerleden/E6.20 **2:**58. **3:**64, 72, 74-75, 78, 80-82

Södra Centrumförbindelsen **3:**79-80, 84

Södra Skärgården **1:**98, 101, 118. **2:**12, 16, 23, 43-44, 48, 58. **3:**10, 12, 19-20, 34-35, 52, 100, 106, 108, 134-136

teleanläggningar **2:**59. **3:**100

tillgänglighet/fysisk tillgänglighet **1:**15-16, 34-39, 52-55, 58, 63-65, 68-69, 72-73, 79-82, 84, 91, 94, 98-101, 108, 112, 114, 118. **2:**13, 27, 36. **3:**38, 60-61, 66, 71, 74, 78, 81-82, 86-88, 130, 139. **K:**9, 22, 24, 26, 30, 38-40, 42-43, 54-55

tillväxt **1:**13, 20, 34, 36, 45, 48-50, 52-54, 70-72, 74, 78, 81, 83, 85, 88, 108. **3:**72, 112, 127, 137. **K:**8, 17, 21, 23, 30, 34, 36, 40-41, 53

Tomtebacken **2:**23, 53. **3:**17, 28

Torslanda **1:**61, 104, 118, 122. **2:**17, 58. **3:**12, 17, 30-31, 41-42, 49, 56, 72, 78, 81-82, 136. **K:**23, 39, 55

Torslandavägen/väg 155 **2:**24. **3:**64, 74-75, 81-82, 129

Torsviken **1:**45, 77, 101. **2:**12, 14, 17, 22-23, 35, 53, 57-58. **3:**12, 16-17, 30, 41, 95, 98, 119. **K:**7-8, 23, 25, 29, 34, 49, 51-52

totalförsvaret **1:**104. **2:**29, 58-59. **3:**8, 10, 35, 94, 100, 114

transportbehov **1:**15, 20, 35-36, 64, 72, 78, 90-91. **K:**6, 9, 24, 28-31, 53, 55

trygghet **1:**37, 49, 58, 60, 63, 65, 69, 82, 84-87, 90-91, 108, 114, 116. **2:**27. **3:**61, 135. **K:**7, 25, 34, 36, 38

Tumlehed **2:**17, 22-23, 53, 57. **3:**10, 12, 16-17, 31, 34, 56

Tuve-Säve **1:**116, 120, 122, 124. **3:**136

Tynnered **1:**63, 116, 118. **3:**136

underlagsmaterial **1:**37, 96. **2:**52. **3:**19, 26, 133-134

utbildnings-/studentstad **1:**36, 54, 70, 72

utbyggnadsordning **1:**20, 38, 101, 108. **2:**14. **3:**60, 74. **K:**22, 34

utbyggnadsplanering/UP **1:**63, 110. **2:**9. **3:**134. **K:**6, 16

utredningsområde

- för framtida bebyggelseområde **1:40, 65. 2:9, 14**
- för framtida verksamhetsområden **1:40. 2:9, 14**
- för framtida kommunikation **1:11-12, 40, 81. 3:72, 79, 83-87**
- för framtida vindkraft **1:40, 101, 103. 2:14, 57**

utställning **1:5, 20, 25, 44-45. K:9, 34, 38, 40, 44, 56**

utställningsutlåtande **1:5, 17-18, 20-21, 25**

VA/VA-anläggning **2:20, 27, 31. 3:10**

Vargö **2:22. 3:16, 20, 34-35, 106, 108**

vatten **1:5, 21, 35, 39, 41, 52-53, 58-61, 88, 90, 92-93, 98-100, 103, 112, 114-115. 2:8, 10-12, 14-16, 19-20, 23-24, 26-28, 30-32, 34-35, 40-41, 43-45, 46, 53, 56. 3:8, 10, 16-20, 22-27, 34, 39-42, 46, 50, 67, 74, 94, 96-97, 100, 106, 108-109, 112-114, 116, 119, 127, 130, 136-137. K:6, 8, 14, 17, 45-46, 51-52, 54**

vattenskyddsområde **1:61. 3:27, 96, 113, 138. K:25, 47, 52**

vattentäkt **1:35, 61. 2:23, 46. 3:27, 96-97, 114, 130, 138. K:52**

verksamhetsområde **1:40, 71-73, 75-76, 99, 104, 116. 2:9-12, 14, 31, 43, 55. 3:78-79, 81. K:29, 47, 52**

vibrationer **1:91. 2:12, 28, 31. 3:68, 114, 138. K:51**

vindkraft **1:11-12, 40, 61, 99, 101, 103. 2:13-14, 28-30, 35, 53, 57. 3:95, 131. K:52-54**

Vinga **2:12, 16, 22, 35, 54, 56. 3:12, 16, 19, 34-35, 47, 52, 98, 106, 108**

volymhandel **1:36, 66, 68-69, 72. 2:47. 3:129**

Vrångö **2:22-23. 3:16-20, 34-35, 49, 106, 108**

vägar/allmän väg/europaväg/riksväg **1:12, 40, 61, 82-83, 86, 89. 2:13, 21, 24, 28, 33, 45-46, 55, 57. 3:60-62, 74-85, 104, 112, 115, 137-138. K:8, 30, 39, 46, 52**

Välen **2:16, 22. 3:12, 16, 20, 22, 36, 42**

Vänerbanan **1:74-75, 77, 79. 3:68, 70, 128**

Vänersjöfart **K:23**

Västkustbanan **1:79. 3:68, 71-72, 129**

Västlänken **1:11-12, 15, 34, 36, 52-3, 55, 79, 81. 2:48. 3:64, 68, 71-72, 128, 138. K:8, 51**

Västra Götalandsregionen/VGR **1:20, 34, 41, 50, 81. 3:60, 64, 72, 74, 126-127, 137. K:41**

Västra stambanan **3:68, 71, 128**

västra Torpa **2:56. 3:51**

Vättlefjäll **1:90, 124. 2:12, 16, 22-23, 36, 53, 55, 57. 3:12, 16-18, 25, 34, 39, 54, 105, 130**

yrkesfiske **1:21. 2:14-16, 32, 35, 54. 3:20, 34, 52, 103. K:54**

ytterhamn/ytterhamnar **1:41, 72, 74, 76-77, 79. 2:10, 12-13, 22, 26, 31, 41, 43, 56-57. 3:52, 72, 81, 90**

ytterstad/ytterområden/framtida utvecklingsområden **1:11-12, 20-21, 35, 38-40, 62-63, 65, 71, 109, 111, 114, 120. 2:8-9, 14, 20, 31, 57. K:6, 16, 36. K:7, 30, 34-35, 49-50**

Ålvsborg **1:116, 118. 3:48-49, 136**

Ånggården **2:56. 3:23, 52**

Ånggårdsbergen **2:16, 22, 30, 54-55. 3:12, 16-17, 34, 36, 116, 130**

Öckerö **1:11-12, 71, 120. 3:75, 81, 129-131. K:55**

ÖP99/Översiktsplan 99 **1:17, 19-20, 35, 45, 66, 73, 102. 2:46-47. 3:104, 114. K:41**

Örgrüte **1:114, 116, 124. 3:49, 136**

översvämning/höga vattenstånd **1:60-61. 2:30, 34. 3:97, 131. K:8, 52, 54**

Öxnäs **2:17, 22-23, 53, 55, 57. 3:12, 16-17, 28, 56**



Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

POSTADRESS: GÖTEBORGS STADSBYGGNADSKONTOR, BOX 2554, 403 17 GÖTEBORG
TELEFON: 031-368 15 00 E-POST: SBK@STADSBYGGNAD.GOTEBORG.SE
WWW.GOTEBORG.SE/OVERSIKTSPLAN