

7 Fördjupade analyser för Mölndal, Landvetter flygplats och Borås

På sträckan Göteborg-Borås studeras stationslägen i Mölndal, vid Landvetter flygplats och i Borås, se Figur 7.1, Figur 7.2 och Figur 7.3. För att bättre förstå förutsättningarna på dessa platser har Mölndal, Landvetter flygplats och Borås analyserats på en mer fördjupad nivå än de översiktligt beskrivna karaktärsområdena i kapitel 5.

Syftet med de fördjupade platsanalyserna är att skapa ett kunskapsunderlag för att förstå konsekvenserna av olika möjliga stationslägen och vad som är viktigt att beakta i valen och bortvalen av de olika stationsalternativen och de anslutande korridorerna.

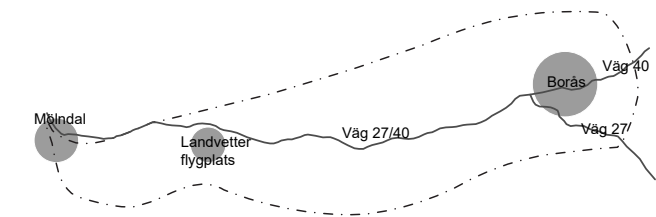
En integrerad landskapskaraktärsanalys är till viss del även tillämplig i stadsmiljö, men förutom att stadens olika områden beskrivs och analyseras läggs ett extra fokus på att analysera stadens stråk och samband. Denna fördjupade platsanalys ger sammanfattningsvis ett underlag för att beskriva den aktuella platsens känslighet och potential för olika typer av stationer och den nya järnvägen.

För att skapa en överskådlighet och tydlighet i ILKAN som helhet har Mölndals, Landvetter flygplats och Borås känslighet och potential sammanfattats under respektive karaktärsområde i kapitel 5.

Beskrivningarna av bebyggelseområden, stråk och samband i de fördjupade platsanalyserna grundas likt landskapsanalysen på olika tematiska studier, som sammantaget ger en bred bild av den aktuella miljön och förklarar varför saker ser ut som de gör.

Genom stöd i kartor och text är de fördjupade platsanalyserna i detta kapitel uppbyggda enligt följande struktur:

- Beskrivning av stadens eller platsens historik och nuläge
- Översiktlig beskrivning av topografi och ekologiska strukturer
- Översiktlig beskrivning av stråk, samband och de största målpunkterna
- Beskrivning av stadens/platsens bebyggelsestruktur och indelning i olika bebyggelseområden med en beskrivning av deras olika karaktärsdrag
- En beskrivning av platsens utvecklingstrender
- Befolkningsstrukturen redovisat i olika kartmaterial



Figur 7.1 Flygfoto över Mölndal. (Foto: Per Pixel, 2020)



Figur 7.2 Flygfoto över Landvetter flygplats. (Foto: E-matic, 2015)



Figur 7.3 Flygfoto över Borås. (Foto: Per Pixel, 2015)

7.1 Fördjupad analys Mölndals stad

7.1.1 Historik och nuläge

Mölndal har en strategisk plats i mötet mellan Mölndalsåns dalgång, Rådasjöns dalgång och Fässbergsdalen, se Figur 7.4. De första bosättningarna i trakten låg troligtvis kring sjösystemet som går från Landvettersjön via Rådasjön och Stensjön ner till Mölndalsån och vidare ut mot Göta Älv. På stenåldern låg havsnivån cirka 20 meter högre än idag och hela dalgångens botten var en farbar havsvik, vilket fornlämningar utmed bergssidorna vittnar om. I och med landhöjningen har havsvikarna dragit sig undan och efterlämnat ett bördigt landskap i dalgångarna. Jordbruket var därför tidigt livskraftigt i området. Dalgångarna var fortsatt viktiga kommunikationsleder, både på vatten och längs vägar.

Mölndalsåns fors, Mölndalsfallen, har också haft stor betydelse för Mölndals framväxt. Att nyttja kraften i forsen möjliggjorde att komplementnäringar till jordbruket kunde växa fram. Mölndal, möllornas dal, var från början namnet på bebyggelsen kring Mölndalsfallen där det redan på 1300-talet fanns en liten by. De vattenkvarnar som fanns här vid den tiden användes till att mala traktens mjöl.

Närheten till den växande staden Göteborg blev en stor drivkraft för Mölndals olika näringar. När det nuvarande Göteborg började anläggas i början av 1600-talet skapade kvarnarna möjligheter för den senare framväxande textilindustrin genom till exempel beredning av filter och stampning av kläde. Under 1700-talet ökade bok- och tidningsproduktionen vilket gjorde papperstillverkning till en av huvudverksamheterna vid Mölndalsfallen. Under 1800-talet etablerades oljeslagerier för utvinning av linolja, som under andra världskriget övergick till att tillverka produkter för färgindustrin. Inom textilindustrin etablerades också ett stort antal fabriker, främst spinnerier. Under 1900-talet växte denna industri med bland annat strumpfabrik, trikåfabrik och färgerier. Tack vare de stora, sammanhängande åkermarkerna i Fässbergsdalen och en växande efterfrågan på trädgårdsprodukter uppfördes växthus för blomsterodling här på 1860-talet. På 1940-talet var Mölndal en av de orter som hade flest handelsträdgårdar i landet.

Västkustbanan nådde Mölndal 1888 och Boråsbanan 1894. År 1907 drogs spårvägen från Göteborg till Mölndal. I början av 1900-talet var Mölndal fortfarande främst ett litet stationssamhälle, trots den tidiga industrialiseringen. Kyrkan flyttades vid denna tid från sitt gamla läge närmare Fässbergsdalen till en kulle ovanför stationen, mitt emot Kvarnbyn. Detta kan ses som en bekräftelse på övergången från jordbrukssamhälle till industrisamhälle.

Kvarnhjulen i Mölndalsfallen snurrade fram till 1940-talet då det maldes mjöl för sista gången i Mölndals Kvarnby. Under senare delen av 1900-talet lades många av textilfabrikerna ner, till följd av tekokrisen (strukturomvandling i de svenska textil- och konfektionsbranscherna med början på 1950-talet). Den sista textilindustrin i Mölndal avvecklades i början av 1980-talet. I samband med detta gjorde Mölndal en övergång från tung industri till kunskapsindustri. Denna övergång gick förhållandevis smidigt mycket tack vare möjlighet till goda kommunikationer och närhet till Göteborg och universitetet. Politiska beslut, möjlighet till bra bostäder för den nya arbetskraften, närhet till de kustnära delarna av Göteborg samt de egna traditionerna som trädgårdsstad hjälpte troligtvis också till.

Mölndals Kvarnby blev municipalsamhälle 1911, vilket flera av de växande villasamhällena också strävade efter för att skiljas från jordbruksområdena. År 1922 blev Fässbergs socken Mölndals stad. Det innebar ett försök att hålla samman en alltmer differentierad bebyggelse inom en administrativ ram. Under 1900-talets första decennier byggdes Toltorpsdalen, Krokslätt och Solängen ut utan plan, vilket la grunden till Mölndals svårlästa stadsmönster. Mölndal har inte vuxit med årsringar runt en fast kärna, utan snarare genom att flera mindre samhällen vuxit samman i tydliga byggperioder.

1950-talet präglades av stark utveckling och framtidstro, då mycket av bebyggelsen i centrala Mölndal tillkom. Mölndals bro var den enda förbindelsen över ån och järnvägen, med ständiga trafikstockningar som följd. Miljonprogrammet, då en miljon bostäder skulle byggas i Sverige under en tioårsperiod under 1960- och 70-talet, representeras i Mölndal av bebyggelse i mänsklig skala i form av flerfamiljshus och småhusområden. Befolkningsutvecklingen medförde byggande av offentliga lokaler för skola, vård, idrott och offentlig förvaltning. Idag har Mölndal vuxit långt utöver de gamla bebyggelsekärnorna. Trots det är Mölndal fortfarande trädgårdsstad och industrisamhälle på samma gång, med flera urskiljbara kärnor.

Göteborgsregionen har varit Skandinaviens nav för global handel sedan 1700-talet, och är idag en av Europas mest snabbväxande storstadsregioner. Mölndals strategiska läge med närheten till Skandinaviens största hamn, internationell flygplats och effektiva transportleder bidrar till Mölndals framgång.

Idag är Mölndal en expansiv kommun med ett rikt och diversifierat näringsliv. Kommunen är den tredje största i Västra Götalands län med sina drygt 68 000 invånare. Runt 500 branscher finns representerade i drygt 6600 aktiva företag, varav de största är verksamma inom Life Science/Life Tech, informations-, kommunikations-, teknik- och handelsföretag. Det finns allt från multinationella storföretag till småföretag. Av Mölndals stads dryga 7000 arbetstillfällen (2017) står Mölndals stad för störst andel med cirka 4700 anställda (nov 2018). Största privata arbetsgivare är AstraZeneca AB med cirka 2100 anställda (nov 2018). Det finns goda pendlingsmöjligheter till och från Mölndal, vilket också syns i pendlingsstatistiken: Runt 11 400 personer både bor och arbetar i kommunen, medan cirka 29 800 personer pendlar in till och cirka 23 500 personer pendlar ut från kommunen.

Mölndals innerstad har genomgått stora förändringar under de senaste åren, se Figur 7.5. Anläggandet av Mölndals torg och uppförandet av Mölndal Galleria har bidragit till att stadens centrum ses som mycket mer attraktivt än tidigare. Från att ha varit målpunkt för matinköp är det vanligaste skälet till att besöka Mölndals innerstad idag istället shopping, se Figur 7.6. Idag söker man sig i större utsträckning hit för sociala aktiviteter, som att fika och träffa folk. Andra exempel på stora satsningar som sker i Mölndal är omdaning av området Forsåker med 3000 nya bostäder och 4000 nya arbetsplatser, utvecklingen av ett Life Science-centrum i anslutning till AstraZenecas forskningsanläggning med cirka 7000 arbetsplatser i Åbro industriområde, satsningar på Åby Arena, 1100 nya bostäder och verksamheter i Pedagoger Park samt ett nytt verksamhetsområde på 175 000 kvadratmeter vid Lunnagården i västra Mölndal.

Mölndals stadsdelar presenteras i Figur 7.7.



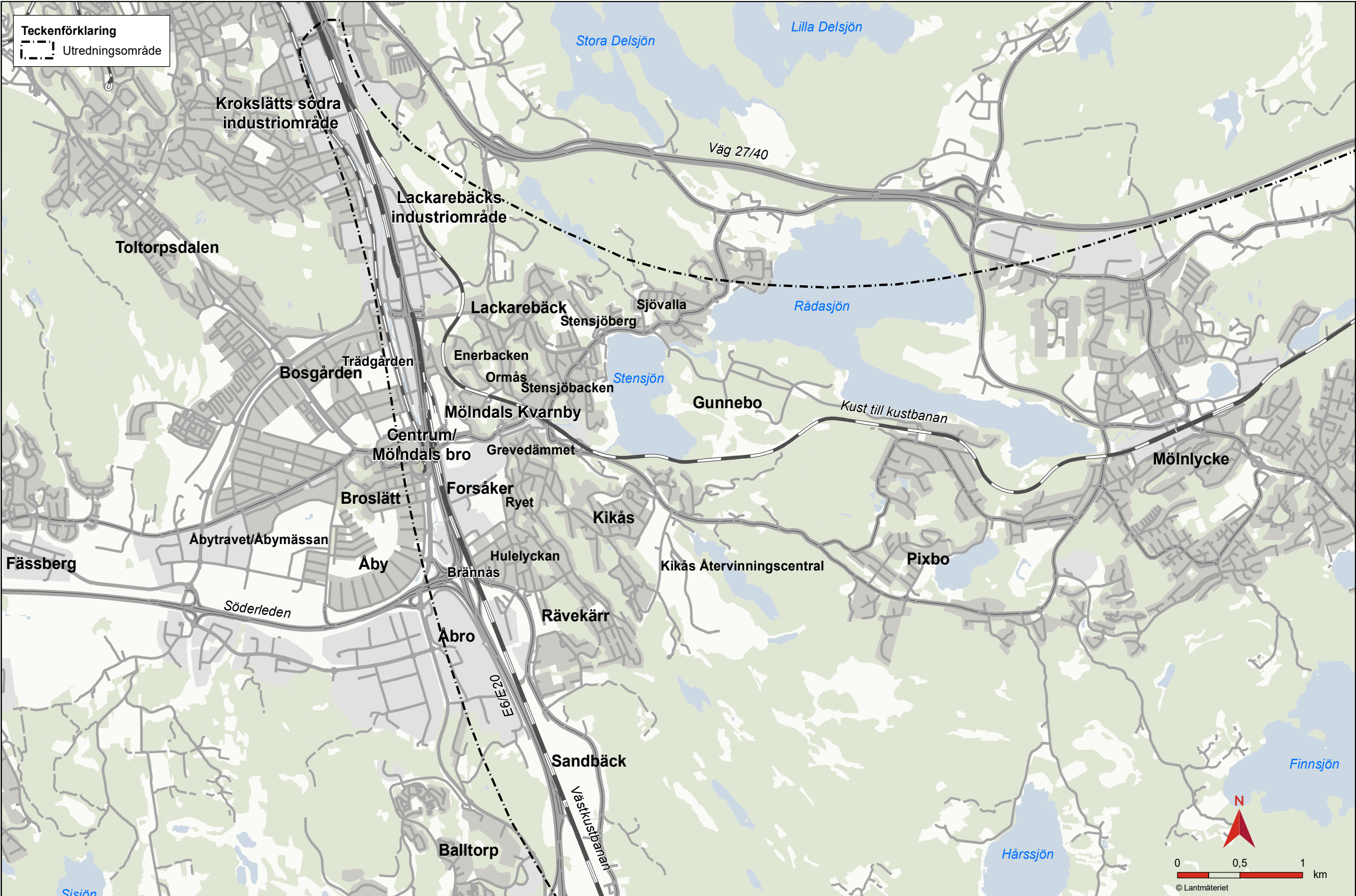
Figur 7.4 Bebyggelse och infrastruktur i Mölndalsåns dalgång. (Foto: Per Pixel, 2020)



Figur 7.5 Vy från Abybergsparken mot nordost. Lägre flerbostadshus i förgrunden, Fässbergs kyrka centralt i bilden samt den första högre bebyggelsen i Mölndals centrum till höger; ett flerbostadshus med handel i bottenplan som uppfördes 2009.



Figur 7.6 Stadsliv i Mölndals nya centrum. (Foto: Mölndals stad, 2020)



Figur 7.7 Översiktskarta över Mölndals stad.

7.1.2 Topografi och ekologiska strukturer

Mölnåls landskap är typiskt för området kring Göta Älvs mynning. Sydsvenska höglandets berg sluttar ner i havet och bryts upp av ett nästan rätvinkligt system av branta dalar, så kallat sprickdalslandskap. Mölnålsåns dalgång finns i nordsydlig riktning och från väster ansluter Fåssbergs dalgång. Mölnålsåns dalgång utgörs av en flack dalgång med branta bergssidor åt öster och något flackare bergssidor åt väster, se Figur 7.8. Dessa bergsryggar ger kraftiga nivåskillnader i landskapet.

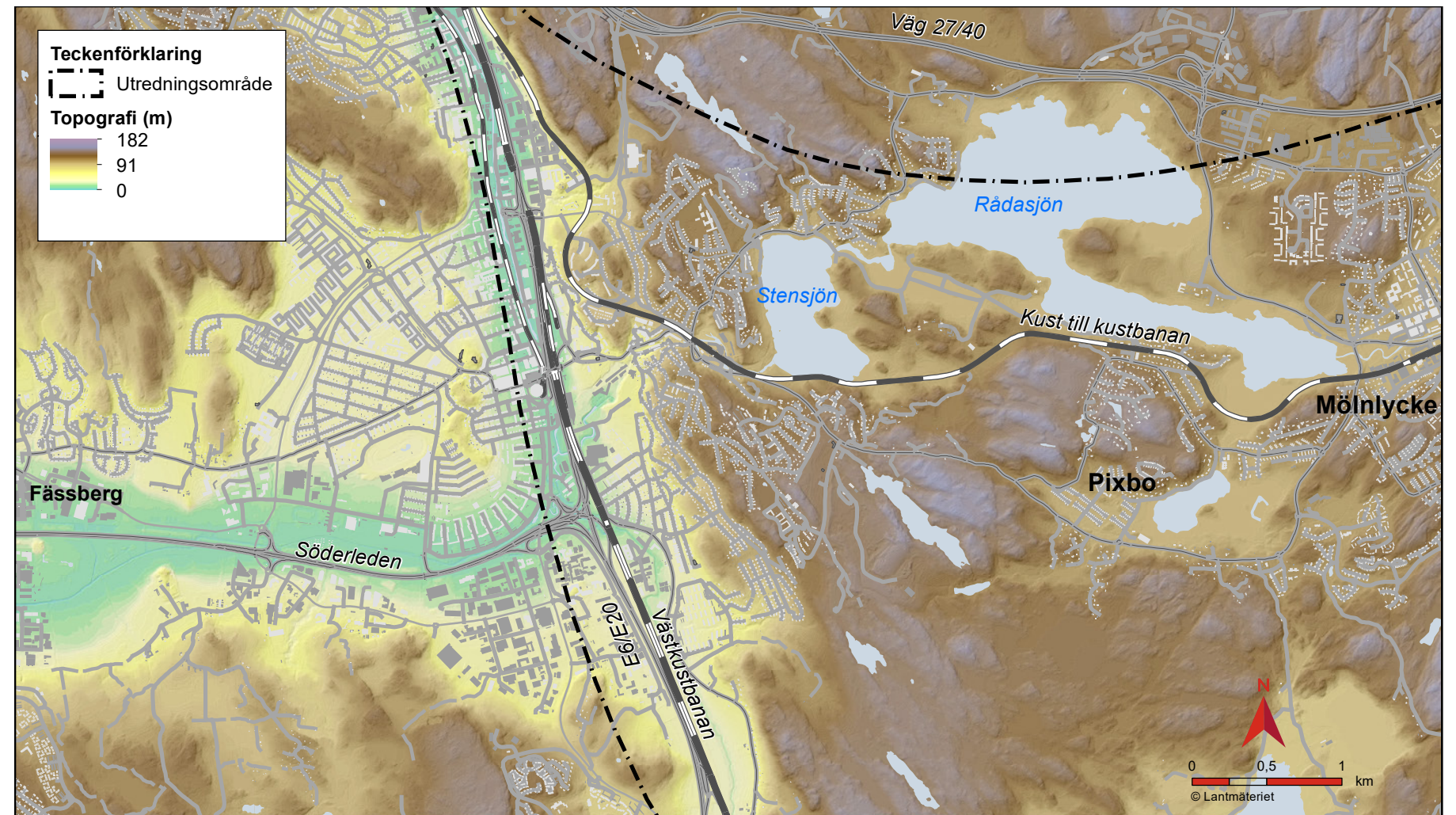
I de större dalgångarna har tidigare brukad odlingsmark fått lämna plats åt orterna Mölnå, Kålleröd och Lindome allteftersom de vuxit fram. Genom dalgångarna flyter de stora vattendragen Mölnålsån, Lindomeån, Kållerödsbäcken och Stora ån. Mölnå har en rik natur med många värdefulla inslag såsom lövskogar, stora tallhedskogar, strömmande vatten och sjöar samt odlingsmarker och naturbetesmarker. Stora delar av naturen kan räknas som tätortsnära natur med god tillgänglighet. Bland annat finns sex naturreservat, 18 kilometer elljusspår och cirka 20 kilometer skyltade ridspår i kommunen. Mölnå är också ett område som är rikt på sjöar där man både kan bada och fiska. De största sjöarna är Sisjön, Rådasjön och Stensjön.

För att bevara och utveckla naturen har Mölnåls stad beslutat om en Naturvårdsplan, se Figur 7.10. Här bedöms naturområden i tre naturvärdesklasser. Högsta naturvärde (naturvärdesklass 1) har bland annat området vid Stensjö-Gunnebo-Rådasjön samt Härssjön-Rambo mosse. Område med Høgt naturvärde (naturvärdesklass 2) har bland annat ädellövskogen vid Lackarebäck och området vid Rännareflåg, liksom Tulebosjön samt ekskog vid Hultet. Påtagligt naturvärde (naturvärdesklass 3) bedöms bland annat finnas längs Mölnålsån-Kållerödsbäcken, i ädellövskogen vid Kristinedal samt lövskogen vid Råvekärr-Alebäcken.

Även en Grönplan har tagits fram med syfte att fungera som ett kunskapsunderlag vid planering i kommunen, se Figur 7.9. Här fastslås att stadens övergripande grön- och blåstruktur ska vara sammanhängande. Det ska finnas gröna kilar och korridorer för spridning av växt- och djurliv men också för sammanhängande promenadstråk i grön miljö.

Inom utredningsområdet pekas tre stadsdelsparker ut: Stensjöparken i Lackarebäck samt Hulelyckans park och Råvekärrsparken i Råvekärr. Frilufts- och närströvmråden inom utredningsområdet är Lackarebäckens närströvmråde, Svejserdalen-Ekekullens närströvmråde, Størtfjället, Gunnebo-Herkules friluftsområden samt Finnsjöns friluftsområde. Genom kommunen passerar Bohusledens vandringsled.

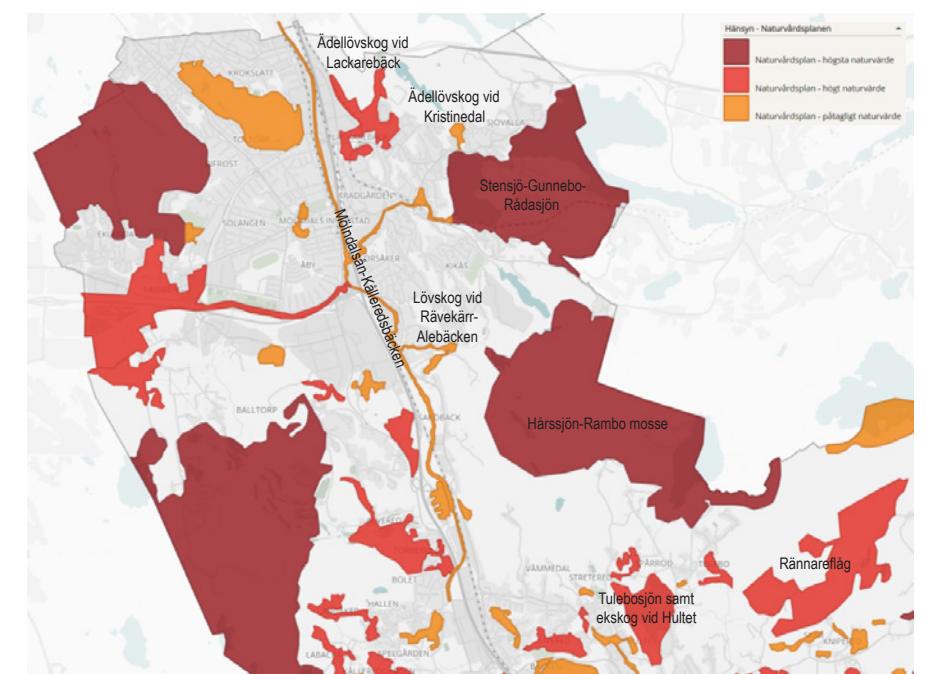
Inom tätorterna i Mölnå finns också flertalet parker som fungerar som medborgarnas gröna rum för lek, rekreation och motion. Inom utredningsområdet utpekas bland annat Stensjöparken, Hålstensparken, Hulelyckans park och Råvekärrsparken. Att använda skogen som klassrum är något man tagit fasta på i Mölnå. Idag finns 15 skolskogar i kommunen och därmed har de flesta låg- och mellanstadieskolor tillgång till en skolskog. Inom utredningsområdet finns Lackarebäcksskolan, Glasbergsskolan och Råvekärrsskolan med sina närliggande skolskogar.



Figur 7.8 Kartbild över Mölnåls topografi.



Figur 7.9 Utsnitt ur Mölnåls grönplan (Grönplan Mölnåls stad, beslutad av KF 2018-12-12).



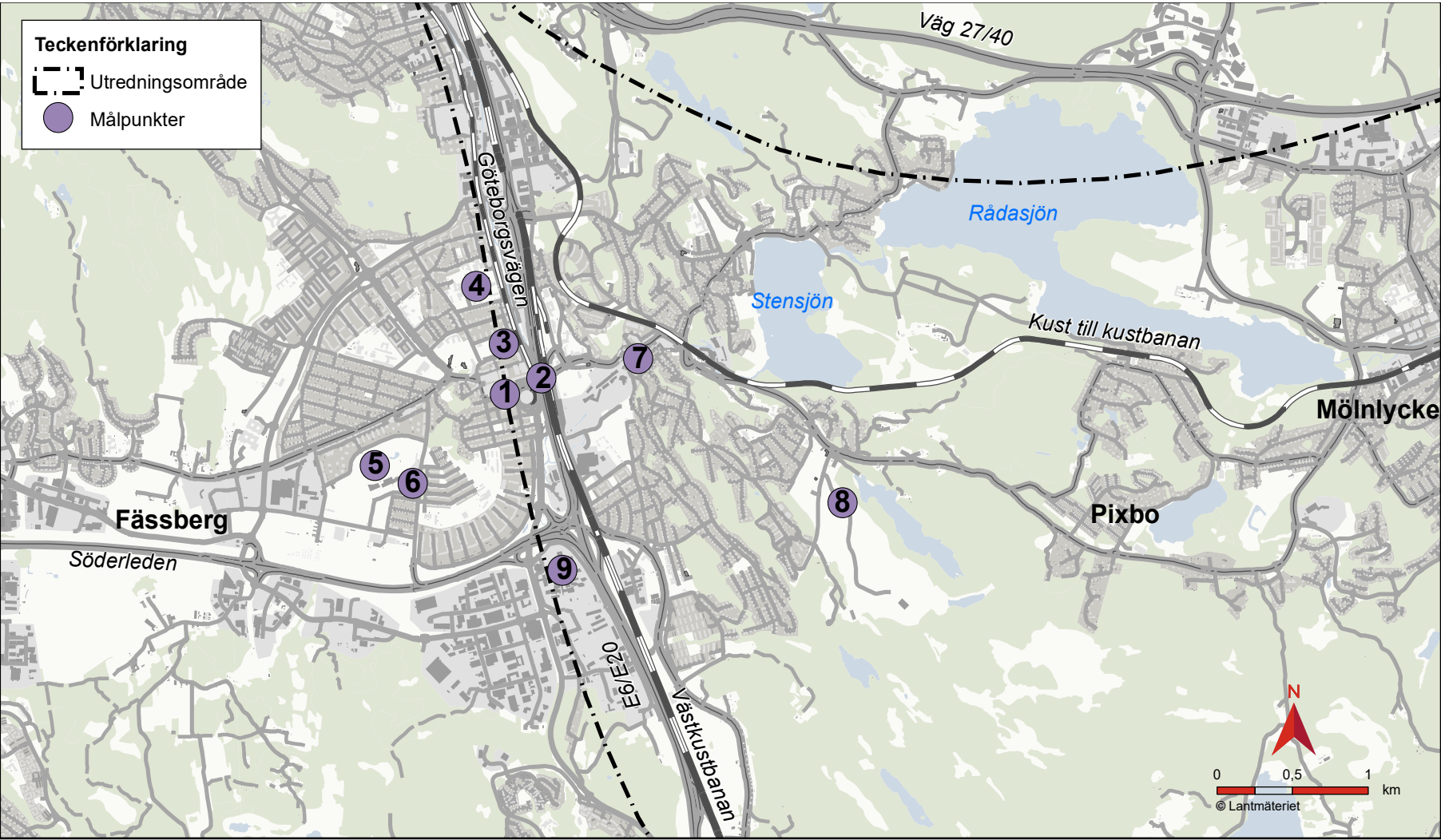
Figur 7.10 Utsnitt ur Mölnåls Naturvårdsplan. De tre olika naturvärdesklasserna redovisas som fält i mörkrött, rött och orange (Översiktsplan för Mölnå, samrådshandling april 2018).

7.1.3 Stråk, samband och målpunkter

Mölnadal är en knutpunkt där Mölnalsåns dalgång ansluter till Fässbergs dalgång västerifrån samt Rådasjöns dalgång österifrån. Historiskt har även kopplingen till Toltorpsdalen på andra sidan Safjället varit viktig, men den visuella kopplingen är idag bruten på grund av skymmande bebyggelse i Mölnals centrum. I dalgången rinner Mölnalsån som förr var prämtransportled in till Göteborg. Längs med ån gick då en landsväg. Hallandsbanan (Väst kustbanan) nådde Mölnal 1888 och Boråsbanan (Kust till kustbanan) 1894. Spårvägen drogs till Mölnal 1907.

Dalgångarnas funktion som viktiga kommunikationsleder gäller än idag i och med att det är här infrastrukturen byggs ut. Idag löper ett stort trafikstråk längs med Mölnalsåns dalgång, se Figur 7.14. Väster om Mölnalsån går en bred lokalgata med spårväg i mitten. Lokalgatan sträcker sig från Korsvägen i Göteborg ner till kommungränsen där den byter namn från Mölnalsvägen till Göteborgsvägen. Från kommungränsen i norr fortsätter sedan vägen ner till Broplatsen/Mölnalsbro. Öster om ån återfinns Väst kustbanan och väg E6/E20. Motorvägen har byggts ut etappvis. Sträckningen Mölnal-Källered invigdes redan 1963, medan sträckningen Mölnal-Göteborg stod klar 1980. Inom utredningsområdet finns tre trafikplatser längs E6/E20: Lackarebäcksmotet, Åbromotet och Torrekullamotet. Från Åbromotet går Söderleden genom Fässbergsdalen och sammanbinder Mölnal med Västra Frölunda, se Figur 7.11.

De stora vägarna och järnvägarna orsakar påtagliga barriäreffekter i Mölnal. Även topografin runt Mölnal skapar barriärer och inklämningseffekter. Möjligheterna att röra sig mellan dalgångens östra och västra sida är förhållandevis få. Mölnals bro är därför en viktig komponent över trafikleder, järnväg och vattendrag för motorfordon, men också för fotgängare och cyklister. Även Kust till kustbanan som sträcker sig genom Mölnals nordöstra delar utgör en barriär, främst för sociala samband, se Figur 7.13. De största målpunkterna i Mölnal är handeln i Mölnals centrum, knutpunkten för kollektivtrafik vid Mölnalsbro och större arbetsplatser såsom AstraZeneca, Essity och Stadshuset. Även sjukhuset är målpunkt för både vårdgivare och vårdtagare. Åbytravet, Åbymässan och Mölnals Kvarnby är exempel på större besöksmål. Kikås återvinningscentral är en målpunkt i utkanten av staden. Målpunkter och huvudstråk för kommunikation i Mölnal visas i Figur 7.12.



1. Mölnal centrum
2. Knutpunkt Mölnalsbro
3. Stadshuset
4. Mölnals sjukhus
5. Åbytravet
6. Åbymässan
7. Mölnals Kvarnby
8. Kikås ÅVC
9. AstraZeneca

Figur 7.12 Målpunkter i Mölnal.



Figur 7.11 Åbromotet, vy mot söder. (Foto: Per Pixel, 2020)



Figur 7.13 Kust till kustbanan i höjd med Gunnbo slott, vy mot väst. (Foto: Per Pixel, 2015)



Figur 7.14 E6/E20 i höjd med Lackarebäcks industriområde, vy mot söder.

7.1.4 Bebyggelsestruktur och bebyggelseområden

Mölnbalsfallen har sedan medeltiden nyttjats för kvarndrift i större skala. Detta har haft stor betydelse för den tidiga industriella utvecklingen i Göteborgsregionen. Bebyggelsen som successivt vuxit fram i Mölnbalsdåns dalgång har därför präglats av olika epokers industrikultur, från 1600-talets pappersbruksmiljö till 1700- och 1800-talens textilindustri och arbetarbostäder. Mölnbal var samtidigt länge ett jordbrukssamhälle och stora delar av marken i dalgången var fortfarande odlad långt in på 1900-talet. Endast en liten andel stadsmässig bebyggelse uppfördes under det tidiga 1900-talet. Därför finns knappt någon rutnätsstad från denna tidsperiod i Mölnbal, och ingen så kallad stenstad.

Mölnbal har inte vuxit med årsringar runt en fast kärna, utan snarare genom att flera mindre samhällen vuxit samman. För att råda bot på den splittrade plansituationen fick stadsingenjören Albert Lilienberg i början av 1920-talet i uppdrag av den nya stadens styrelse att göra en generalplan för Mölnbal, samt en stadsplan för ett väl tilltaget område, se Figur 7.17. Endast fragment av planen har genomförts. Istället speglas stadens utveckling i tydliga byggperioder. Merparten av bostadsbebyggelsen har tillkommit sedan 1950-talet.

Idag fortsätter förtätningen av bebyggelsen i dalgången med både bostäder och verksamheter. Mycket av den historiska industribebyggelsen finns ännu bevarad, såsom Krokslåtts fabriker, bebyggelsen kring forsen i Mölnbals Kvarnby samt Forsåkersområdet, även om de inte används för industriverksamhet längre, se Figur 7.16. De flesta arbetstillfällena återfinns idag i dalgången. De branta höjdpartierna har längre tillbaka hållits fria från bebyggelse, men på senare tid har större bostadsområden vuxit fram i dessa lägen vilket förstärker dalgångens karaktär ytterligare.

För att tydligare försöka beskriva stadens olika delar har staden delats in i olika bebyggelseområden, se Figur 7.15. Bebyggelseområden är områden med en tydlig särprägel, som till exempel bebyggelsestruktur, typologi och skala, men även inslag av grönska, historiska spår eller det sociala livet i området. De delar av Mölnbals stad som är ligger inom utredningsområdet har delats in i fyra bebyggelseområden.

1. Centrum

Centrum omfattar stadens mest centrala delar med innerstadsfunktioner.

2. Verksamheter och tidigare industri

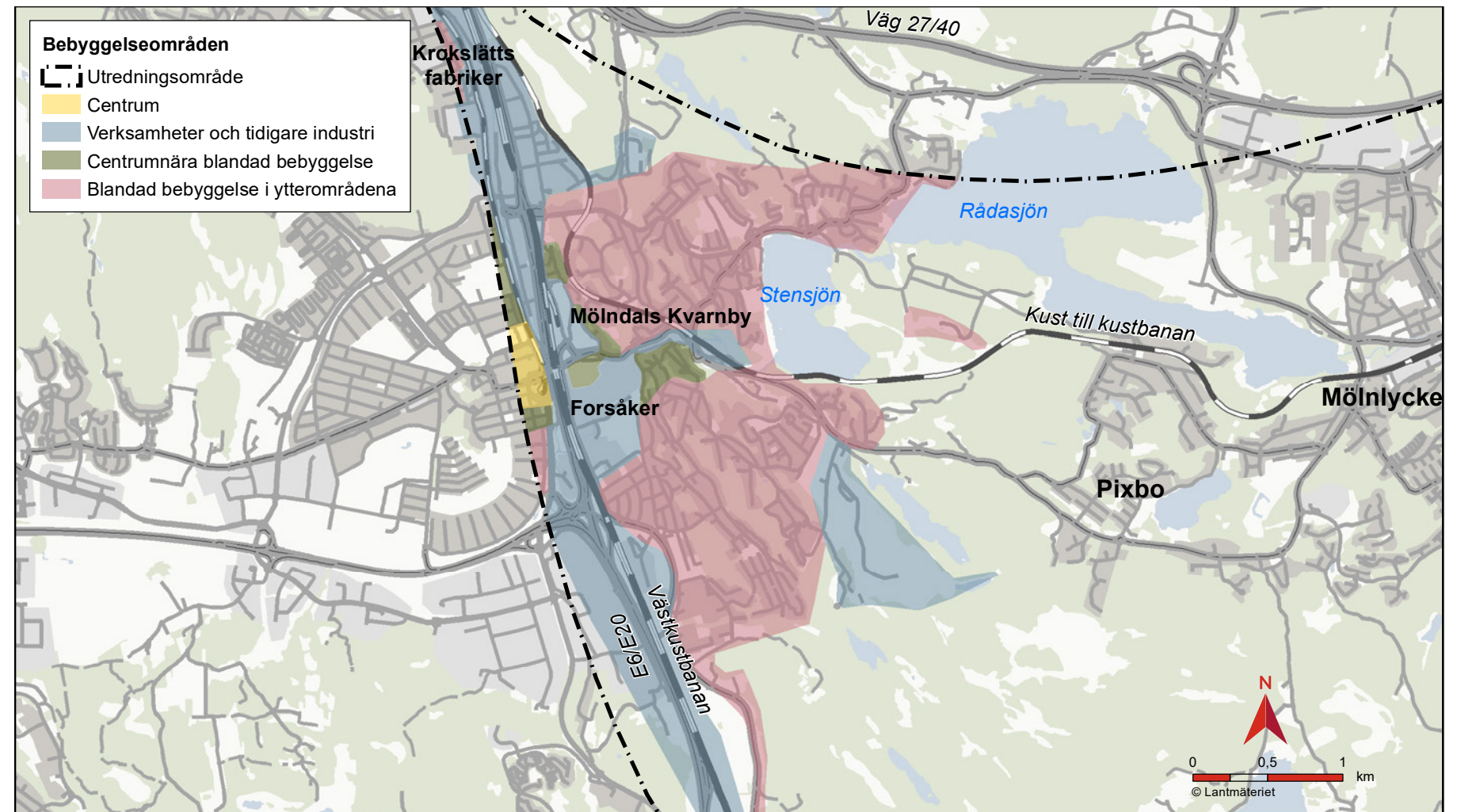
Bebyggelseområdet löper främst utmed stadens rörelsestråk längs Mölnbalsdåns dalgång samt Kvarnbyn runt åns fall.

3. Centrumnära blandad bebyggelse

Bebyggelseområdet innefattar den äldsta bostadsbebyggelsen som finns kvar i Mölnbal.

4. Blandad bebyggelse i ytterområdena

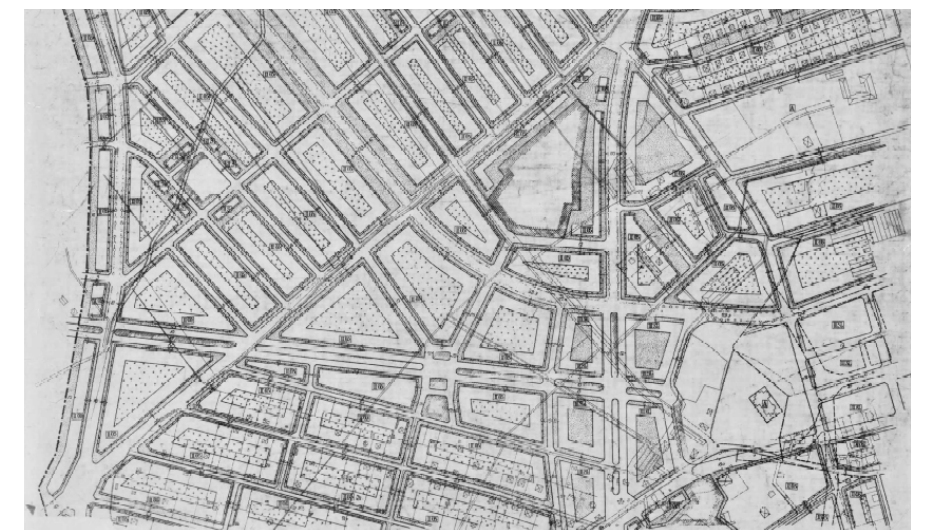
Bebyggelseområdet utgörs av blandad bostadsbebyggelse från 1940-talet fram till idag och innefattar både större och mindre områden med flerbamiljshus och villaområden.



Figur 7.15 Bebyggelseområden i Mölnbal, inom utredningsområdet.



Figur 7.16 Exempel på blandad bebyggelse i Mölnbal. I förgrunden och till höger syns äldre industribebyggelse vid Mölnbalsfallen. På andra sidan ån syns flerbostadshusen längs med Kvarnbygatan uppförda 2017, och bakom dem nybyggda Kvarnbytornet.



Figur 7.17 Utdrag ur Albert Lilienbergs stadsplan. Nere i högra hörnet syns Fässbergs kyrka på sin nuvarande plats. Stora delar av planen har inte förverkligats. ("Förslag till ändring i och tillägg till stadsplan och stadsplanebestämmelser för del av Mölnbals stad" upprättad år 1928, Mölnbals stad, 2020)

Centrum

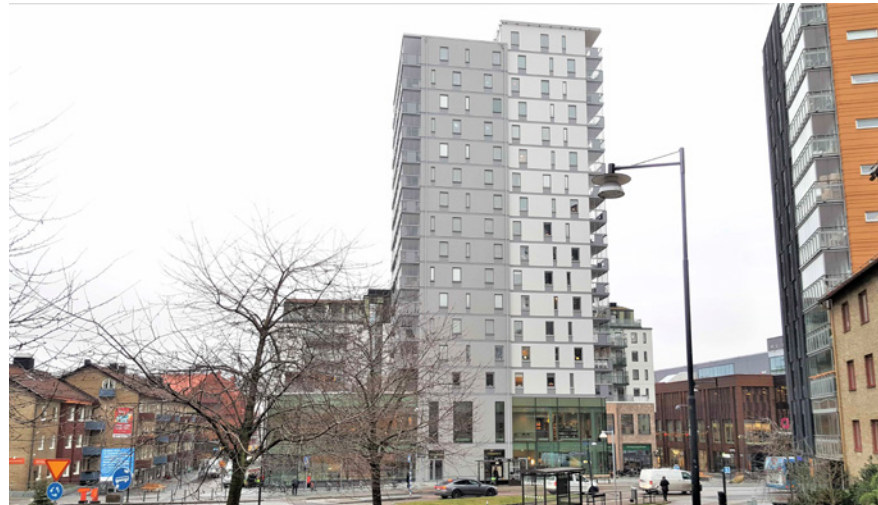
Mölnads centrum har genomgått stora förändringar genom åren. Ursprungligen var området Mölnadsbro ett kommunikationscentrum där Mölnadsån mötte de två viktigaste vägarna i socknen, Göteborgsvägen och Kungsbackavägen. Eftersom vägarna gick på åns västra sida var man tvungen att ta sig över ån för att komma till Mölnads Kvarnby, därav namnet Mölnadsbro som påträffas första gången 1694. Det var inte förrän under senare hälften av 1800-talet som den första egentliga bebyggelsen av Mölnadsbro uppfördes. Vid denna tid växte gårdar fram längs Göteborgsvägen, till exempel vid nuvarande Bergmansgatan och Tempelgatan. Närområdet var i huvudsak åkermark tillhörande de olika hemmanen i byn.

Vid 1900-talets början växte Mölnads tätort åt alla håll. I Kvarnbyn var det helt utbyggt redan på 1800-talet, men i Mölnadsbro fanns utrymme till förtätning. Diverse byggnader för bostäder med handel i bottenplan uppfördes under 1900-talets första hälft. På 1970-talet hade ett modernare centrum vuxit fram med byggnadskomplex innehållande bland annat bokhandel, banker, Tempo och Domus. Även bostäder planerades och byggdes i området. Tillsammans med bostadshus med verksamheter i bottenplan som uppfördes längs Tempelgatan 1949 eftersträvades en levande stadsdel även när affärerna var stängda. Den 19 augusti 1975 invigdes bron över järnvägen, motorvägen och Kungsbackavägen. 1984 var kvarteret Havskatten bredvid Mölnads torg inflyttningsklart för boende och handel i bottenplan. Bebyggelsen i kvarteret anpassades till en byggnad som uppfördes 1954, som inrymmer handel i bottenplan.

Idag är Mölnads centrum en plats för shopping och social samvaro. Detta mycket tack vare den senaste stora satsningen med Mölnads Galleria som invigdes i september 2018. Den nyare, centrala bebyggelsen är på flera håll hög och utgörs av flerbostadshus med handel och verksamheter i bottenplan, se Figur 7.18. Den nya bebyggelsen möter den äldre bebyggelsen i norra delen av bebyggelseområdet. Här står flerbostadshusen i tre till fyra våningar kvar sedan 1949, med verksamheter i bottenplan. Här skapar sex kvarter en rutnätsstruktur, som dock snart bryts upp i och med de öppna ytorna vid Mölnads stadspark och stadshus med torget framför.

Precis söder om Mölnadsbro återfinns Essitys huvudkontors karaktäristiska, runda byggnad, se Figur 7.19. I bebyggelseområdets södra del finns Scandic hotell som invigdes år 2000. Hotellbyggnaden bidrar med en nedtrappning av den högre bebyggelsen och utgör gränsen mot nästa bebyggelseområde

Bebyggelseområdets utbredning redovisas i Figur 7.21.



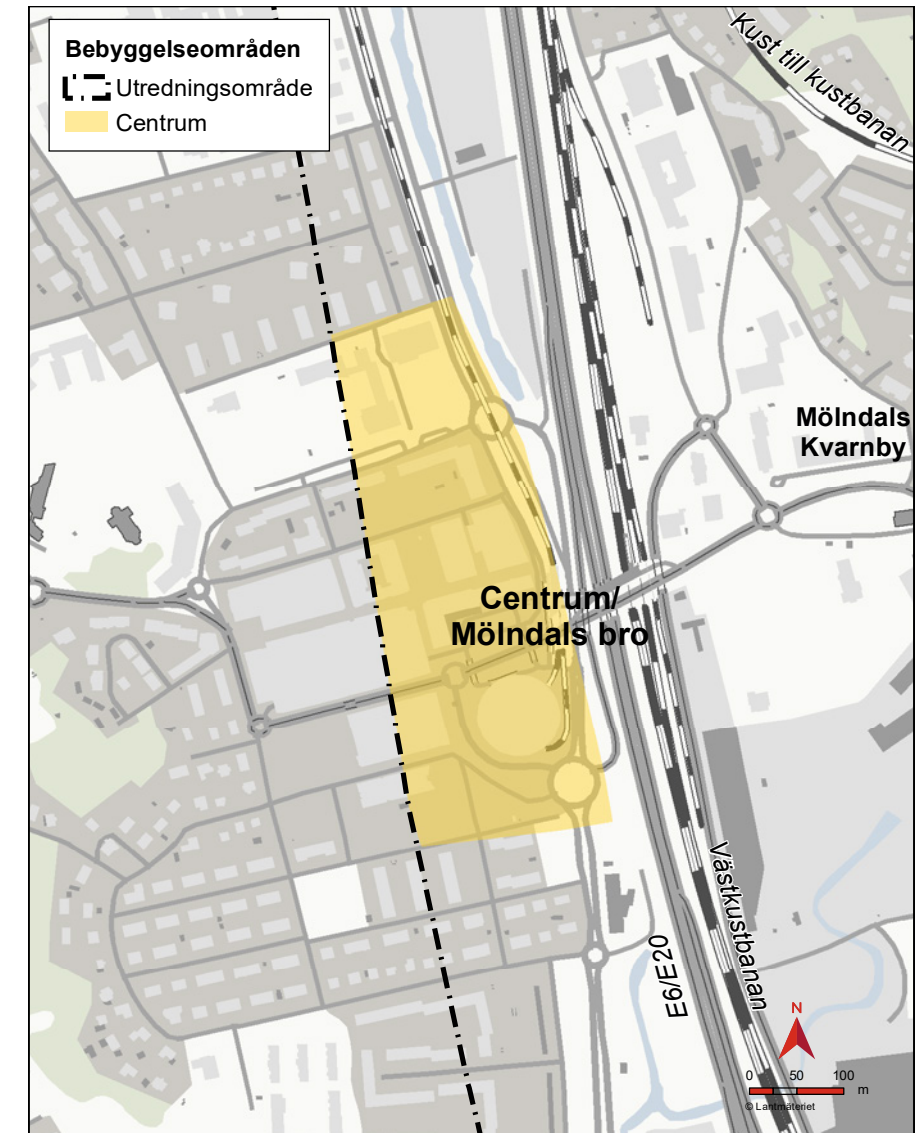
Figur 7.18 Den höga bebyggelsen i Mölnads centrum i form av flerbostadshus med verksamheter i bottenplan. Till höger närmast i bild finns flerbostadshus i tre våningar med vindsvåning uppförda 1952. Till vänster syns också flerbostadshusen i 3-4 våningar med verksamheter i bottenplan som uppfördes 1949.



Figur 7.19 Vy längs Broplatsen. Essity till vänster och den högre centrumbebyggelsen till höger. (Foto: Mölnads stad, 2020)



Figur 7.20 Vy över Mölnads centrum från Östra Mölnad. (Foto: Mölnads stad, 2020)



Figur 7.21 Bebyggelseområde Centrum.

Verksamheter och tidigare industri

Den första industribebyggelsen uppkom kring Mölndalsfallen och spreds längs Mölndalsån in mot Göteborg. Närheten till vattnet som energikälla och transportled var viktig, samtidigt som vatten också behövdes i olika industriprocesser. När järnvägen gjorde entré under slutet av 1800-talet förändrade den transportmöjligheterna, både för människor och gods. Detsamma gäller för de stora trafiklederna väg E6/E20 och Söderleden. Idag löper industri- och verksamhetsstråket i Mölndal längs stadens rörelsestråk i Mölndalsåns dalgång, runt Mölndalsfallen och längs Söderleden i Fässbergsdalen.

I norra delen av analysområdet, väster om infrastrukturstråket, återfinns Krokslätts fabriker med kontorsbebyggelse. På östra sidan finns Lackarebäcks industriområde som började byggas ut under 1940-talet, samt Lackarebäcks vattenverk som uppfördes på 1960-talet, se Figur 7.23. I höjd med Bosgården smalnar industri- och verksamhetsstråket av, begränsad av Mölndalsån på västra sidan och väg E6/E20 på östra sidan. Öster om centrum, norr om Mölndalsbro, återfinns centrumnära verksamheter såsom Räddningstjänsten och Polisen, samt Kvarnbysskolan som är en tydlig representant för 1920-talsklassicismen, medan den intilliggande brandstationen uppfördes på 1950-talet.

Verksamhetsområdet sträcker sig sedan upp längs Mölndalsfallen, genom Kvarnbyn och upp till Grevedämnet som är en sågverks- och spinnerimiljö med bevarad vattenkraftanläggning från slutet av 1800-talet. Hela Mölndals Kvarnby och Grevedämnet är av riksintresse för kulturmiljövården. Kvarnhjulet 1, som byggdes 1858 och är den enda bevarade mjölkvarnen i området, är byggnadsminne enligt kulturmiljölagen.

Precis väster om Kvarnbyn ligger Forsåker som i över 300 år varit en plats för papperstillverkning. Området planeras att bli en ny stadsdel med bostäder, skolor, handel och kontor. Söder om Söderleden och väster om väg E6/E20 finns Åbro industriområde, ett renodlat industri- och verksamhetsområde med bland annat AstraZenecas forskningsanläggning och andra typer av industrier och verksamheter, se Figur 7.24. Öster om väg E6/E20, i höjd med Råvekärr, finns ett mindre industriområde. Den nyare bebyggelsen är i dessa områden ofta storskalig och fasaderna är ofta enformiga, till skillnad mot den äldre bebyggelsen.

Den äldre kvarvarande, bevarandevärda industribebyggelsen återfinns i Krokslätts industriområde, i Kvarnbyn upp till Grevedämnet och i Forsåker. Framväxten av dessa områden har skett stegvis utifrån tidens behov, vilket gjort att många karaktäristiska byggnader uppförts. Byggnaderna är ofta uppförda i tegel och möda har lagts ner på fasaderna med diverse utsmyckningar, se Figur 7.22.

Karaktärsområdets utbredning redovisas i Figur 7.25.



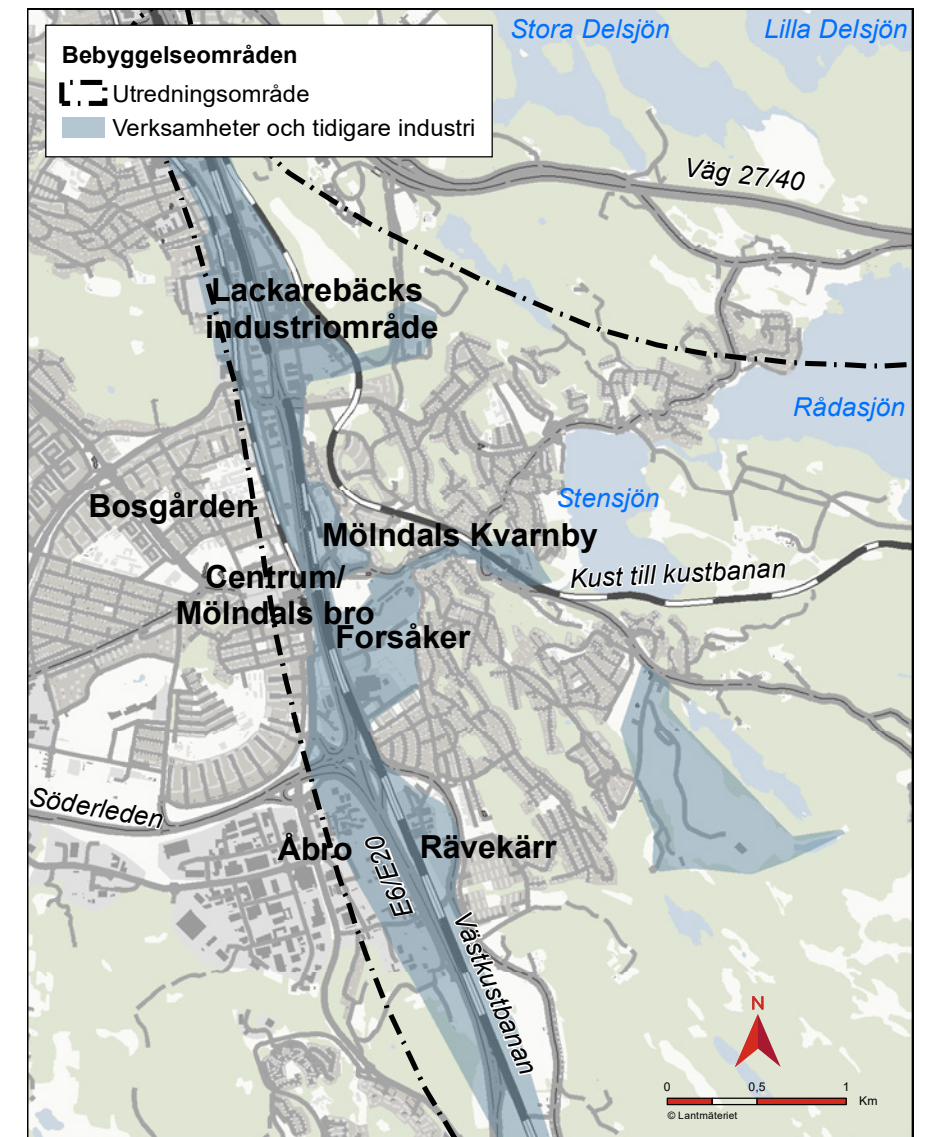
Figur 7.22 Krokslätts fabrikers gamla tegelbyggnader med utsmyckad fasad.



Figur 7.23 Lackarebäcks industriområde. Vy mot öster. Uppe till höger i bild syns Lackarebäcks vattenverk. (Foto: Per Pixel, 2015)



Figur 7.24 Åbro industriområde med AstraZenecas byggnader närmast i bild. (Foto: Per Pixel, 2015)



Figur 7.25 Bebyggelseområde Verksamheter och tidigare industri.

Centrumnära blandad bebyggelse

En av Sveriges mest särpräglade och förtätade industrimiljöer är den vid Mölndalsfallen. De arbetarbostäder som uppfördes för arbetare och tjänstemän i anslutning till verksamheterna är speciella för området. Dessa byggnader är främst från mitten av 1800-talet till början av 1900-talet. Området som kallas Roten M är en unik miljö där trähusen klättrar upp för bergssidan. Här hade husen länge inte husnummer utan rotenummer. Enbostadshusen i 1-2 våningar varierar i storlek men har enhetligt ljusa träfasader och rött tegeltak, se Figur 7.26. Tomterna är små och lummiga. De smala gatorna slingrar sig fram. Området andas fortfarande historia tack vare kvarvarande luftledningar, husens täta placering och varierande grader av utbyggnader och upprustning, se Figur 7.27. Industri- och bostadsmiljön utgör riksintresse för kulturmiljövården (miljöbalken 3 kap. 6 §).

Nedströms fallen uppfördes en disponentvilla på 1870-talet vid namn Villa Papyrus. Runt villan anlades en stor park. Villan och parkområdet finns kvar idag, känd under namnet Villa Korndal.

Längs Trädgårdsgatan växte bostadsbebyggelse fram under 1800-talet och benämndes Roten G. På 1930-talet omfattade området 74 fastigheter. Under senare delen av 1900-talet har området förändrats, bland annat genom uppförandet av ett antal flerfamiljshus och genom att södra delen av gatan bytte namn till Störtfjällsgatan 1987. Den äldre bebyggelsen längs gatan består av lite större fristående enfamiljshus i två våningar, ofta med brutna tak och ljusa träfasader men också andra material förekommer. Husen är placerade på trädgårdstomter en bit in från gatan och bebyggelsen följer terrängen som här är sluttande mot väster. Flerfamiljshusen i 3-6 våningar har röda tegelfasader och sadeltak. Även dessa följer terrängen då de står placerade med ryggen mot en bergssida. Husen står tätt och lämnar inte mycket yta över för grönska, utomhusvistelse och lek.

Enbostadshusen längs Celsiusgatan, Bosgårdsgatan och Landstingsgatan uppfördes under åren 1919-1927. Husen i 1,5-2 våningar är placerade med långsidan en bit från vägen med en förträdgård, efter trädgårdsstadens ideal. Bebyggelsen på Landstingsgatan finns inte kvar idag utan har ersatts av Mölndals sjukhus byggnader. Biskopsgatan bebyggdes 1927-1948 och Länsmansgatan 1935-1950. Lasarettbyggnaden i Bosgården stod klar 1924. Därtill byggdes epidemisjukhus och ett barnbördshus. Idag utgörs sjukhusområdet av en blandning av byggnader från olika tidsepoker och med olika uttryck. Även våningstalet skiljer sig åt mellan byggnadskropparna. De lägre delarna är 1-3 våningar medan de högre delarna är 7-9 våningar.

HSB lät uppföra bostadsrättsföreningar i området mellan åren 1944-1960. Övriga bostadshus byggdes av privata byggmästare mellan åren 1949-1961. Denna bebyggelse är enhetlig i 3-4 våningar med källare och sadeltak. Oftast har husen tegelfasad men även puts i pastellfärger förekommer. I Bosgården är marken relativt flack, men på sina håll finns lamellhuslängor i etage för att följa markens lutning.

I området Broslätt skedde de första inflyttningarna i början av 1900-talet. Främst byggdes villor vid Broslättsgatan och Barnhemsgatan. Idag råder stor variation i ålder, utformning och fasadmateriell på enbostadshusen i området. Här är terrängen sluttande upp mot Åbybergsparken och husen är ibland belägna i suterräng. Under 1930- och 1940-talen tillkom hyreshus söderut vid Åbybergsgatan, Prytzgatan och Baazgatan. Husen i 2-2,5 våningar med källare och sadeltak har en något indragen placering från gatan där

en liten förgård med parkering inryms vid varje entré. Fasaderna är i trä i ljusa kulörer. Mellan husen skapas gröna, gemensamma gårdar. År 1963 stod ytterligare tre hyreshus klara vid Prytzgatan och Åbybergsgatan. Dessa hus i två våningar har källare i halvplan och därmed nedsänkta entréer. Husen har ljus putsad fasad och pulpettak och är placerade med kortsida mot gatan. Avståndet mellan huskropparna är långt och skapar en grön gård för de boende i husen. Här har bilarna sin plats längs gatorna på kortsidorna av husen. Bebyggelsen i den norra delen av Broslätt har fått ge vika för centrumbebyggelse. Endast ett fåtal villor kvarstår längs de gamla delarna av Broslättsgatan och Barnhemsgatan.

Bebyggelseområdets utbredning redovisas i Figur 7.28.



Figur 7.26 Vy från Kvarnbygatan upp mot den äldre trähusbebyggelsen på Roten K, L och M.



Figur 7.27 Vy från Roten K mot nordväst, längs med Äldermansgatan.



Figur 7.28 Bebyggelseområde Centrumnära blandad bebyggelse.

Blandad bebyggelse i ytterområdena

I stadens yttre delar fanns tidigare flertalet hemman med en eller några gårdar, som i Enerbacken, Lackarebäck, Stensjöberg, Kristinedal, Rävекärr och Sandbäck. Också Gunnebo var en gammal gård där Gunnebo slott uppfördes under senare halvan av 1700-talet. Stora områden tjänade också som utmarker till Mölndals Kvarnby. Utmarkerna låg till exempel i dagens Ormås, Ryet och Kikås och nyttjades som odlings- och betesmarker. Ibland blev utmarkerna även boplatz för jordlösa och fattiga, som Stensjöbacke är ett exempel på.

Redan på 1800-talet fick oljeslagararbetarna uppföra egna hem på bergåsens västra sluttning i Enerbacken. I övrigt byggdes det endast sparsamt i Mölndals ytterområden vid denna tid. Den bevarade Tornvillan väster om Kristinedal, som uppfördes som bostad åt tegelbrukschefen år 1898, är dock ett byggnadsexempel, liksom ett tiotal hus i Ormåns. Lite senare byggdes ytterligare några hus i Stensjöbacke.

I början av 1900-talet ökade bebyggelsetakten något. I Ormås gick det långsamt, med 14 hus fram till mitten på 1900-talet. Men i och med egnahemsrörelsen gick det desto snabbare på 1920- och 1930-talen i till exempel Sjövall, Ryet och Kikås. Enbostadshusen uppfördes enligt trädgårdsstadens ideal med husens långsida och små förträdgårdar mot gatan. Tomterna är små och husen står tätt. Många av gatorna går längs med sluttningarna, såsom Rygatan, Hulelycksgatan och Södra Forsåkersgatan. Längs med gatorna följer småhusbebyggelsen terrängen.

En ny våg av egna-hemsbyggen pågick sedan på Enerbacken mellan åren 1946-1950 med en relativt enhetlig trähusbebyggelse, och i Kikås mellan åren 1945-1949 då Solvändan, Berghällsgatan och Rygatan bebyggdes med egna-hem. Också i Brännås, Hulelyckan, Råvekärr och Lackarebäck växte villabebyggelse fram under denna tid. Brännås och Råvekärr är flacka områden längst nere i dalen, medan Hulelyckan och Lackarebäck är belägna högre upp och har en sluttande terräng.

Mölnåls stad köpte Gunnebo slott 1949, varefter slottet och tillhörande trädgårdar och parker renoverades fram till 1952. Själva slottet är den enda byggnaden som står kvar sedan 1700-talet, men ett tjugotal byggnader har tillkommit genom rekonstruktion eller nybyggnation. Slottet och dess omgivande kulturlandskap skyddas som byggnadsminne sedan 1963 och blev kulturresevat 2003.

År 1951 stod Lackarebäckshemmet färdigt och ersatte då ett över 50 år gammalt ålderdomshem. Vid denna tid lät papperstillverkaren Papyrus uppföra ett antal hyreshus runt om i Mölndal. Ett par hus med ett trettio-tal lägenheter byggdes i Stensjöbacke och fem bostadshus med fyra lägenheter i varje byggdes i Ryet. I Kikås uppfördes radhusen vid Alkegatan i slutet av 1950-talet. Radhusen i två våningar med sadeltak är placerade längs med gatan, med några meter förgård. Bilparkeringarna finns i områdets mitt och ytterkanter. På baksidan har radhusen små egna trädgårdar som gränsar till större gemensamma grönytor och lekplatser.

På 1960-talet ökade bostadsbyggandet både i antal och skala. HSB lät uppföra lamellhusen vid Delbancogatan 1964, se Figur 7.30. Denna bebyggelse är upptagen i Mölndals stads Kulturmiljöprogram (Mölndal 2018) för dess landskapsanpassade arkitektur som speglar en del i 1960-talets planeringstänk. Huset i 3-4 våningar med ljusa tegelfasader och flackt

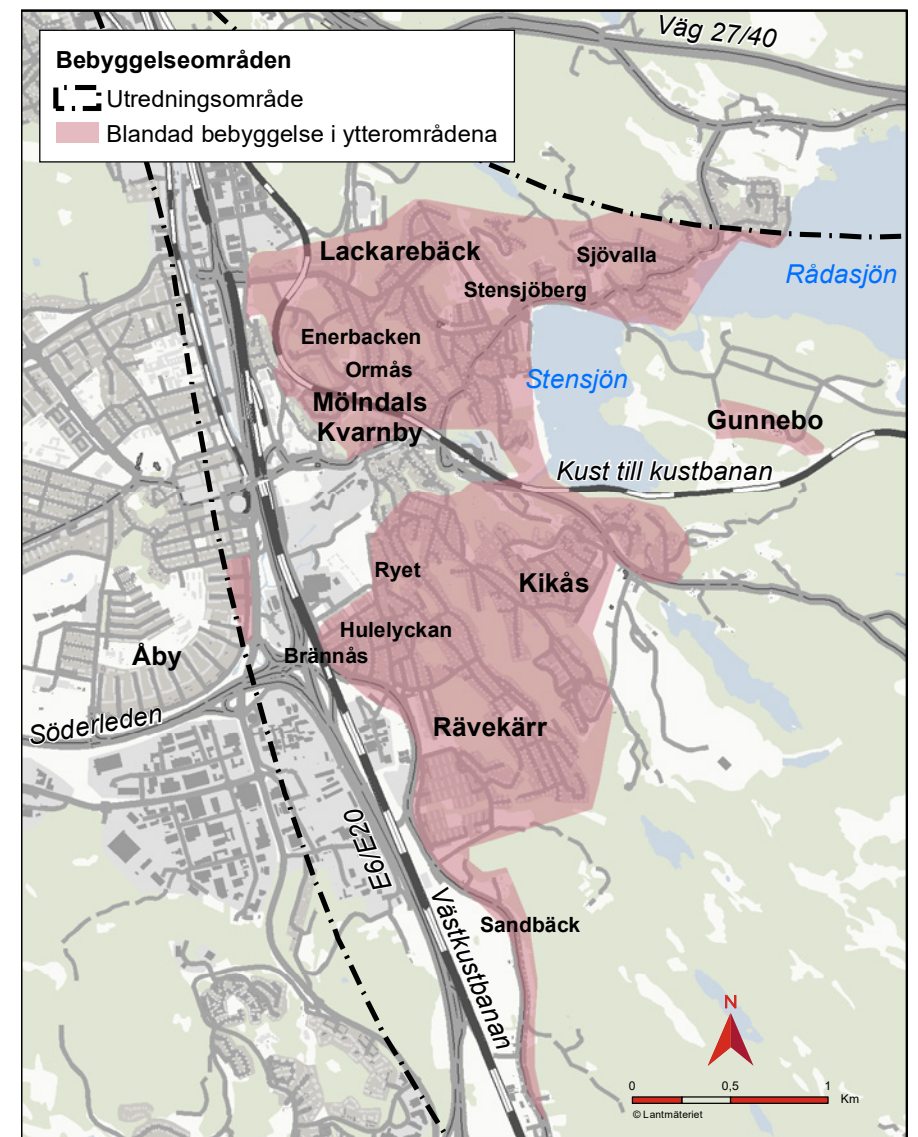
sadeltak har anpassats efter topografi och natur. Mellan husen bildas attraktiva gårdar med uppvuxna lövträd, berghällar, lekplatser och offentlig konst. Även här har bilparkeringarna separerats från bebyggelsen, dock med en central placering vid områdets entré.

Detsamma gäller bostadsområdet på Kristinedal. Bebyggelsen omfattar idag cirka 100 fristående villor, radhus och kedjehus som stod klara 1964. Området är upptaget i Mölndals stads Kulturmiljöprogram (Mölndal 2018) för dess sammanhållna arkitektoniska formspråk med hög detaljrikedom som speglar 1960-talets bostadsbyggnande och där den ursprungliga karaktären bevarats genom varsamma renoveringar. Husen är låga, ofta i en våning med suterrängplan, och står tätt med carportar på framsidan.

På andra sidan dalängen, norr om Söderleden och väster om väg E6/E20, ligger stadsdelen Åby. Karaktäristiskt för området är den solfjäderformade planen bestående av flerbostadshus i tre till fyra våningar placerade i en kvartersstruktur som skapar tysta innergårdar. Husen uppfördes mellan 1966-1968. Vid samma tid och en bit in på 1970-talet tillkom radhusområdena i Brännås och de så kallade lådhusen i Råvekärr. Radhusen i två våningar med träfasad och sadeltak står med långsidan längs med Flintegatan, med några meter förgård där det finns plats för bilparkering. Radhusen från 1973 står samlade likt två kvarter med en större, gemensam grönyta emellan. Här har bilparkeringarna separerats från bebyggelsen och finns utanför kvarteren. Lådhusen i Råvekärr är enhetligt byggda med kubiskt formspråk i två våningar och platta tak. Även här är området planerat för trafikseparering. Parkeringarna finns vid entréerna till området, utanför bostadsbebyggelsen. Området är vidsträckt med en låg, tät bebyggelse. Utöver lådhusen finns även andra radhus i två våningar med sadeltak samt ett antal lägenhetshus i 2-3 våningar uppförda av Mölndalsbostäder 1973. År 1974 stod daghemmet i området klart.

De fem bostadshusen som byggdes i Ryet på 1950-talet revs under 1980-talet varefter nya flerfamiljshus byggdes på platsen. Nuvarande hus i två våningar med källarplan står placerade så att en gemensam grönyta skapas mellan huskropparna. Husen har ljus träfasad och flackt sadeltak. I Kikås bebyggdes Glasberget i början av 1980-talet med bland annat mindre flerfamiljshus i två våningar med loftgångar. Gatorna inom området har fått en organisk form. Husen står tätt och en gemensam parkeringsplats med garagelängor finns anordnad centralt i området. I slutet av 1980-talet började Hålstensområdet bebyggas med flerbostadshus i 2-4 våningar med högsta våningstal mot gata och platta tak. Byggnader står placerade i u-form vilket skapar skyddade innergårdar. Här finns även två terrasshus i sju våningar som befinner sig i suterräng längs bergssluttningen nedanför kyrkogården. Stensjöberg byggdes ut med 27 villor i funktisstil vid 2000-talets början. I Enerbacken, där Kvarnbyvallen tidigare låg, finns nu nybyggda flerbostadshus och radhus.

De flesta bostadsområdena i Östra Mölndal består idag av blandad villabebyggelse från 1900-talets senare hälft, på sina håll uppblandad med radhus och kedjehus och ett antal flerbostadshusområden övervägande från 1960-talet. Generellt är bostadsbebyggelsen i Mölndal i en mänsklig skala. Den är låg och står relativt tätt, vilket skapar småskaliga grönytor mellan husen. Bebyggelse har tillkommit utifrån tidens behov och där byggbar mark har funnits. Därför har Mölndal ingen tydlig kärna, utan består av flera mindre områden som med tiden vuxit samman. Idag fortsätter förtätningen i dalgången med både bostäder och verksamheter. Bebyggelseområdets utbredning redovisas i Figur 7.29.



Figur 7.29 Bebyggelseområde Blandad bebyggelse i ytterområdena.

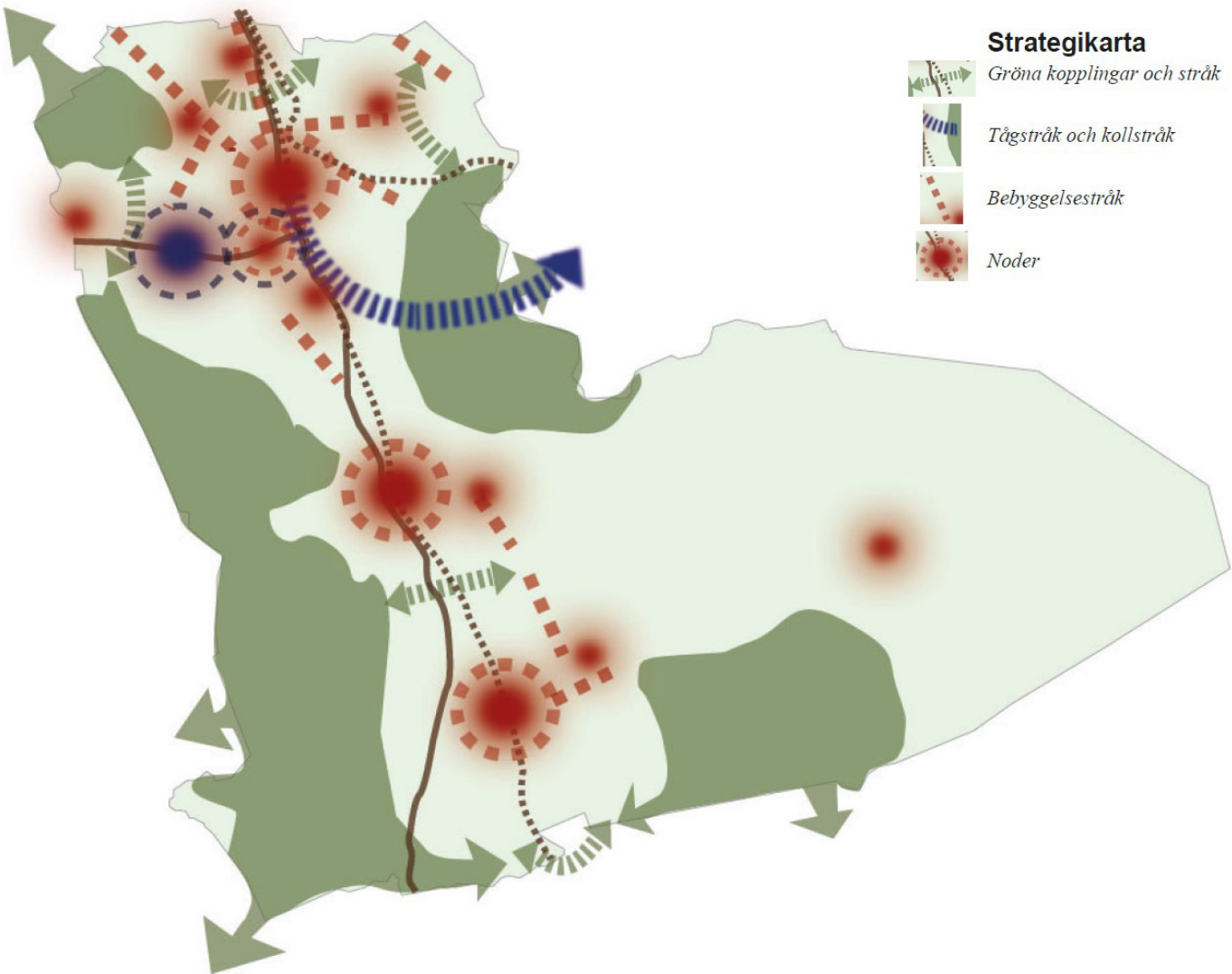


Figur 7.30 Vy över Enerbacken i Östra Mölndal. Till vänster syns småhusbebyggelsen längs Enerbacksgatan och till höger syns lamellhusen vid Delbancogatan uppförda 1964. (Foto: Per Pixel, 2015)

7.1.5 Utvecklingstendenser

Mölndals stads översiktsplan är från 2006, men arbete pågår med att ta fram en ny översiktsplan. Det nya förslaget till översiktsplan har varit på samråd under 2018 (Mölndals stad, 2018), se Figur 7.32. Mölndals stad har också en vision antagen 2013 som genomsyrar stadens strategiska arbete. Visionen består av tre fokusområden: En modig stad med en tydlig historia, Mölndal förstärker Västsverige och En hållbar stad där vi växer och mår bra. Visionen visar på den riktning som kommunen ska arbeta mot till 2022. Det nya förslaget till översiktsplan tar fasta i visionen men blickar också framåt för att utveckla visionens ambitioner på längre sikt.

Mölndal är en stark del av Göteborgsregionen och staden har ett uttalat mål om att växa med i genomsnitt 1,5 procent per år. De övergripande målsättningarna för översiktsplanen presenteras i kommunens stadsbyggnadsstrategier. Strategierna sammanfattas under fyra rubriker: Mölndal utvecklar alla kommunens fyra tätorters centra, Mölndal utvecklar möjligheten till ett gott vardagsliv, Mölndal utvecklar kopplingarna till kommunens högkvalitativa gröna miljöer och Mölndal utvecklar det som vi bidrar med bäst i en växande region. Dessa strategier fungerar som en övergripande vägledning för all planering i kommunen, se Figur 7.31.



Figur 7.31 Kartan visar Mölndals stadsbyggnadsstrategi som tagits fram i arbetet med den nya översiktsplanen. (Översiktsplan för Mölndal, samrådshandling april 2018).

Strategierna innebär bland annat att kommunens fyra tätortscentra Mölndal, Källered, Lindome och Hällesåker ska utvecklas utifrån sin respektive identitet och kvaliteter. Den övervägande bostadsutvecklingen ska dock ske inom tätorterna i stationssamhällena Mölndal, Källered och Lindome, bland annat genom att omvandla rena verksamhetsområden till blandad bebyggelse med bostäder och verksamheter. Utgångspunkten är att ungefär hälften av de kommande förtätningarna bör ske i Mölndal. Etablering ska så långt som möjligt ske inom 400 meter från kollektivtrafikhållplats för kvartstrafik. Det innebär att förtätningen kommer att ske i centrala noder och stråk.

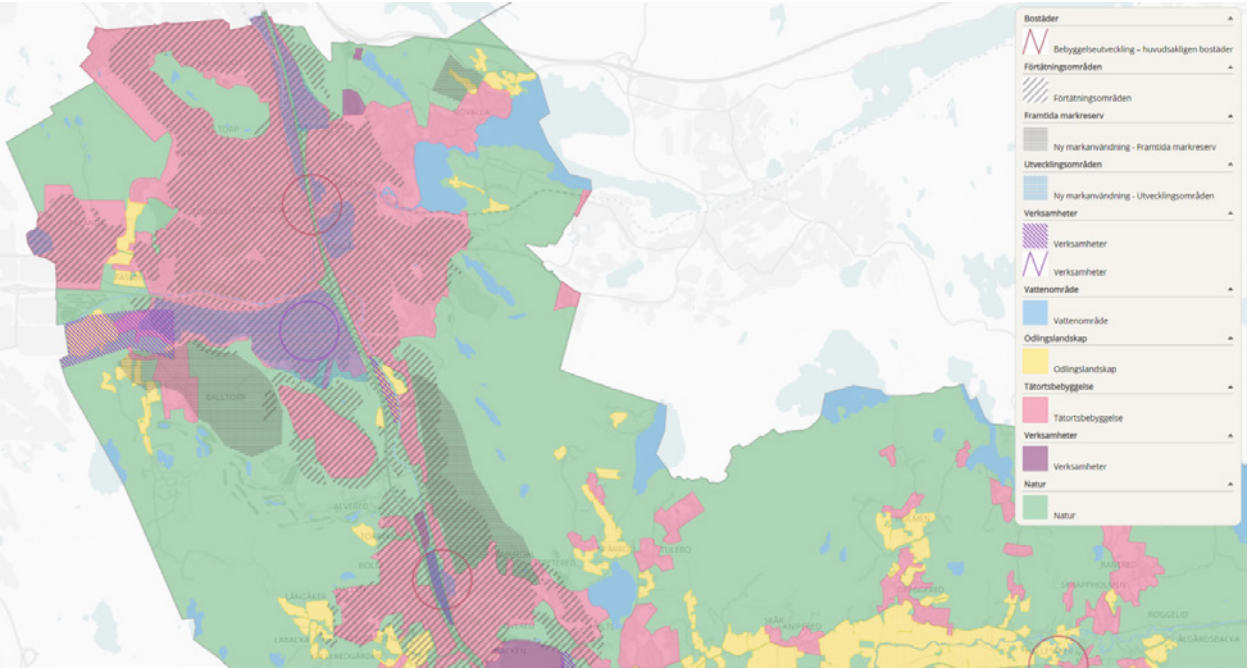
Stora trafikleder går genom de största tätorterna i kommunen. Längs med trafiklederna prioriteras kontorsutveckling och annan ej störningskänslig bebyggelse. Prioriterade förtätningsprojekt är tidigare trafikbarriärer som omvandlas till stadsgata samt att utveckla tätorterna i anslutning till pendeltågsstationerna. Tätorterna ska växa inifrån och ut för att skapa en hållbar stadsutveckling med en ökad andel hållbara resor.

Flertalet byggprojekt har pågått i Mölndals innerstad under senare tid, och planering för ytterligare utbyggnad pågår. I förslaget till översiktsplan pekas Pedagogen park, Forsåker och Lunnagårdsområdet ut som omvandlings- och utbyggnadsområden. I området Forsåker, i nedre delen av Mölndalsfallen,

startade papperstillverkningsindustrin för 300 år sedan. Området har stått mer eller mindre öde sedan papperstillverkningen upphörde 2006. Nu pågår här planering för en helt ny stadsdel som ska bli en del av Mölndals nya, sammanhållna stadskärna tillsammans med Mölndals innerstad och Kvarnbyn.

Inom utredningsområdet finns en gällande fördjupad översiktsplan för Mölndalsåns dalgång (antagen februari 2017). Där har Göteborgs Stad och Mölndals stad tagit fram gemensamma strategier och rekommendationer för en hållbar stadsutveckling i dalgången. Under de senaste 20 åren har dalgången genomgått en stadsförnyelse. Den tidigare industrimiljön närmast infrastrukturstråket i dalgångens mitt är inte längre efterfrågad för industriverksamhet, samtidigt som trycket på marknaden ökar för en tätare stadsbebyggelse med en blandning av bostäder, handel och kontor. Närheten till den dominerande trafikmiljön ger dock utmaningar i att kunna skapa bra boendemiljöer. Det gemensamma målet är att skapa en hållbar, central stadsbebyggelse med goda boendekvaliteter, hög servicenivå och ett intressant stadsliv. Sammanlagt ryms inom planområdet (Göteborg och Mölndal) minst 7 000–8 500 nya bostäder, 220 000–320 000 kvadratmeter ny verksamhetsyta och 5 500–8 000 nya arbetsplatser.

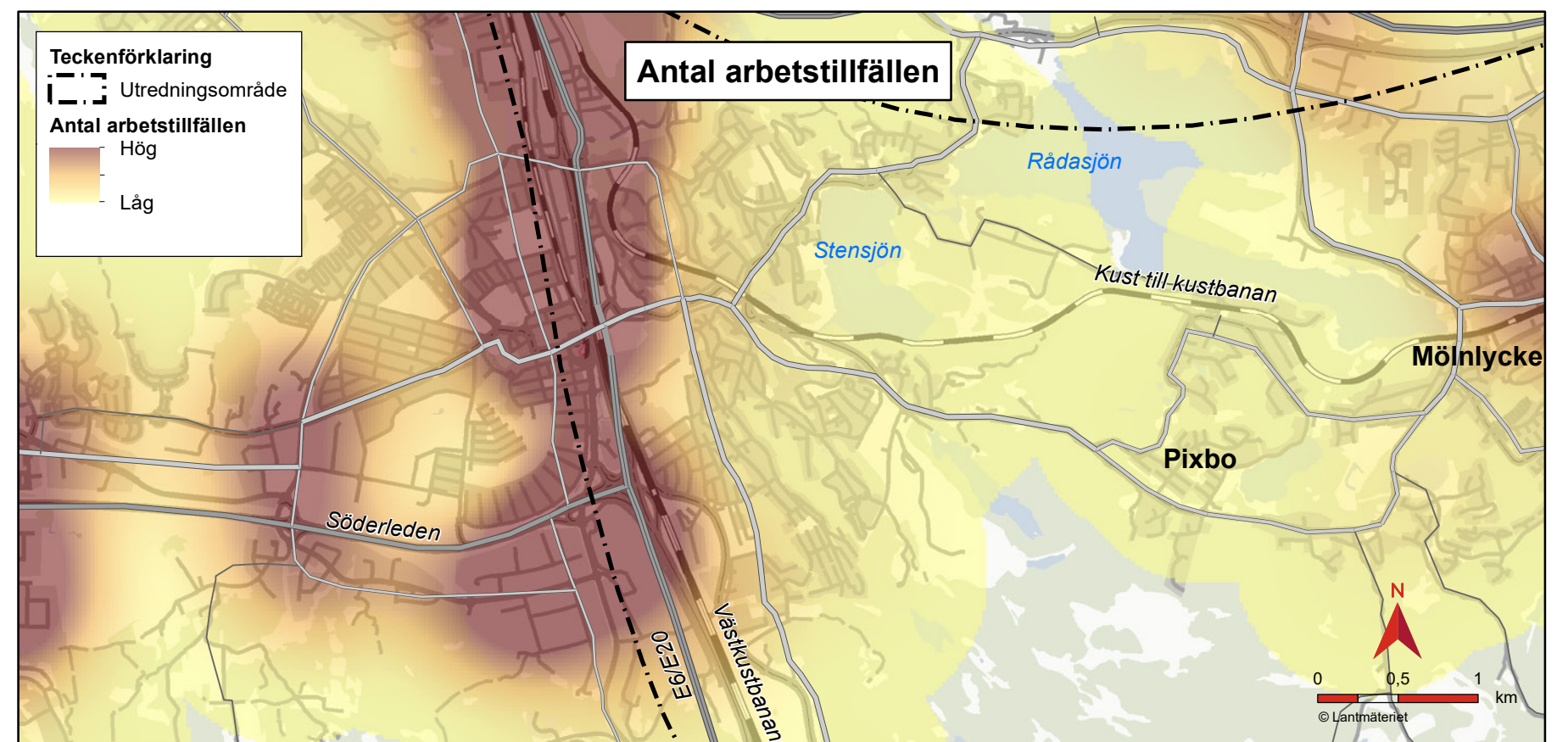
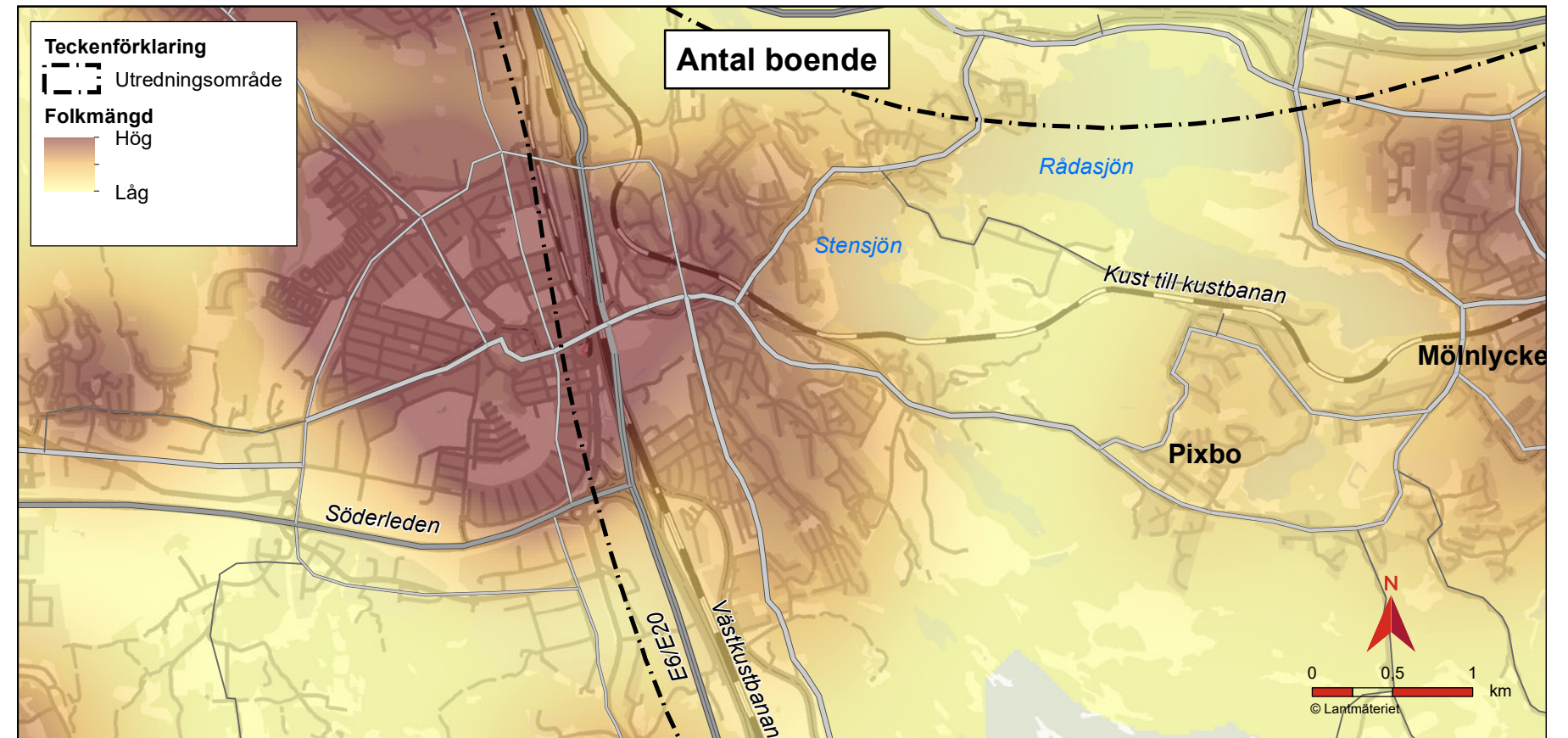
Utredning av de nya stambanorna mellan Göteborg och Stockholm har pågått under en längre tid, vilket påverkat bebyggelseutvecklingen i Mölndalsåns dalgång. I översiktsplanen fastslås att i all planering inom stationsområdet i Mölndals tätort ska en station på Götalandsbanan beaktas. Här ska en placering av en ny järnvägsstation vara möjlig. Möjliga korridorer för järnvägsdragning ska också beaktas så att inga hinder skapas. Dagens befintliga trafikstråk genom dalgången utgör en kraftig barriär för stadslivet. Bebyggelsen utefter dalgångens båda sidor har dåliga kopplingar. I den fördjupade översiktsplanen för Mölndalsåns dalgång eftersträvas att denna barriärverkan överbryggs så att stadsdelar istället kan kopplas samman.



Figur 7.32 Kartan är ett utsnitt från kommunens digitala översiktsplan (Översiktsplan för Mölndal, samrådshandling april 2018). De helfärgade fälten visar befintlig markanvändning, medan cirklar och skrafferade områden visar ny markanvändning.

7.1.6 Befolkning

Mölndal är den tredje största kommunen i Västra Götalands län med sina drygt 69 000 invånare (SCB, 2019a). Av dessa bor cirka 8 procent i dalgången, som är en relativt tätbefolkad del i kommunen, se Figur 7.33. De största företagen är verksamma inom Life Science/Life Tech, informations-, kommunikations-, teknik- och handelsföretag. Det finns goda pendlingsmöjligheter till och från Mölndal, vilket också syns i pendlingsstatistiken: Runt 11 400 personer både bor och arbetar i kommunen, medan cirka 29 800 personer pendlar in till och cirka 23 500 personer pendlar ut från kommunen.

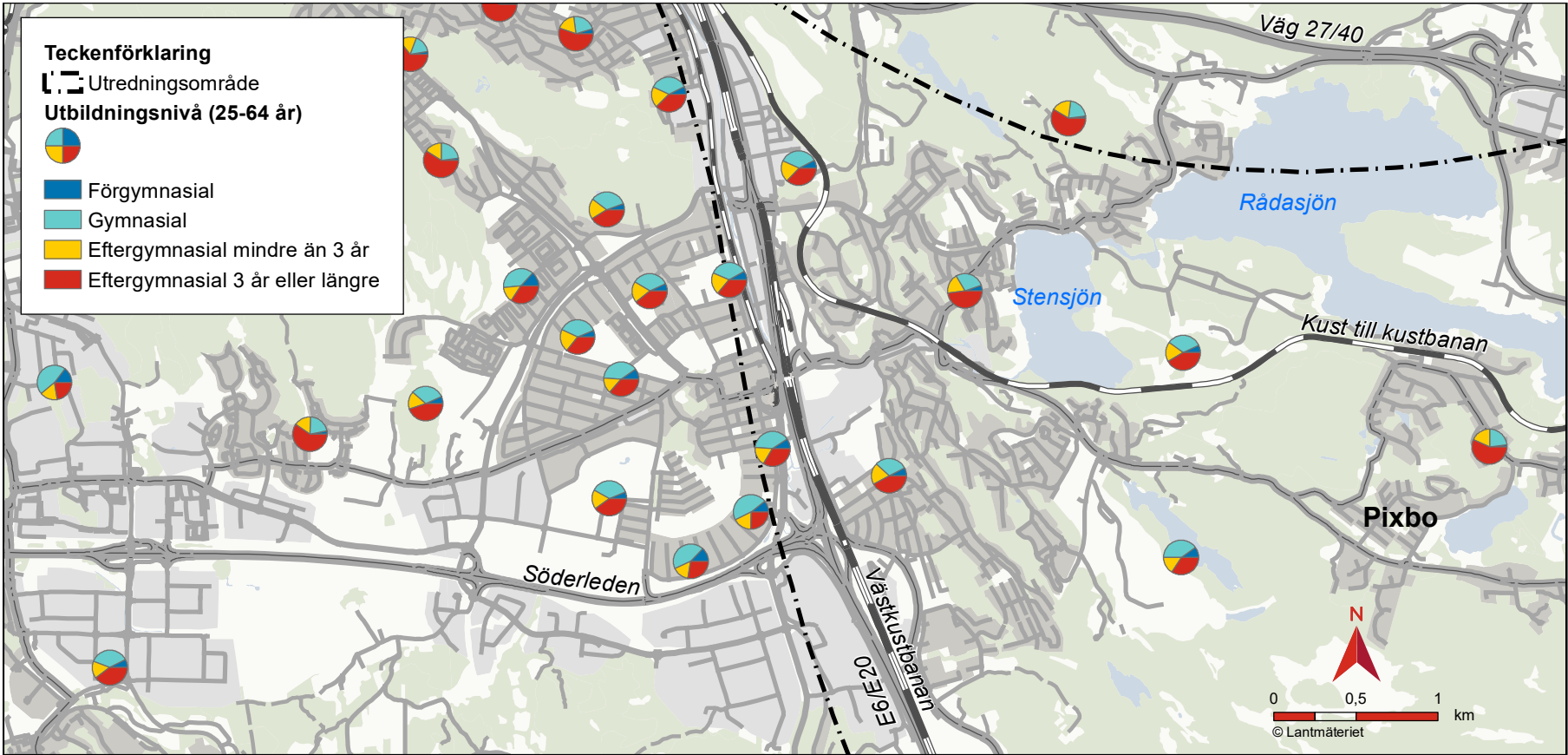


Figur 7.33 Den övre kartbilden visar antal boende och den undre kartbilden visar antal arbetstillfällen i Mölndal.

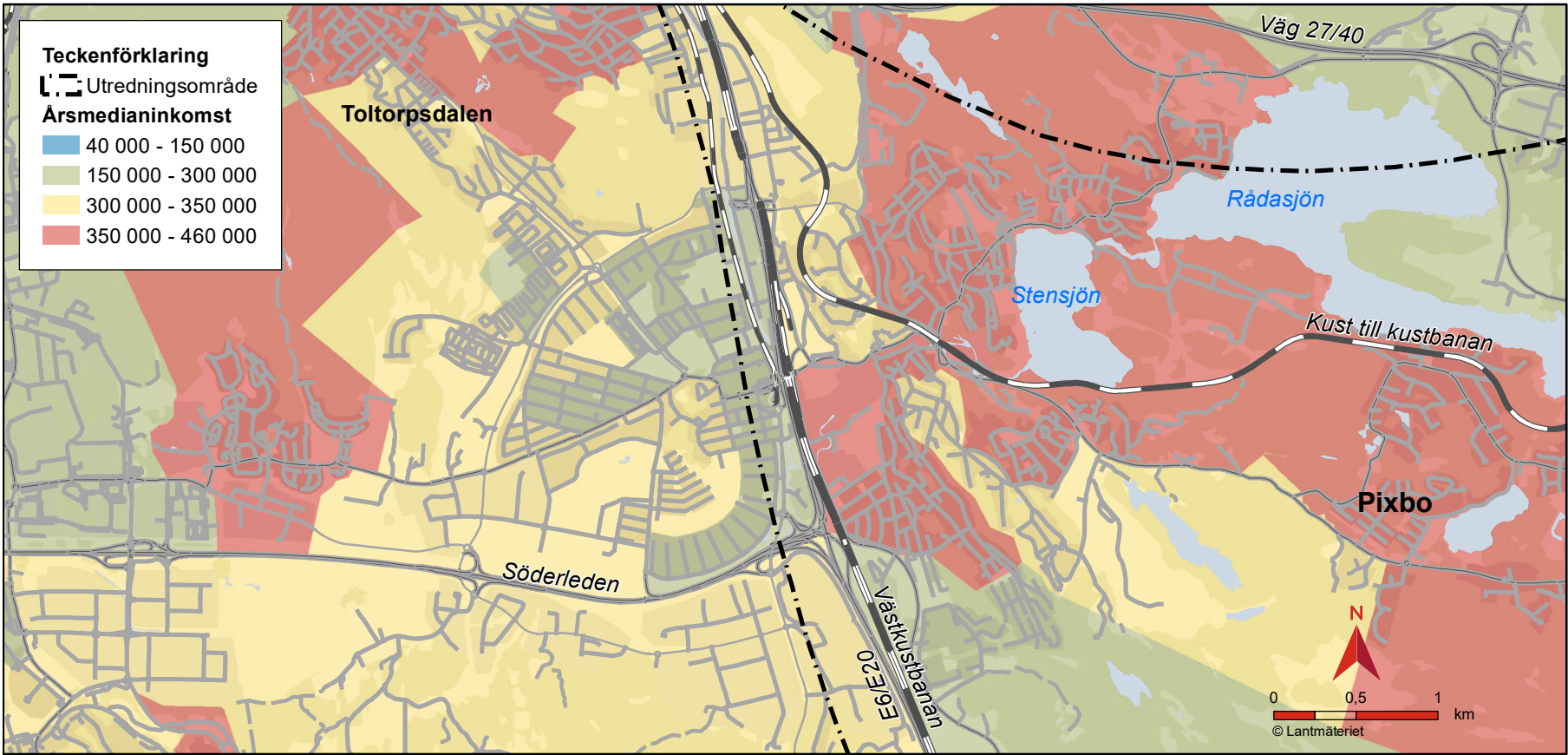
7.1.7 Utbildningsnivå och årsmedianinkomst

Utbildningsnivån i Mölndal är i genomsnitt högre än genomsnittet i länet och riket. Mölndal har en stor andel forskarutbildade vilket kan ha en koppling till näringslivsstrukturen och de stora företagen i kommunen, vilka har stora forsknings- och produktutvecklingsmöjligheter. Utbildningsnivån i Mölndal presenteras i Figur 7.34.

Årsmedianinkomsten i Mölndal är högre än genomsnittet i riket. Högst årsmedianinkomst redovisas i Östra Mölndal samt i Toltorpsdalen, medan övriga delar i dalgången endast ligger steget efter, se Figur 7.35



Figur 7.34 Utbildningsnivå i Mölndal.



Figur 7.35 Årsmedianinkomst i Mölndal.

7.2 Fördjupad analys Landvetter flygplats

7.2.1 Historik och nuläge

Landvetter flygplats började planeras när den gamla flygplatsen i Torslanda ansågs ha för liten kapacitet. 1973 inleddes byggfasen med omfattande markarbeten. Bland annat torrlades Kroksjön, där landningsbanan är belägen idag. Flygplatsen invigdes 1977 och var då dimensionerad för 3 miljoner resenärer årligen. Etableringen resulterade i både positiva och negativa effekter. Dels tillkom ett stort antal nya arbetsplatser med direkt och indirekt koppling till flygverksamheten och i och med den ökade efterfrågan på bostäder i kommunen. Samtidigt satte flygplatsen stopp för bostadsbebyggelse i den mellersta delen av kommunen på grund av buller från flygtrafiken.

Under årens lopp har de enda större förändringarna på flygplatsen varit en utökad incheckningshall och en ny inrikeshall. Under 2014 flyttades trafiken från Säve flygplats över till Landvetter flygplats, vilket ytterligare bidrog till en ökning av antalet resenärer. Idag är Landvetter en av Västsveriges viktigaste målpunkter för kommunikation. Flygplatsen har ett strategiskt läge cirka 20 kilometer öster om Göteborg, på vägen till Borås, och utgör ett nav för inrikesflyg då den binder samman landets tre största städer. Antalet resenärer är cirka 6,8 miljoner per år (Swedavia, 2018) varav en stor andel är affärsresenärer. Från flygplatsen nås 100 destinationer, där de populäraste är Stockholm, London och Frankfurt. På flygplatsen jobbar runt 450 personer för Swedavia och här finns cirka 500 entreprenörer och 100 verksamma företag. Totalt sysselsätter flygplatsen cirka 4000 personer.

Precis norr om flygplatsen passerar väg 27/40, som byggdes ut som motorväg under 1970-talet. Många nya företag har etablerat sig i verksamhetsområdena längs detta stråk under det senaste decenniet.

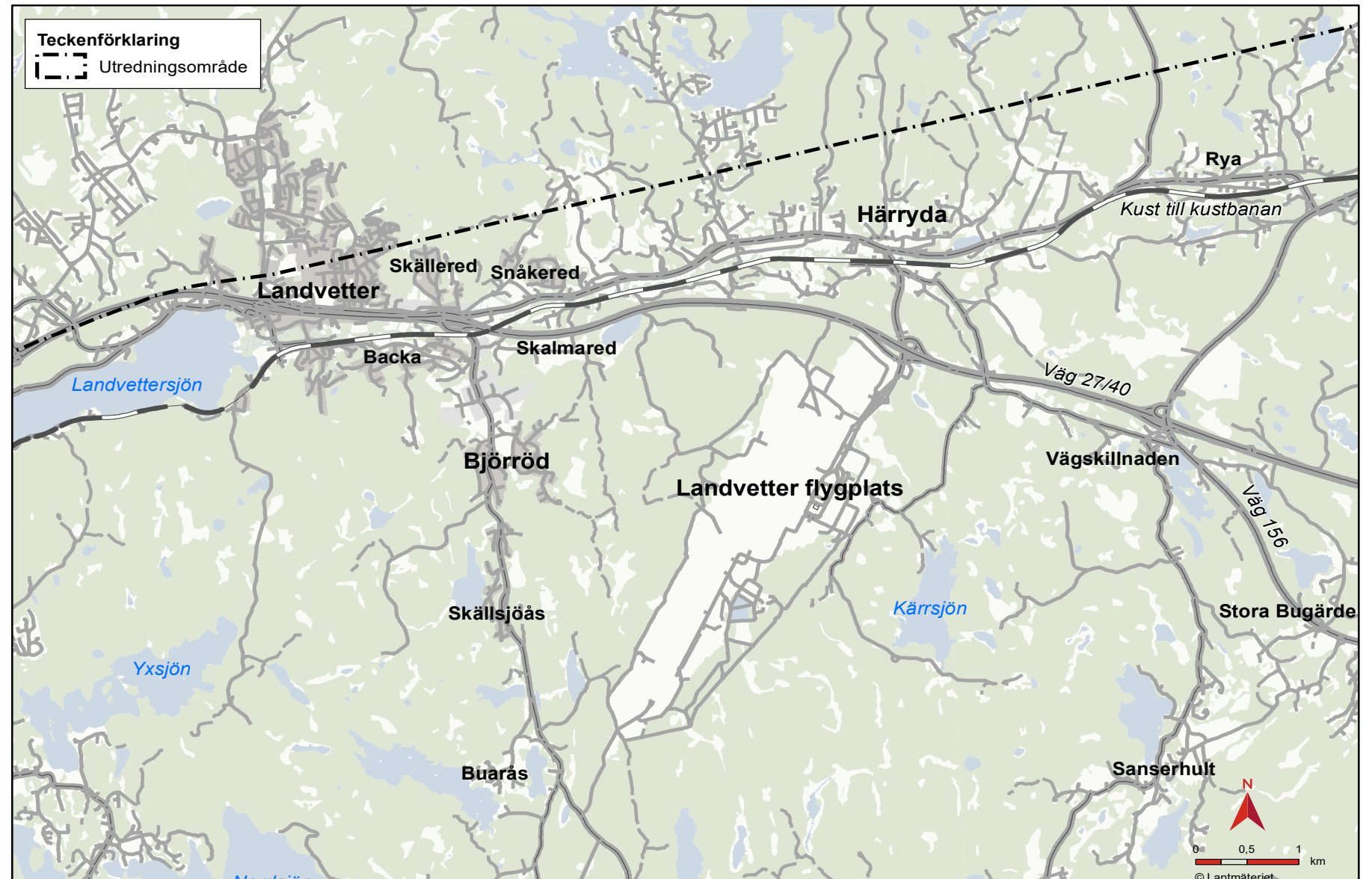
Tätortsområden, byar och huvudstråk presenteras i Figur 7.36.

7.2.2 Topografi och ekologiska strukturer

Landvetter flygplats är belägen i ett stort, sammanhängande skogsbevuxet landskap. Det kuperade skogsområdet sträcker sig från Björrodsdalen till åsen mellan Huvdaby och Eskilsby. Flygplatsen är belägen i ett öppet och flackt landskap. Norr om flygplatsen, närmast väg 27/40, är området kraftigt kuperat med bitvis höga bergskärningar och barrskogsbevuxna krön. Flygplatsområdet är omringat av mossmarker och ett antal sjöar. Precis öster om Flygplatsvägen finns två små tjärnar, Stora och Lilla Dammtjärn.

7.2.3 Stråk, samband och målpunkter

Flygplatsen är belägen cirka 20 kilometer från Göteborg och cirka 40 kilometer från Borås. Strax norr om flygplatsen går väg 27/40. Närliggande samhällen är Mölnlycke och Landvetter tätorter i väster, Härryda norr om flygplatsen samt Hindås, Rävlanda och Bollebygds tätorter i öster. Inom utredningsområdet finns även glesare bebyggelseområden med bostäder och verksamheter, såsom i stråket mellan Eskilsby och Huvdaby, Härryda-Hindås dalgång samt i Nolåns och Storåns dalgång. Mellan dessa bebyggelseområden finns även utspridd, gles bebyggelse. Gemensamt för bebyggelsen inom utredningsområdet är att tillgängligheten till väg 27/40 generellt sett är mycket god. Vägen passerar precis norr om Landvetter flygplats vilket gör att flygplatsen lätt nås med bil. Från de större tätorterna och bebyggelse längs med väg 27/40 är även bussförbindelserna goda. Flygplatsen trafikeras av flygbussar både från Göteborg och från Borås.



Figur 7.36 Översiktskarta Landvetter flygplats.

Genom kommunen går Kust till kustbanan i östvästlig riktning. Järnvägen trafikerar sträckan Göteborg-Kalmar/Karlskrona och byggdes i slutet av 1800-talet. Den snirklar sig fram i landskapet och medger därför inte höga hastigheter. Järnvägen trafikeras både av persontåg och godståg. Den passerar cirka 3 km norr om Landvetter flygplats, men det finns ingen station i närheten. Det saknas även direktförbindelser med buss mellan flygplatsen och befintliga stationer längs Kust till kustbanan.

Härryda kommun förespråkar en station vid Landvetter flygplats. Det skulle främja ett effektivt resande både på regional och nationell nivå, samt byten mellan olika trafikslag.

7.2.4 Bebyggelsestruktur och bebyggelseområden

Flygplatsen utgör ett bebyggelseområde där den storskaliga infrastrukturen dominerar och skapar en stark kontrast till omkringliggande skogsområden. Bebyggelsen inom flygplatsområdet är storskalig till sin karaktär. Verksamheterna inom bebyggelseområdet har ofta stora öppna angöringsytor

och parkeringsplatser, se Figur 7.37. Förutom terminalbyggnaden utgörs bebyggelsen av kontor, fraktbyggnader, hangarer, flygledartorn, parkeringshus, hotell, bensinstation och en snabbmatsrestaurang. Mellan flygplatsen, Flygplatsvägen och väg 27/40 finns stora logistikanläggningar på plansprängda ytor med höga slänter ner mot avfarten från väg 27/40.



Figur 7.37 Vy över Göteborg Landvetter Airport. (Foto: Per Pixel, 2015)

7.2.5 Utvecklingstendenser

1980 fastställdes en generalplan som reglerar markanvändningen och utbyggnadsmöjligheterna för området kring flygplatsen. Planen baserades på de beräknade FBN-kurvorna (flygbullernivåkurvorna) för 60 dBA respektive 55 dBA som togs fram i den första koncessionsansökan som gjordes. Planen har fortsatt gälla även efter att Plan- och bygglagen infördes 1987, men eftersom många undantag gjordes vid fastställelsen av planen har gällande områdesbestämmelser blivit vaga och svårtydda. Trafikverket har preciserat riksintresset för flygplatsen samt tre av dess influensområden.

Härryda kommuns översiktsplan (ÖP) är från 2012 och aktualitetsförklarades 2018 (Härryda kommun, 2012). Kommunen har påbörjat arbetet med att ta fram en ny ÖP. I översiktsplanen redovisas influensområde för flygbuller enligt preciseringen av riksintresse för Landvetter flygplats som definierats i ett beslut från Trafikverket 2011-05-05 (Härryda kommun, 2012).

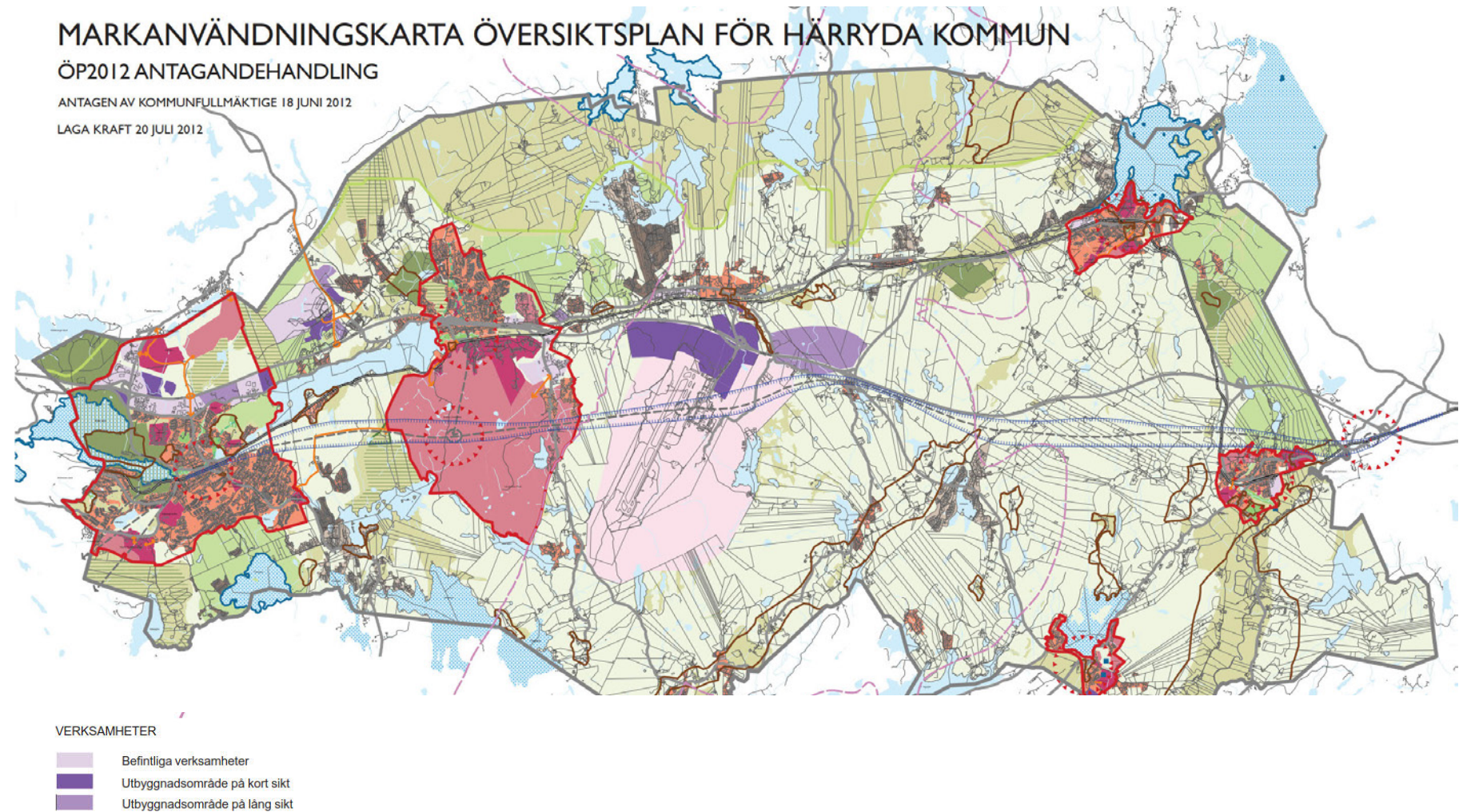
På grund av bullerstörningar inom flygplatsområdet finns små möjligheter att höja standarden på tidigare fritidshus till helårsboende. Kommunen har ändå som ambition att ge förutsättningar för en god boendemiljö i befintliga bostadsområden, utan att begränsa flygplatsens utvecklingsmöjligheter. Swedavia motsätter sig dock nya bostäder eller större tillbyggnader inom flygplatsens påverkansområde. Detta riskerar nämligen att göra intrång på riksintresset och hämma flygplatsens utvecklingsmöjligheter, bland annat i och med risken att flygplatsen måste bekosta bullerisolering av störda bostadsfastigheter.

Områdena kring Flygplatsmotet är mycket intressanta för företags- och verksamhetsetableringar. På markanvändningskartan i ÖP:n redovisas västra delen av detta område som "Utbyggnadsområde på kort sikt" och östra delen som "Utbyggnadsområde på lång sikt", se Figur 7.38. Det är av stor vikt för hela regionen att flygplatsen ges möjligheter att utvecklas och att företag eller verksamheter kan etableras i anslutning till flygplatsen. Närheten till väg 27/40 och en eventuell ny järnvägsstation skapar goda förutsättningar för verksamhetsområden.

Swedavia fastslår att Göteborg Landvetter Airport måste anpassas till dagens resenärsantal och samtidigt förbereda sig för framtiden. Ett utvecklingsprogram har tagits fram för flygplatsen (Utvecklingsprogram Landvetter, 2016). I programmet ingår flygplatsens kapacitets- och utvecklingsprojekt som sammantaget ska möjliggöra en kapacitetsökning från dagens cirka 7 miljoner till cirka 8 miljoner passagerare.

Swedavia har också tagit fram en så kallad Draft masterplan för Göteborg Landvetter Airport (Swedavia, 2017). En Draft masterplan är en översikt över möjliga utvecklingsscenarier och ska visa på vilka möjligheter flygplatsen har att utvecklas. Här poängteras att flygplatsen har en helt avgörande betydelse för regionens tillgänglighet, tillväxt och sysselsättning. Utvecklingen utgår ifrån en förväntad ökning av flygtrafik från 8 miljoner passagerare till 18 miljoner passagerare under en 50-årsperiod. Arbeta med en Masterplan 2070 för Landvetter flygplats pågår.

Swedavia har i uppdrag att öka tillgängligheten inom samt till och från Sverige med flyg. Göteborg Landvetter Airport är en utpekad så kallad Core-flygplats inom EU, där man vill uppnå intermodalitet. Det betyder att man vill att transport av gods och passagerare kan ske med nyttjandet av flera transportsätt. Därför får Swedavia EU-medel för att utveckla flygplatsen och ansluta den till den nya stambanan mellan Göteborg och Borås.



Figur 7.38 Utsnitt från markanvändningskarta från Härryda kommuns översiktsplan (ÖP 2012). Landvetter flygplats ligger centralt inom kommunen och har en ljuslila färg. Norr om flygplatsen, i anslutning till flygplatsmotet, planeras för utbyggnad av verksamhetsområde på kort sikt (mörklila). En utbyggnad av verksamhetsområdet planeras på lång sikt österut (lila).

Masterplanens tidigare förslag på tågstationsplacering var i den befintliga terminalbyggnadens nordöstra hörn samt en till stationsuppgång vid det planerade hotellet. Nu förespråkas dock en uppgång direkt i terminalen.

Samtidigt som Swedavia planerar och bygger för framtidens resande finns visionen av en flygplatsstad. Airport City Göteborg har blivit namnet på den flygplatsstad som nu börjat växa fram runt flygplatsen. Här är tanken att lager- och logistikverksamhet blandas med kontor, hotell, handels- och arbetsplatser, se Figur 7.39. Flygplatsstaden ska växa fram etappvis och beräknas vara fullt utbyggd 2045 och då ge 10 000 arbetstillfällen.

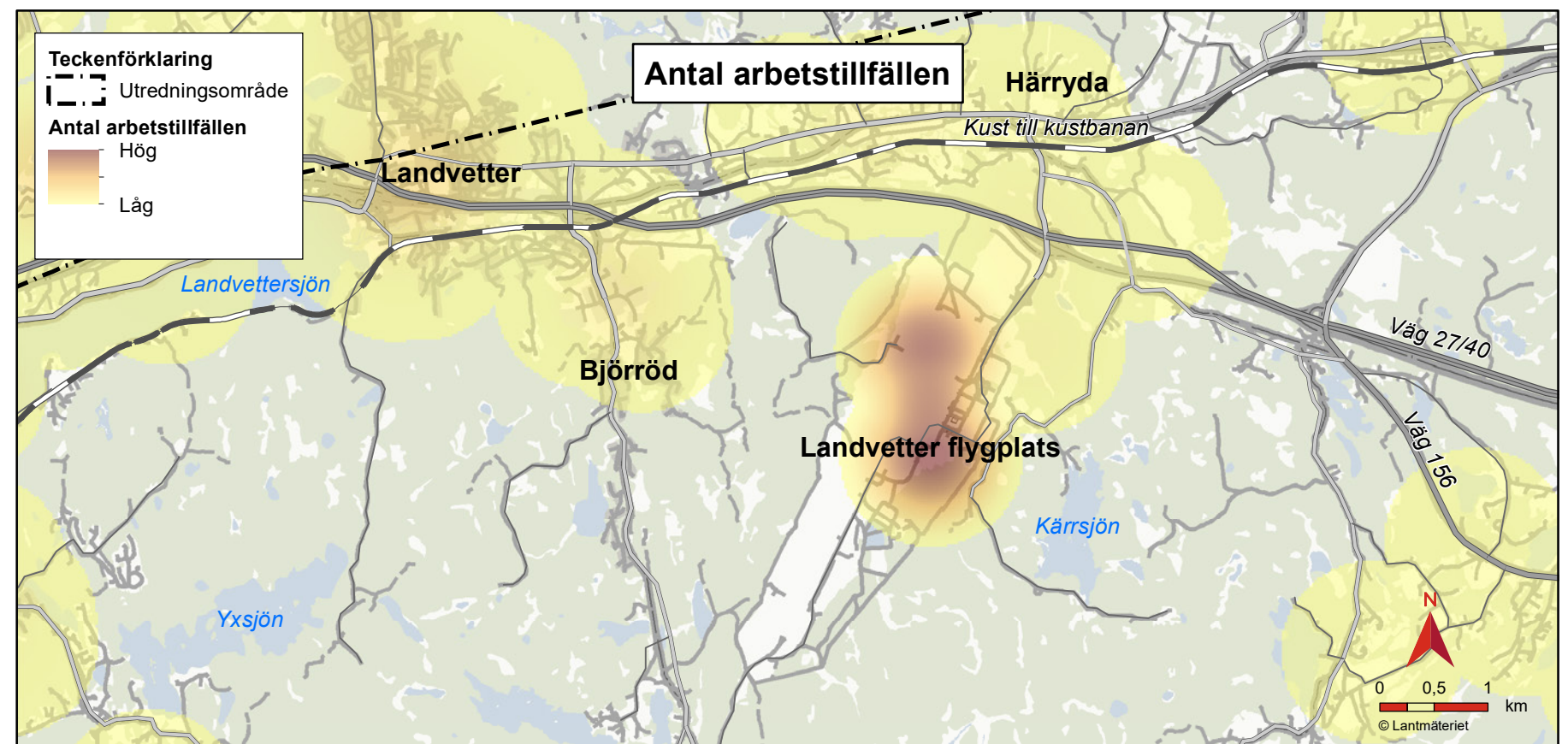
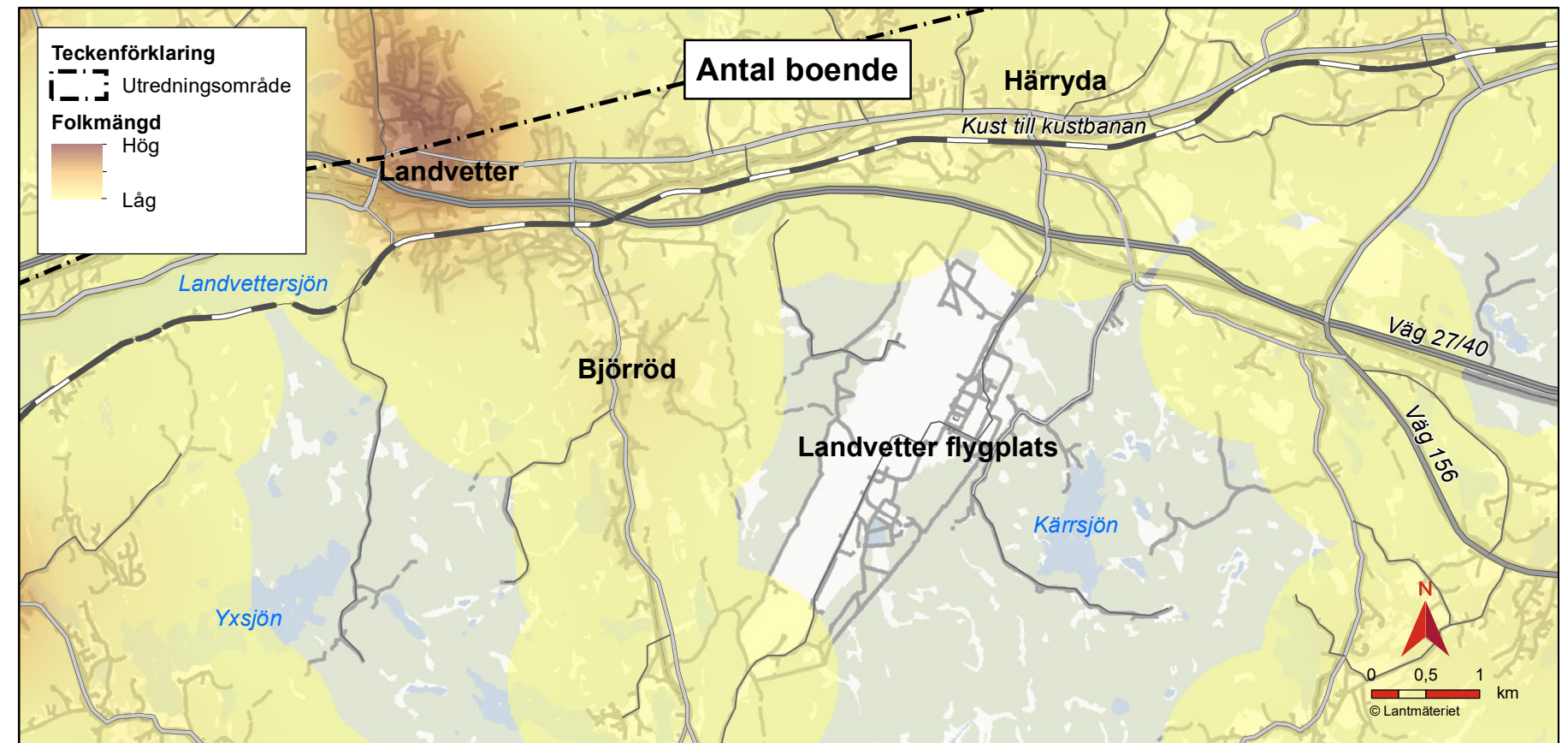


Figur 7.39 Förslag på framtida utbyggnad av Airport City Göteborg. (Foto: Swedavia, 2015)

7.2.6 Befolkning

Landvetter flygplats är ett verksamhetsområde och inga boende finns därför inom området eller dess direkta närhet. Flygplatsen är områdets största arbetsgivare som tillsammans med närliggande verksamheter sysselsätter cirka 4 000 personer, se Figur 7.40.

Närmaste boendemiljöerna är Landvetter tätort, Björröd och Härryda.



Figur 7.40 Den övre kartbilden visar antal boende och den undre kartbilden visar antal arbetstillfällen kring Landvetter flygplats.