UTBYGGNADSANALYS AV GÖTEBORG

SPACESCAPE

Underlag till översiktsplan
Mars 2020

SAMMANFATTNING

För att uppnå det förväntade bostadsbehovet fram till 2050 behöver det byggas 120 000 bostäder i Göteborg. Med dagens ej utbyggda detaljplaner och större omvandlingsområden finns en kapacitet för 63 000 bostäder. Det innebär att ytterligare 57 000 bostäder skulle behöva byggas fram till 2050.

Syftet med följande utbyggnadsanalys är att kartlägga om översiktsplanens inriktning mot förtätning av befintliga stadsdelar ger tillräcklig kapacitet för att möta bostadsbehovet fram till 2050.

För att undersöka utbyggnadspotential har en rad drivkrafter och begränsningar kartlagts och summerats. I nästa steg har byggbara ytor identifierats där de summerade drivkrafterna är större än de summerade begränsningarna. Efter det har ett antal avdrag gjorts för service, kontor, gata och park. Vidare har utbyggnadsanalysen undersökt de marknadsekonomiska förutsättningarna genom att beräkna byggrättsvärden per byggbar yta samt marknadsdjup i olika kommundelar (hushållens förmåga att efterfråga nya bostäder). Utbyggnadsanalysen har avgränsats till innerstaden, mellanstaden och de tre tyngdpunkterna i ytterstaden: Hovås, Torslanda-Amhult och Kärra Centrum.

Resultatet visar på att översiktsplanens inriktning mot förtätning ger tillräcklig kapacitet för att nå bostadsbehovet fram till 2050. Det beror till stor del på den utbyggnadspotential som finns i mellanstadens flerbostadshusområden och längs befintliga vägar som skulle kunna omvandlas till gator. Tillsammans ger dessa en utbyggnadspotential på ca 50 000 bostäder. Det kan jämföras med den begränsade utbyggnadspotentialen i innerstaden på ca 3 000 bostäder (efter att de ej utbyggda detaljplanerna och de större omvandlingsområden har byggts ut).

En förtätning av mellanstadens flerbostadshusområden och en omvandling av väg till gata är inte bara en förutsättning för att nå kommande bostadsmål. Den kan också bidra till att uppfylla många andra centrala mål i översiktsplanen. Med ökad lokal täthet i mellanstadens flerbostadshusområden kan såväl trångboddheten minska och serviceutbudet öka. Med minskade trafikbarriärer och mer attraktiva och trygga sammankopplande gatustråk kan också närheten mellan stadsdelarna förbättras. Allt detta kan få stor betydelse för ett mer jämlikt Göteborg. Genom att öka tätheten i lägen med väl utbyggd kollektivtrafik och förbättra möjligheterna för gång och cykel längs nya gatustråk kan också förtätningen aktivt bidra till att öka andelen hållbara transporter.

Samtidigt som utbyggnadsanalysen visar på möjligheter att bygga tillräckligt med bostäder, så har den också identifierat en hel del osäkerhet. Den kanske främsta osäkerhetsfaktorn har att göra med svaga marknadsekonomiska incitament för nya bostäder i stora delar av mellanstaden. En annan osäkerhet har att göra med utbyggnadstakten av småhus. Genom att småhus i regel är mindre yteffektiva än flerbostadshus minskar den totala bostadspotentialen om utbyggnadstakten av småhus ökar.

Utbyggnadsanalysen pekar på en rad möjligheter och utmaningar i och med de byggbara ytor som identifierats. Cirka hälften av utbyggnadspotentialen (vid sidan av ej utbyggda detaljplaner och större omvandlingsområden) finns i mellanstadens flerbostadhusområden, exempelvis Gamlestaden, Frölunda torg och Biskopsgården. Mer än en fjärdedel finns längs vägar som skulle behöva omvandlas till gator för att omfattande bostadsutbyggnad ska vara realistisk. Förtätning i dessa lägen kan bidra till ökad stadskvalitet genom bland annat bättre underlag för service och mer gång- och cykelvänliga stråk. Men omfattande förtätning längs vägar och i befintliga stadsdelar kan också tänkas skapa målkonflikter som i ett tidigt skede skulle behöva utredas vidare för att möjliggöra att bostadsbehovet nås inom översiktsplanens nuvarande ramar.

INNEHÅLL

Sammanfattning 2

Innehåll 3

1. INLEDNING 4

Inledning 5

2. UTBYGGNADSANALYS 6

Metod 7

Drivkrafter för utbyggnad 12

Begränsningar för utbyggnad 15

Bostadspotential för flerbostadshus 16

Utbyggnadsscenario med 500 småhus per år 18

3.BYGGRÄTTSVÄRDESANALYS 19

Metod 20

Byggrättsvärden per Stadsdel 21

4.LÄGE FÖR UTBYGGNAD 22

Var finns bostadspotentialen? 23

Vägar med omvandlingspotential till gata 26

Täthet idag och med utbyggnadspotential 27

5. MARKNADSDJUP 28

Metod 29

Marknadsdjup i olika kommundelar 30

5. DISKUSSION 31

Diskussion 32

6. ANALYSUNDERLAG 34

Underlagskartor 35

REFERENSER 60

BESTÄLLARE

Göteborgs stad

Kontaktperson: Anna Olsson (Sbk)

Projektgrupp: Anna Olsson (Sbk), Malin Klarqvist (Sbk), Hilda Lagström (Sbk), Lars Johansson (Fk)

KONSULTER

Spacescape

Tobias Nordström (Ansvarig), Joel Hernbäck

Evidens:

Thomas Sandberg

1. INLEDNING

INLEDNING

BAKGRUND

Bostadsbyggandet är en politiskt prioriterad fråga för Göteborgs stad. En växande stad är inte bara viktig för att ge fler möjligheten att bo i Göteborg utan också för hela stadens och regionens konkurrenskraft.

Att folkmängden förväntas öka under lång tid framöver innebär ett långsiktigt behov av nyproduktion av bostäder. Bostadsbyggande, liksom byggande av nya verksamhetslokaler, är samtidigt på sikt en förutsättning för en bibehållen nettoinflyttning till Göteborg. Vad gäller stadens behov av utbyggnad av bostäder och arbetsplatser blickar kommande översiktsplan fram till 2050 (Göteborgs stad 2018). Baserat på framtagna befolkningsscenarier behöver Göteborg ta höjd för att staden ska kunna växa med ungefär 250 000 nya invånare fram till 2050. Det innebär att det behöver byggas ungefär 120 000 bostäder till 2050.

Med utgångspunkt i det uppskattade bostadsunderskottet och stadens befolkningsprognos uppskattas 4 000-5 000 nya bostäder per år behöva byggas under en längre period. Som referens har det de senaste tio åren byggts i genomsnitt 2 500 bostäder per år. Därutöver behöver även ett stort antal arbetstillfällen tillkomma.

Inom de ej utbyggda detaljplanerna och större omvandlingsområden finns idag en kapacitet på cirka 63 000 bostäder. Mer precist handlar det här om bostäder i lagakraftvunna men ej utbyggda planer och en uppskattning av potential av tillkommande bostäder i Älvstaden samt i Högsbo industriområde (uppskattningen av antal bostäder i omvandlingsområdena har gjorts av projektgruppen på Göteborgs stad). En stor del av dessa återfinns i tidigare hamn- och verksamhetsområden. En kritisk fråga för översiktsplaneringen i Göteborg är då att utreda var den andra hälften av bostäderna ska byggas givet intentionerna om hållbar stadsutveckling i översiktsplanen.

Utgångspunkten för den nya översiktsplanen ska vara en inriktning mot den täta, gröna blandstaden och bygger därmed vidare på inriktningen i den nu gällande översiktsplanen. Det innebär att fortsatt planering i Göteborg ska ske med inriktning mot komplettering i den redan byggda staden, i kombination med byggande i särskilt utpekade tyngdpunkter. Tre prioriterade strategier föreslås: att staden ska planera för en nära, sammanhållen och robust stad. Bostadsbyggandet ses här också som en viktig del i arbetet med att skapa stadskvaliteter på fler platser, där fler får tillgång till kollektivtrafik, service och mötesplatser på nära håll.

I samband med framtagandet av strategi för utbyggnadsplanering (Göteborgs stad 2014) gjordes en analys av utbyggnadspotential i mellanstaden 2012 (Göteborgs stad 2013). Sedan analysen gjordes har nya möjligheter och ibland även begränsningar identifierats. Även nya mål för bostadsbyggandet har tillkommit. Följande utredning ska utgöra ett underlag till ny översiktsplan för Göteborg och undersöka var det finns utbyggnadspotential, givet de förändrade förutsättningar sedan den tidigare utbyggnadsanalysen genomfördes 2013 (Göteborgs stad 2013).

SYFTE

Syftet med utbyggnadsanalysen är att:

• Kartlägga utbyggnadspotential i antal bostäder, beaktat ytbehovet för service, kontor, park och gata.

• Analysera bostadsefterfrågan och rimlig utbyggnadstakt i olika stadsdelar givet genomförandekomplexitet och bostadsmarknadens förutsättningar.

• Ge underlag till uppdaterade utbyggnadsstrategier

Studien omfattar både innerstaden, mellanstaden och de utvalda tyngdpunkterna Almhult, Kärra och Hovås. Studerad utbyggnadspotential är här begränsad till idag obebyggd mark inom ett visst avstånd från befintlig bebyggelse där inte redan större planprojekt eller detaljplanering pågår. Ytterligare utbyggnadspotential, som exempelvis påbyggnad eller rivningar i områden utanför de i översiktsplanen angivna omvandlingsområdena ingår inte i studien.

2. UTBYGGNADSANALYS

METOD

Analysmodellen som använts för att kartlägga var det finns utbyggnadspotential i Göteborg är indelad i fem steg.

1. Drivkrafter och begränsningar kartläggs

2. Ytor med större drivkrafter än begränsningar identifieras som utbyggnadsytor

3. Beräkning av byggbara volymer utifrån tomt–exploateringstal och avdrag för service, friyta och kontor (vid kontorspotential)

1. KARTLÄGGNING AV DRIVKRAFTER OCH BEGRÄNSNINGAR

Utbyggnadsanalysen genomförs med den metod som tidigare använts för att kartlägga mellanstadens utbyggnadspotential (Göteborgs stad, 2013). Sedan dess har metoden också använts i städer och tätorter som Stockholm, Södertälje, Mölndal och Varberg. Modellen utgår från att utbyggnad sker i spänningsfältet mellan drivkrafter och begränsningar. Drivkrafter kan sägas beskriva var man vill bygga och begränsningar svarar på var man kan bygga. Drivkrafterna delas in i utbyggnadsbehov, vilket speglar kommunens vilja och utbyggnadstryck som speglar drivkrafter från ett marknadsekonomiskt perspektiv. Utbyggnadsbehovet har kartlagts med hjälp av översiktsplanens geografiska riktlinjer i samrådshandlingen för ny översiktsplan 2018 (Göteborgs stad, 2018).

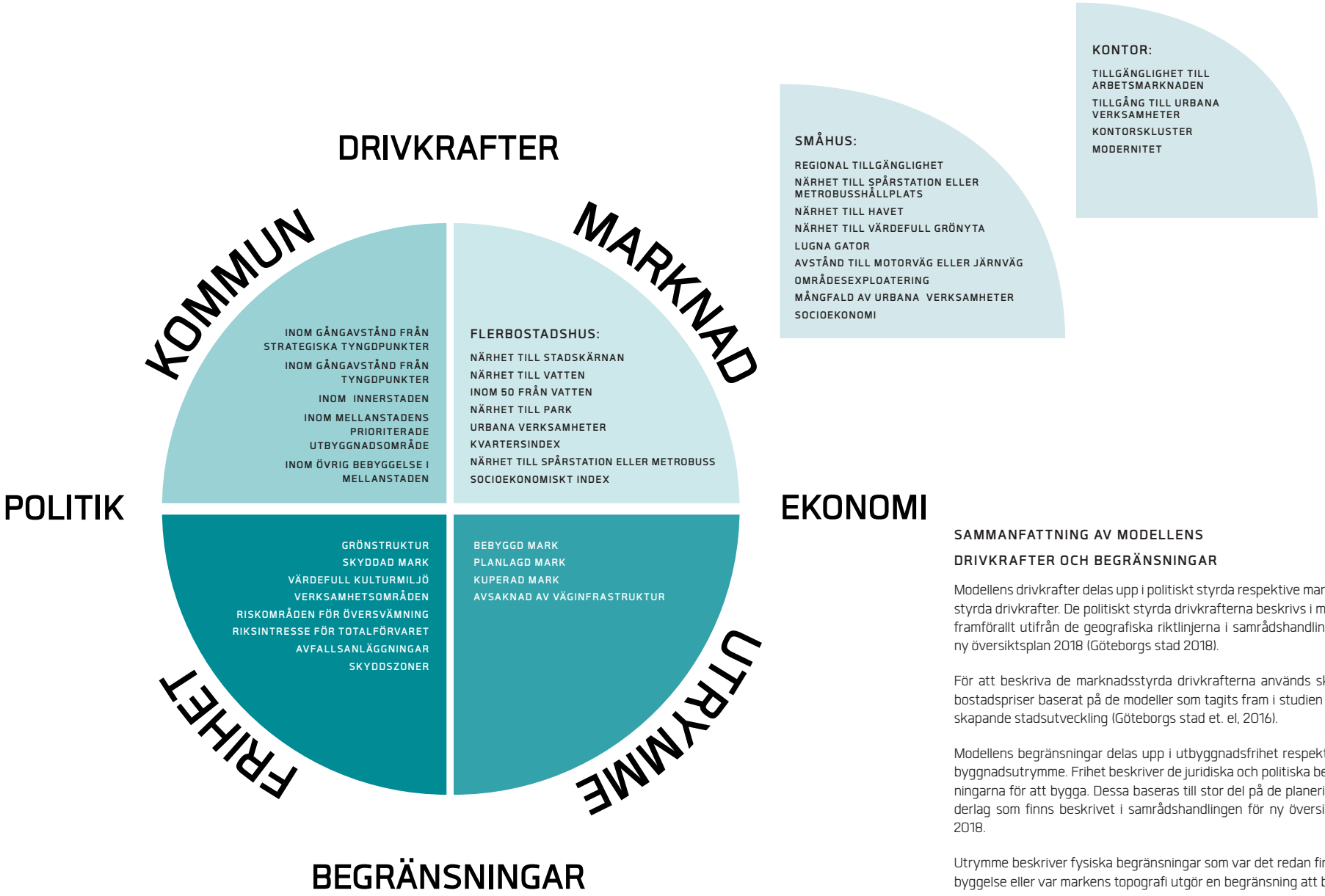
För att kartlägga utbyggnadstryck har modeller utvecklade genom projektet Värdeskapande stadsutveckling använts (Göteborgs stad et. al, 2016). Med hjälp av modellerna har bostadspriser och kontorshyror kunnat skattas med utgångspunkt i ett antal centrala stadskvalitetindikatorer och ett socioekonomiskt index.

Begränsningar för utbyggnad handlar om juridiska eller politiska begränsningar som till exempel strandskydd, skyddsavstånd eller liknande, men också om fysiska begränsningar som var det redan finns bebyggelse eller var markens topografi utgör en begränsning att bygga.

Då utbyggnadsanalysens siktar på att kartlägga utbyggnadsytor utöver dagens större planprojekt (Älvstaden och Högsbo industriområde) och pågående detaljplaner har den täthet som dessa planer innehåller (totalt 63 000 bostäder) ingått i förutsättningarna för kommande planering. I vissa fall, som exempelvis i områden nära större planprojekt har detta inneburit en högre drivkraft i analysen än idag då tätheten i sig har ett starkt samband med utbudet av urbana verksamheter som är en efterfrågad stadskvalitet för såväl bostadsmarknaden och kontorsmarknaden. Även infrastrukturutbyggnad, nya hållplatser och de större planernas grönstruktur har påverkat drivkrafterna och begränsningar i analysmodellen.

UNDERLAG FÖR UTBYGGNADSMODELLENS DRIVKRAFTER

Värdeskapande stadsutveckling (överst) ligger till grund för marknadsstyrda drivkrafter. Samrådshandling för Göteborgs översiktsplan 2018 (nederst) ligger till grund för politiskt styrda drivkrafter.



SAMMANFATTNING AV MODELLENS DRIVKRAFTER OCH BEGRÄNSNINGAR

Modellens drivkrafter delas upp i politiskt styrda respektive marknadsstyrda drivkrafter. De politiskt styrda drivkrafterna beskrivs i modellen framförallt utifrån de geografiska riktlinjerna i samrådshandlingen för ny översiktsplan 2018 (Göteborgs stad 2018).

För att beskriva de marknadsstyrda drivkrafterna används skattade bostadspriser baserat på de modeller som tagits fram i studien Värdeskapande stadsutveckling (Göteborgs stad et. el, 2016).

Modellens begränsningar delas upp i utbyggnadsfrihet respektive utbyggnadsutrymme. Frihet beskriver de juridiska och politiska begränsningarna för att bygga. Dessa baseras till stor del på de planeringsunderlag som finns beskrivet i samrådshandlingen för ny översiktsplan 2018.

Utrymme beskriver fysiska begränsningar som var det redan finns bebyggelse eller var markens topografi utgör en begränsning att bygga.

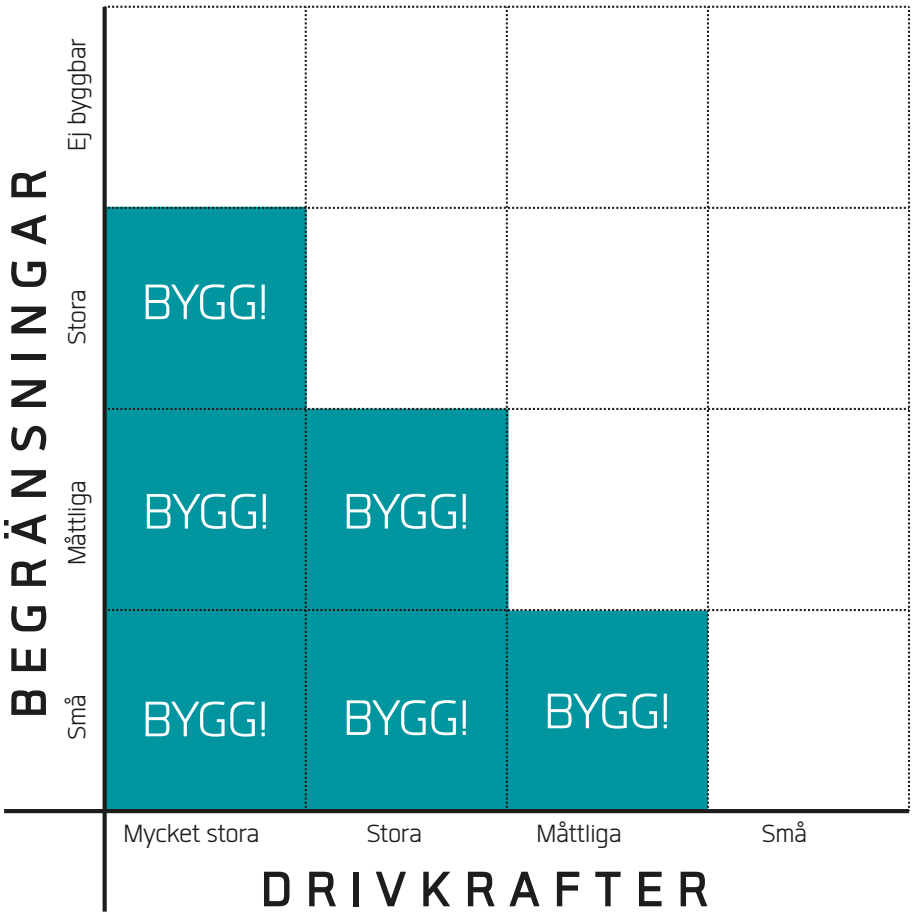
2. IDENTIFIERING AV BYGGBARA YTOR

Genom att vikta variablerna mot varandra har byggbara ytor identifierats. Metoden bygger på hypotesen att vissa begränsningar för byggande kan övervinnas i lägen med stora drivkrafter. I lägen med stora drivkrafter antas det vara mer realistiskt att vidta mer omfattande åtgärder för att kunna bygga än i lägen med mer måttliga drivkrafter. Här kan å andra sidan förtätning tillkomma om begränsningarna istället är små. Som exempel kan det finnas bättre möjligheter att ta kostnaden för att sanera förorenad mark i centrala lägen än i perifera lägen.

I modellen uttrycks detta genom att drivkrafter och begränsningar har summerats i ett antal poäng som antingen ger små, måttliga, stora eller mycket stora drivkrafter.

Kartläggningen av potentiella utbyggnadsytor skiljer sig också åt beroende på drivkraft för nya lägenheter i flerbostadshus, nya småhus eller kontor.

Analysen resulterar i ett antal byggbara ytor i GIS som sedan ligger till grund för uppskattningen av förtätningspotential i olika delar av staden. Ytor som är smalare än 15 m eller mindre än 500 kvadratmeter bedöms vara för små att bebygga och rensas bort.



MODELL FÖR ATT IDENTIFIERA BYGGBARA YTOR

I lägen med måttliga drivkrafter byggs bara ytor med små begränsningar, i lägen med stora drivkrafter bebyggs ytor med måttliga begränsningar och i lägen med mycket stora drivkrafter bebyggs även ytor med stora begränsningar.

3. BERÄKNING AV BYGGBARA VOLYMER

Avdrag för park och gata

För att tillgodose behovet av nya parker och grönområden avsätts 20 procent av de potentiella utbyggnadsytorna i de områden som har brist på friytor. Brist definieras som att antingen mindre än 15 procent av marken (Spacescape 2018) är allmänt tillgänglig friyta eller att det finns mindre än 10 kvadratmeter allmänt tillgänglig friyta per boende. För utbyggnadsytor större än 1 ha dras 20 procent av förtätningsytan bort för gator.

Avdrag för kontor

Mellan 2020 och 2050 bedöms 96 000 nya kontorsarbetsplatser behövas i Göteborg (Mölndal stad 2018). Med en genomsnittlig kontorsyta på 15 m^2 per kontorsanställd betyder det att cirka 1 440 000 m^2 kontorsyta behöver tillkomma. Av dessa beräknas cirka 840 000 m^2 kunna byggas inom ej utbyggda detaljplaner och större planerade omvandlingsområden. Det innebär att återstående 660 000 m^2 behöver tillkomma på de identifierade utbyggnadsytorna. Nybyggnation av kontor kan översiktligt antas vara lönsamt om det finns en förväntad hyresnivå på cirka 2 000 kr/kvm/år eller mer. Normalt blir tomtexploateringen högre vid nyproduktion av kontor än vid bostäder. Ett generellt tomtexploateringstal på 6,0 har därför använts för kontor. Givet behovet av kontorsyta behövs då 13 hektar byggbar mark för att täcka det vidare kontorsbehovet. Då det totalt finns 31 hektar byggbar markyta, har 43 % av såväl kontorspotential och bostadspotential reserverats för kontor. För mer info om vilka delar av Göteborg som har kontorspotential, se sid 41.

EXPLOATERING

- **Byggbara ytor över 500 kvm bebyggs med tomtexploateringstal (BTA/tomtyta) som baseras på utbyggnadsbehovet: 3,0 i områden med mycket stora drivkrafter. 2,0 i områden med stora drivkrafter. 1,0 områden med måttliga drivkrafter.**

GENERELLA AVDRAG

- **I områden med brist på värdefulla grönytor (mindre än 15 % av marken eller 10 kvm per boende) dras 20 % av den byggbara marken bort för att skapa mer park eller torg**
- **I större byggbara ytor (mer än 1 hektar) dras 20 % av för att ge plats till gator**
- **I områden med kontorspotential (över 2 000 kr/kvm/år) dras byggbar mark bort som motsvarar det beräknade behovet av kontorsarbetsplatser till 2050**
- **5 % av den byggbara marken dras av för förskole- och skolgård**
- **20 % av kvarvarande våningsyta dras av för service (12 % kommersiell service, 6 % skola, 2 % övrig kommunal service)**

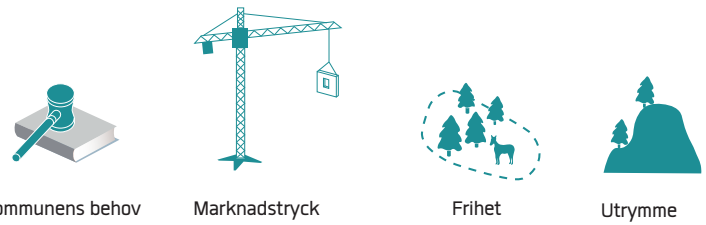
Avdrag för service

När mark för park och gator samt tomtytor för att tillgodose det framtida kontorsbehovet avsatts återstår tomtytor för bostäder, men som också måste inrymma det behov av kommersiell och offentlig service som tillkommer. Tätheten på bebyggelsen antas här bero på hur stora de politiskt styrda drivkrafterna är. I lägen med mycket stora drivkrafter antas ett tomtexploateringstal på 3,0, i lägen med stora drivkrafter 2,0 och i lägen med måttliga drivkrafter 1,0.

När väl mängden BTA beräknats på varje enskild yta avsätts 12 procent för kommersiell service (motsvarar genomsnittet i mellanstaden idag) och 8 procent för offentlig service (baseras på nyckeltal som används inom den kommunala planeringen). Dessutom avsetts ytterligare 5 procent som bedöms täcka behoven för förskole- och skolgårdar, bedömningen baseras på riktlinjer i Göteborgs ramprogam för förskole- och skolbyggnader (Göteborgs stad, 2014).

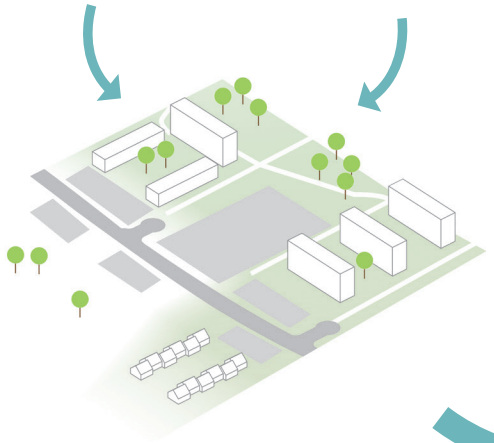
Från bruttoarea till antal bostäder

Kvarvarande bruttoarea för vardera byggbar yta har sedan räknats om i antal bostäder. Utbyggnadsanalysen har räknat med en standardstorlek på 75 m2 boarea för lägenhet i flerbostadhus (vilket motsvarfar 100 m2 BTA).. För småhus antas standardstorleken till 125 kvadratmeter boarea.

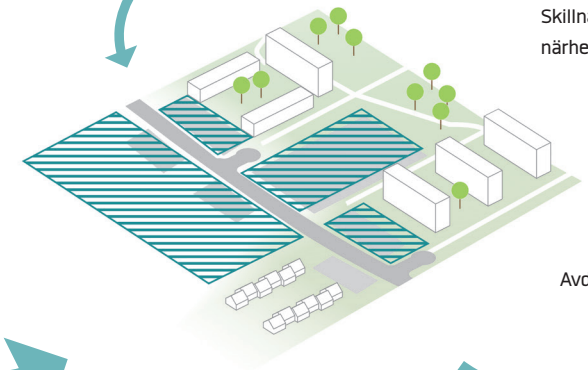


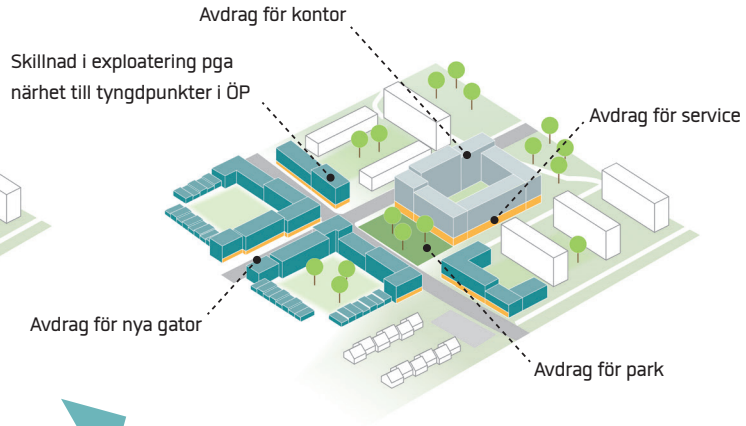
DRIVKRAFTER

BEGRÄNSNINGAR



Byggbara ytor där drivkrafter är större än begränsningar





1. DRIVKRAFTER OCH BEGRÄNSNINGAR KARTLÄGGS

2. BYGGBARA YTOR IDENTIFIERAS

3. BYGGBARA VOLYMER BERÄKNAS

DRIVKRAFTER FÖR UTBYGGNAD

UTBYGGNADSBEHOV

De kartlagda politiska drivkrafterna utgår från samrådshandlingen för Göteborgs nya översiktsplan 2018 (Göteborgs stad 2018). De områden som redovisas i markanvändningskartan ges olika prioritering efter kommunens intentioner. Enligt inriktningarna ska fokus för stadens utbyggnad ligga i innerstaden, utvidgade innerstaden samt mellanstadens prioriterade områden. Vidare ska stadens tyngdpunkter särskilt utvecklas.

- Inom innerstaden
- Inom gångavstånd från strategiska tyngdpunkter
- Inom mellanstadens prioriterade utbyggnadsområden
- Inom gångavstånd från tyngdpunkter
- Inom övriga bebyggelseområden i mellanstaden

UTBYGGNADSBEHOV

Kommunens intentioner beskrivs i samrådshandlingen för ny översiktsplan 2018 och ligger till grund för prioritering av de politiskt styrda drivkrafterna i utbyggnadsmodellen.

Tre strategiska tyngdpunkter har särskilt prioriterats: Frölunda torg, Gamlestads torg och Angered centrum. Utöver dessa finns 20 tyngdpunkter inom analysområdet, varav 17 ligger i mellanstaden och tre i ytterstaden. För mer information om kartlagt utbyggnadsbehov, se sid 37.

UTBYGGNADSTRYCK

Utbyggnadstryck, det vill säga marknadens drivkrafter för utbyggnad, har identifierats med hjälp av de modeller för flerbostadshus och småhus som tagits fram i studien Värdeskapande stadsutveckling (Göteborg et. al, 2016). Avgörande stadskvaliteter för flerbostadshus är här närhet till stadskärnan, tillgång till urbana verksamheter, närhet till kollektivtrafik, närhet till grönområden och vatten och en stadsmiljö med tydliga gaturum och entréer mot gatan. Vid sidan av de fysiska stadskvaliteterna har även ett socioekonomiskt index använts. Skillnaderna mellan flerbostadshus och småhus handlar här bland annat om att småhusmarknaden påverkas av tillgång till värdefulla grönområden medan flerbostadshusmarknaden framförallt efterfrågar parker. För småhus är också avstånd till buller en tydligare drivkraft och att trafikmiljön är trygg och säker med hastigheter på max 30 kilometer i timmen.

För mer info om kartlagt utbyggnadstryck, se sid 39.

- Närhet till stadskärnan
- Närhet till vatten
- Inom 50 från vatten
- Närhet till park
- Tillgång till urbana verksamheter
- Kvartersindex
- Närhet spårstation eller metrobuss
- Socioekonomiskt index

- Regional tillgänglighet
- Närhet till havet
- Närhet till värdefull grönyta
- Mångfald av urbana verksamheter
- Lugna gator
- Avstånd till järnväg och motorväg
- Områdesexploatering
- Närhet spårstation eller metrobuss
- Socioekonomiskt index

UTBYGGNADSTRYCK

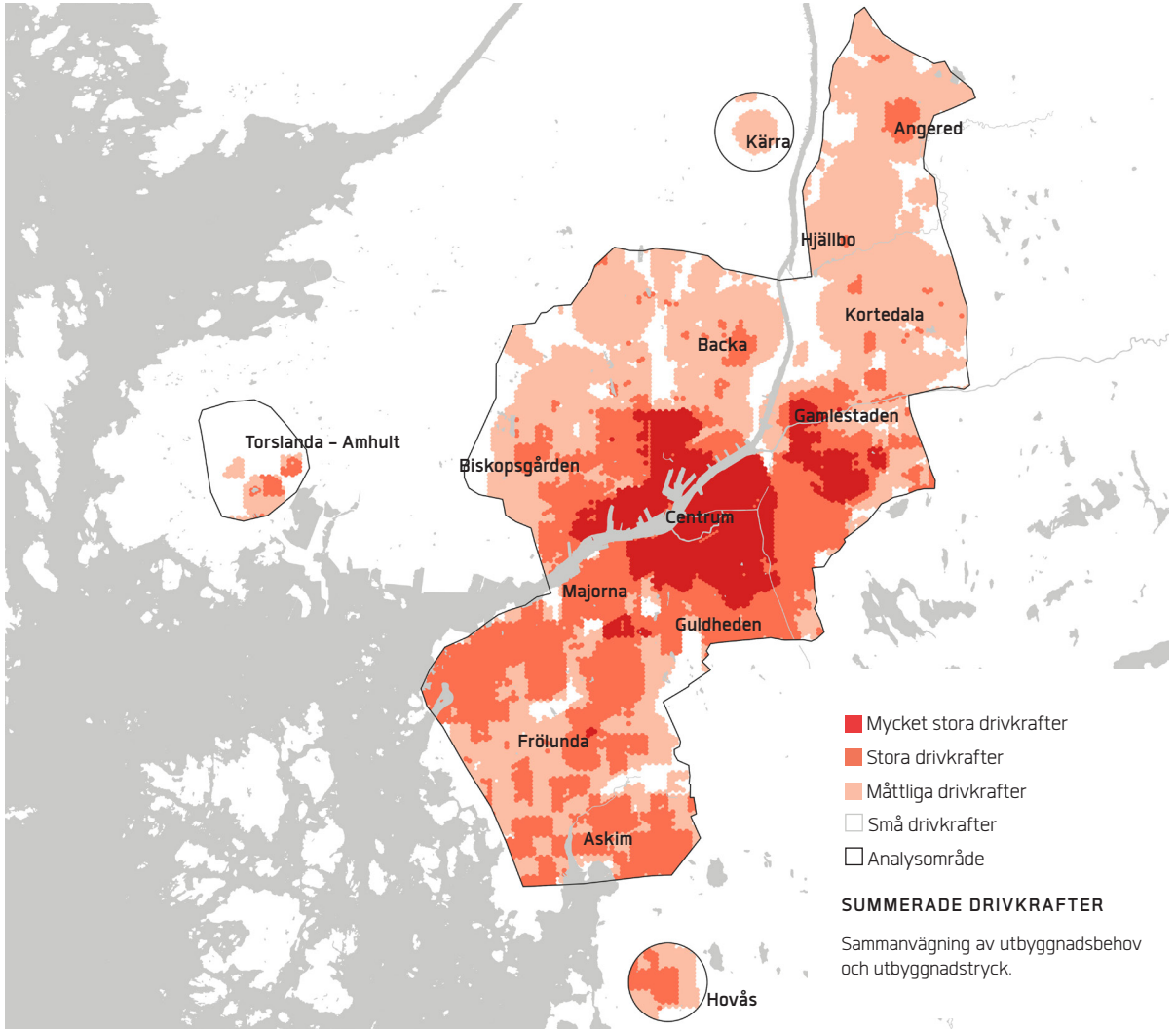
Efterfrågade stadskvaliteter för flerbostadshus (överst) och småhus (underst) .

SUMMERADE DRIVKRAFTER FÖR FLERBOSTADSHUS

Summeringen av drivkrafter för flerbostadshus har utförts genom att väga samman utbyggnadsbehov och utbyggnadstryck. Utgångspunkten är att drivkrafterna ökar där både kommunen och marknaden vill bygga.

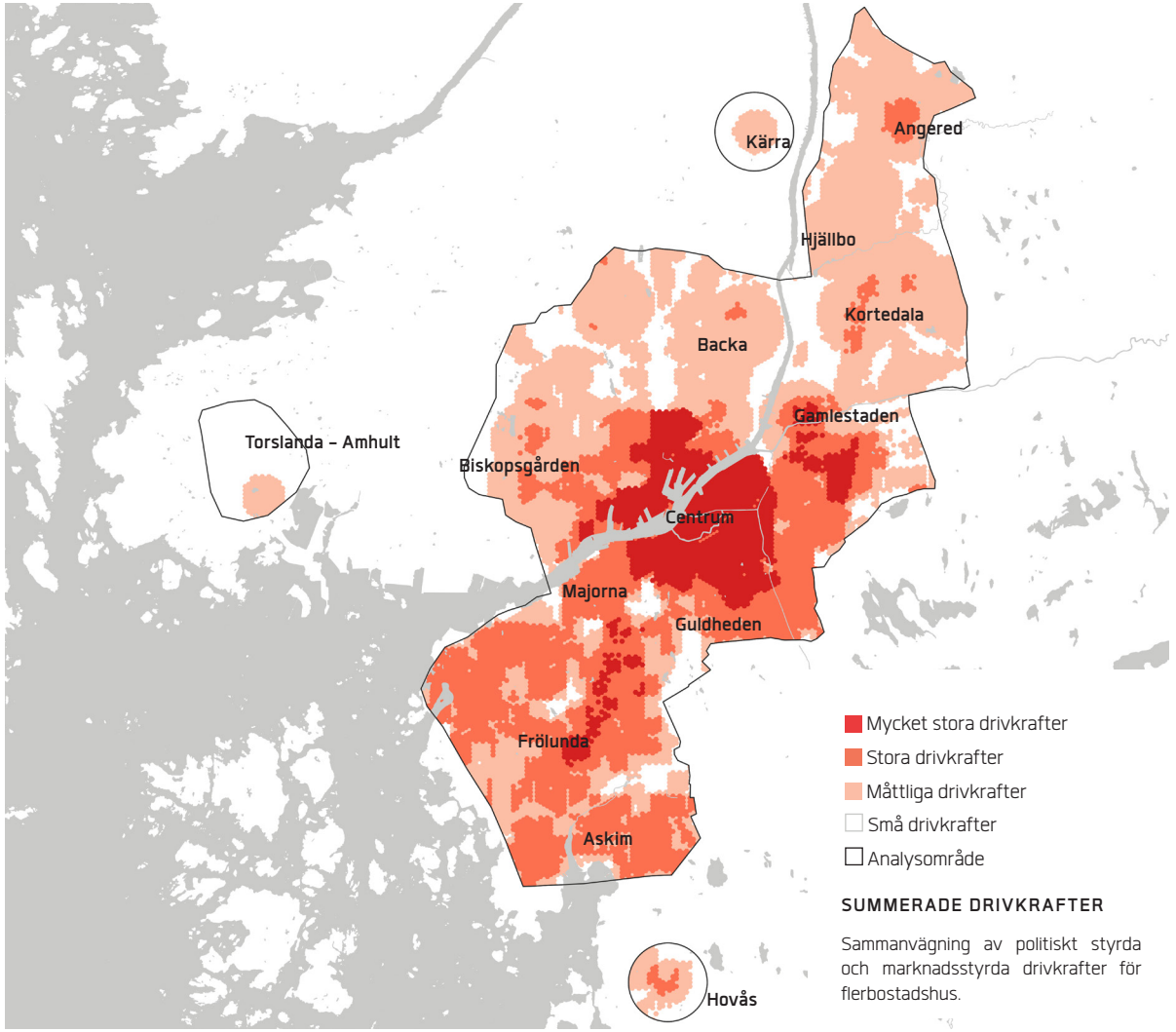
Förutom den utvidgade innerstaden utmärker sig Gamlestaden, Kålltorp, Kungsladugård och Frölunda torg. I de yttre tyngdpunkterna finns framför allt drivkrafter i Hovås och de sydöstra delarna av Almhult.

Utbyggnadstrycket, det vill säga marknadens drivkrafter är betydligt större i de södra och västra delarna av staden, medan utbyggnadsbehovet, det vill säga de politiskt styrda drivkrafterna är mer utspridda och i högre grad koncentrerade till de utpekade tyngdpunkterna.



SUMMERADE DRIVKRAFTER FÖR SMÅHUS

Summeringen av drivkrafter för småhus har utförts med samma metod som för flerbostadshus men med småhusmodellen från Värdeskapande stadsutveckling istället för flerbostadshusmodellen. Modellerna är emellertid lika varandra, vilket gör att även de sammanvägda drivkrafterna i hög grad påminner om varandra. Att bo centralt och i närheten av ett stort utbud av service är exempelvis attraktivt även för småhusköpare.



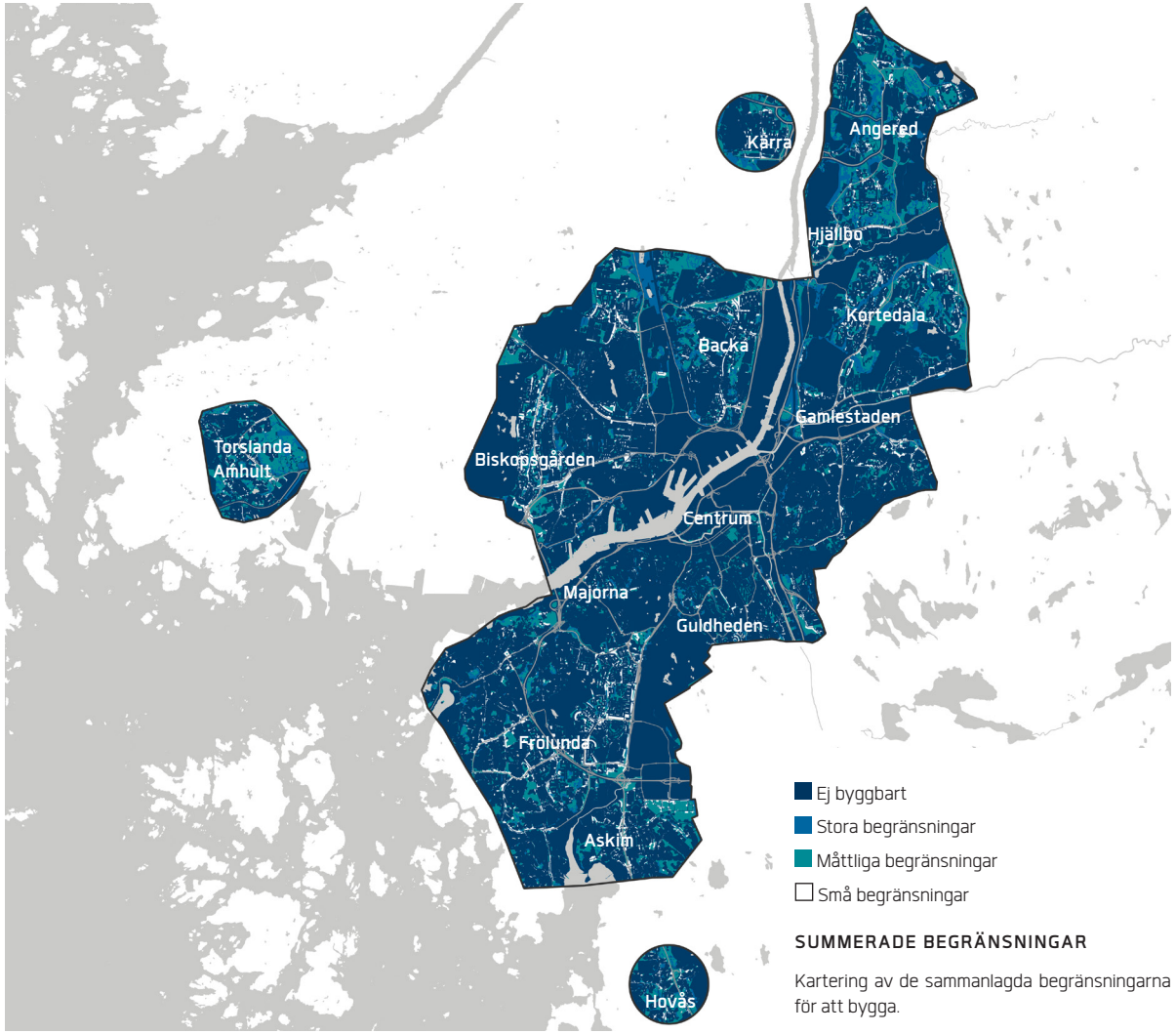
BEGRÄNSNINGAR FÖR UTBYGGNAD

Begränsningarna bedöms i analysmodellen vara de samma för flerbostadshus som för småhus. Det är den största begränsningen på en plats som tillsammans med drivkraften avgör potentialen att bygga.

Små begränsningar finns framför allt längs vägar och stora begränsningar i värdefulla grönområden och på redan bebyggd mark.

- **Grönstruktur**
- **Naturskydd och jordbruksmark**
- **Värdefull kulturmiljö**
- **Verksamhetsområden**
- **Skyddszoner**
- **Avfallsanläggningar**
- **Riskområden för översvämningar**
- **Riksintresse för totalförsvaret**

- **Bebyggd mark**
- **Ej utbyggda detaljplaner och större planerade omvandlingsområden**
- **Kuperad mark**
- **Avsaknad av infrastruktur**



SUMMERADE BEGRÄNSNINGAR

Kartering av de sammanlagda begränsningarna för att bygga.

BEGRÄNSNINGAR FÖR UTBYGGNAD

Frihetsbegränsningar överst och utrymmesbegränsningar underst.

BOSTADSPOTENTIAL FÖR FLERBOSTADSHUS

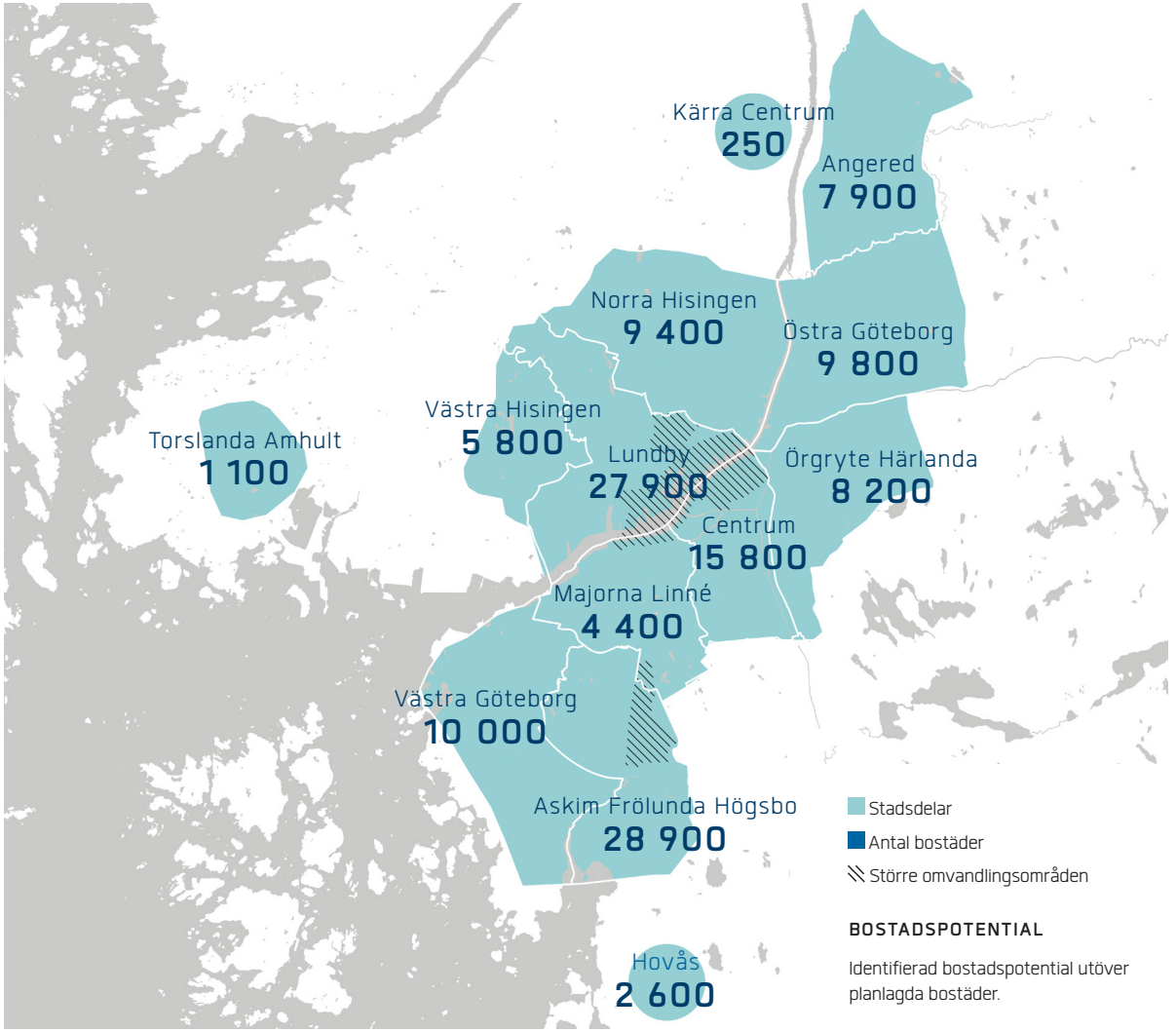
UTBYGGNADSPOTENTIALEN I GÖTEBORG TÄCKER BEHOVET FRAM TILL 2050

Utöver ej utbyggda detaljplaner och större planerade omvandlingsområden har en bostadspotential på 69 000 bostäder identifierats

Tillsammans ger detta en bostadspotential på 132 000 bostäder, givet att de tillkommande 69 000 bostäderna sker i form av flerbostadshus. Exempel på hur andelen småhus påverkar den totala bostadspotentialen ges på sidan 19. Till bostäderna tillkommer även kontor, service, gata och park på de funna utbyggnadsytorna (se sid 11).

Askim-Frölunda-Högsbo är den stadsdel med störst bostadspotential efter att pågående större planprojekt och detaljplaner byggts ut. I övrigt är bostadspotentialen relativt jämnt utspridd mellan stadsdelarna i mellanstaden. I ytterstaden har framför allt Hovås och även Torslanda Amhult bostadspotential, medan Kärra Centrums bostadspotential är väsentligt lägre.

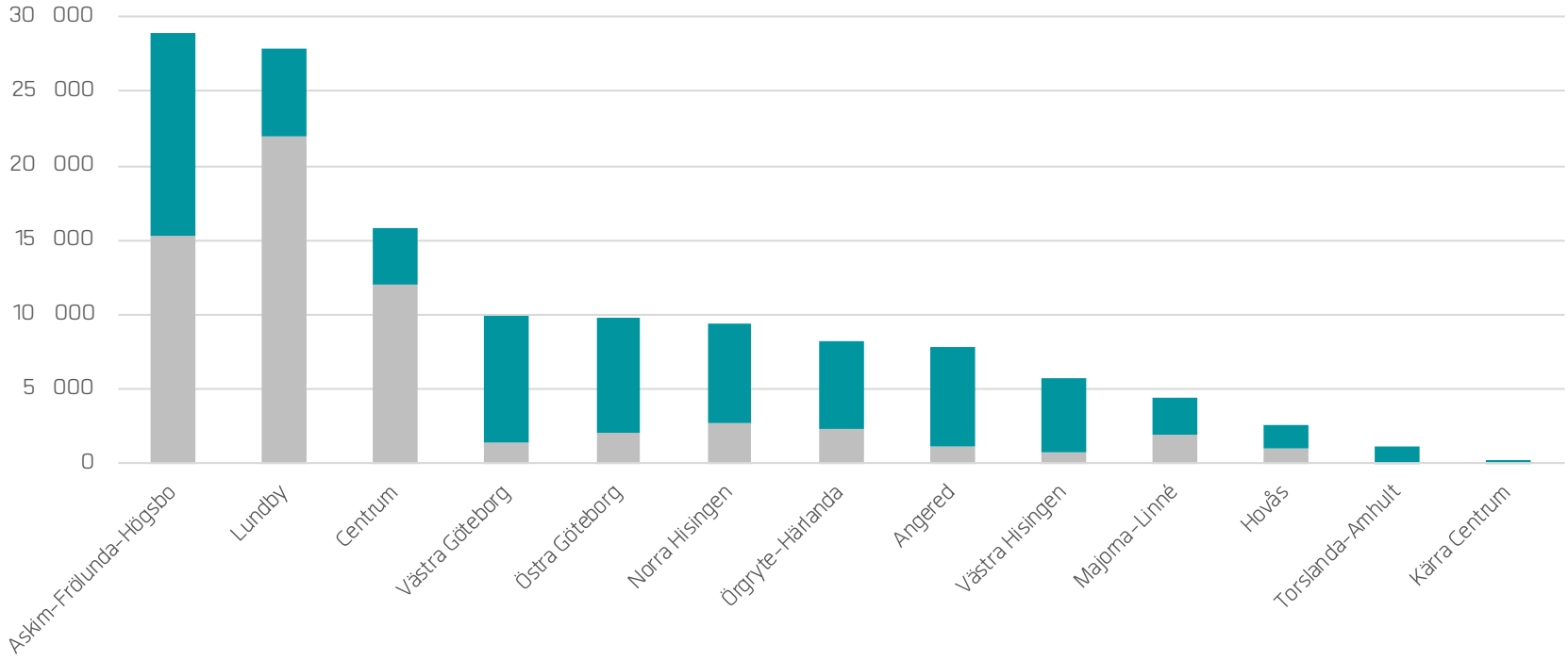
Andelen av ny bostadspotential som ligger på kommunal mark är 80 procent.



Utbyggnadspotentialen, vid sidan av ej utbyggda detaljplaner och större omvandlingsområden visar sig vara begränsad i centrum och älvstaden.

Askim-Frölunda-Högsbo och Majorna Linné är stadsdelar med relativt jämn fördelning mellan nuvarande och framtida utbyggnadspotential.

I stadsdelar som Västra Göteborg, Östra Göteborg Norra Hisingen och Angered är utbyggnadspotentialen betydligt större än vad de ej utbyggda detaljplanerna idag innehåller.



BOSTADSPOTENTIAL PER STADSDEL

I grått redovisas antal bostäder i ej utbyggda detaljplaner och större omvandlingsområden. I turkost redovisas vidare utbyggnadspotential i antal bostäder i flerbostadshus.

UTBYGGNADSSCENARIO MED 500 SMÅHUS PER ÅR

JU HÖGRE ANDEL SMÅHUS, DESTO MINDRE BOSTADSPOTENTIAL

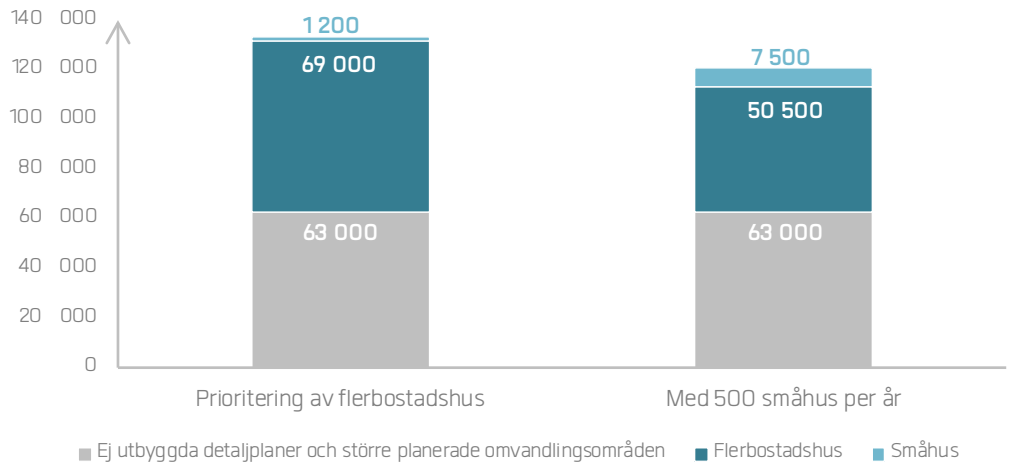
De senaste åren har det färdigställts cirka 300-400 småhus per år i Göteborg. Det finns idag en politisk drivkraft för att öka denna utbyggnadstakt.

För att undersöka hur en utbyggnad på 500 småhus per år påverkar totala bostadspotentialen har ett scenario sammanställts och jämförts med föregående analys av utbyggnadspotential där flerbostadshus prioriterats (där det både finns potential för småhus och flerbostadshus).

Utgångspunkten för scenariot med 500 småhus per år är att utbyggnadstakten fram till 2035 ryms inom de ej utbyggda detaljplanerna och större omvandlingsområdena och att fortsatt utbyggnad sker på de ytor som utbyggnadsanalysen funnit. Med en total utbyggnadstakt per år på 4 000-5 000 bostäder skulle andelen småhus då bli ca 12 procent. Då utbyggnadstrycket för småhus i liten grad skiljer sig från utbyggnadstrycket för flerbostadshus, och begränsningarna antas vara de samma, finns småhuspotential på de flesta ytor där det också finns potential för flerbostadshus. Utbyggnadspotentialen på de byggbara ytor som bara är intressanta för småhus ger 1 200 småhus.

För att nå upp till 500 småhus per år 2035-2050 behöver 6 300 småhus då byggas på mark där det också finns potential att bygga flerbostadshus. Småhus innebär emellertid i regel ett betydligt lägre tomtexploateringstal än flerbostadshus. I följande utbyggnadsscenario har en schablon på 0,35 använts. I utbyggnadsanalysen för flerbostadshus har tomtexploateringstalet 1,0 använts på utbyggnadsytor med måttliga drivkrafter. Det är sannolikt i första hand dessa lägen, med något längre gångavstånd till tyngdpunkter eller ett mer perifert läge, som småhus skulle kunna tänkas byggas istället för flerbostadshus.

I analysen visar sig 6 300 småhus minska antalet bostäder i flerbostadshus med 18 500. Nettominskningen av bostäder blir då cirka 12 000. För att bygga 6 300 småhus på mark som har tillräckligt med utbyggnadstryck för småhus skulle 85 procent av utbyggnadsytorna med måttliga drivkrafter för flerbostadshus samt tre procent av ytorna med stora drivkrafter för flerbostadshus bebyggas med småhus. Scenariot visar att bostadsbehovet skulle nås även med 500 småhus per år. Samtidigt minskar den angivna utbyggnadstakten av småhus marginalerna och därmed pressen på att genomföra förtätning i nästan samtliga de identifierade byggbara ytorna.



UTBYGGNADSPOTENTIAL MED SMÅHUSSCENARIO

3.BYGGRÄTTSVÄRDESANALYS

METOD

I detta kapitel diskuteras den marknadsekonomiska potentialen mer i detalj för de funna utbyggnadsytorna med hjälp av en byggrättsvärdeskalkyl. Är intäkten större för den som ska producera bostaden än kostnaden för densamma? Ytor där kalkylen visar på ett positivt värde har i marknadsekonomisk mening en potential att bli bebyggda. Ytor med negativa värden (det vill säga där kostnaderna är högre än intäkten) har det inte. Förutom prisnivå och produktionskostnader väger byggrättsvärdeskalkylen in nyproduktionsfaktorn (hushållens extra betalningsvilja för något som är nytt) som ytterligare intäkt och parkeringstalet för respektive stadsdel som ytterligare kostnad.

Men att skatta byggrättsvärde handlar inte bara om en kalkyl. Det handlar också om att förutspå skillnader i attraktivitet på bostadsmarknaden i framtiden. Utgångspunkten i beräkningarna är därför inte hur staden ser ut idag utan när de ej utbyggda detaljplanerna och större planerade omvandlingsområdena är utbyggda. Analysen av byggrättsvärde tar därför sin utgångspunkt i ett beräknat pris på framtida andrahandsmarknad.

En annan utgångspunkt är att det är samma stadskvaliteter i framtiden som genererar efterfrågan på bostäder som idag. Förutsättningarna för att göra en byggrättsvärdekalkyl varierar kraftigt från olika områden i staden och även för bostäder i varandras direkta närhet. Byggrättsvärden har totalt beräknats för cirka 6 000 byggbara ytor. Grunden för att beräkna intäkterna kommer ifrån skattningar av prisnivån i framtiden. Till detta har ytterligare intäkter adderats som exempelvis nyproduktionsfaktor. I fallet bostadsrätter finns även intäkter från lån i BRF:en. Även för kostnadssidan måste ett antal antaganden göras. Till att börja med uttrycks byggrättsvärden som kr/kvm BTA (bruttoarea) medan bostadspriser mot konsument uttrycks i kr/kvm BOA (boarea, relationen dessa emellan har satts till 0,75 det vill säga 100 kvadratmeter BTA motsvarar 75 kvadratmeter BOA. Kostnader för produktion inklusive projektledning har antagits variera beroende på intäkten. Höga intäkter har också antagits generera högre produktionskostnader och vice versa.

En stor del av förtätningen i staden har haft som ambition att leverera en hög tomtexploatering. Byggbara ytor med måttliga politiska drivkrafter har fått ett tomtexploateringstal på 1,0. Byggbara ytor med politiskt stora drivkrafter har fått 2,0 i tomtexploatering och byggbara ytor med mycket stora drivkrafter 3,0. I byggrättsvärdesanalysen tillkommer parkering i garage på byggbara ytor med 2,0 eller 3,0 i tomtexploatering, då en så pass hög exploatering förutsätter att parkering sker i annan form än markparkering på tomtmark. Kostnaden för garageplats beror också på stadsdelens parkeringstal.

Beräkning av byggrättsvärde - Bostadsrätter			Kr/kvm BOA	Kr/kvm BTA
Intäkter				
Bostäder, inklusive moms			45 039	36 031
Lån i föreningen, inklusive moms			12 000	9 600
Sa: Intäkter inkl moms			**57 039**	**45 631**
Kostnader				
Produktionskostnad inkl. projektledning	22 723	kr/m$^{2\ BTA}$	28 404	22 723
Mervärdesskatt byggkostnad	25	%	7 101	5 681
Garage (400 000/plats)	P-tal	0,45	2 250	1 800
Finansiering byggkostnad (ett år)	3	%	1 133	906
Sa: Byggkostnad inkl moms och finansiering			**38 887**	**31 110**
Vinst/ Risk	15%		5 833	4 666
Områdesspecifik exploateringskostnad			2 500	2 000
Byggrättsvärde			**9 819**	**7 855**

Exempel på byggrättsvärdesanalys för bostadsrätt

BYGGRÄTTSVÄRDEN PER STADSDEL

STORA SKILLNADER I MARKNADSEKONONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR MELLAN STADSDELARNA

Totalt uppgår andelen av bostäderna med positivt byggrättsvärde till 56 procent. 37 000 bostäder har positivt byggrättsvärde och 30 000 negativt. Utbyggnadsytor med negativt byggrättsvärden återfinns till stor del i de norra och nordöstra delarna av Göteborg medan positiva byggrättsvärden är vanligt förekommande i innerstaden och de södra och västra tyngdpunkterna i ytterstaden.

Ungefär 1 miljon BTA återfinns i vad som skulle kunna kallas A-läge, med ett byggrättsvärde per BTA som överstiger 10 000 kr/kvm.

STADSDEL	ANTAL BOSTÄDER TOTALT	KOMMUNAL MARK	POSITIVT BYGGRÄTTSVÄRDE
ANGERED	6 700	88%	1%
ÖSTRA GÖTEBORG	7 700	81%	17%
ÖRGRYTE-HÄRLANDA	5 700	79%	84%
CENTRUM	3 800	79%	100%
MAJORNA-LINNÉ	2 500	83%	85%
ASKIM-FRÖLUNDA-HÖGSBO	13 600	79%	54%
VÄSTRA GÖTEBORG	8 600	80%	58%
VÄSTRA HISINGEN	4 900	90%	12%
LUNDBY	5 900	79%	42%
NORRA HISINGEN	6 600	81%	3%
KÄRRA CENTRUM	250	100%	0%
TORSLANDA-AMHULT	1 100	83%	96%
HOVÅS	1 600	63%	100%

4.LÄGE FÖR UTBYGGNAD

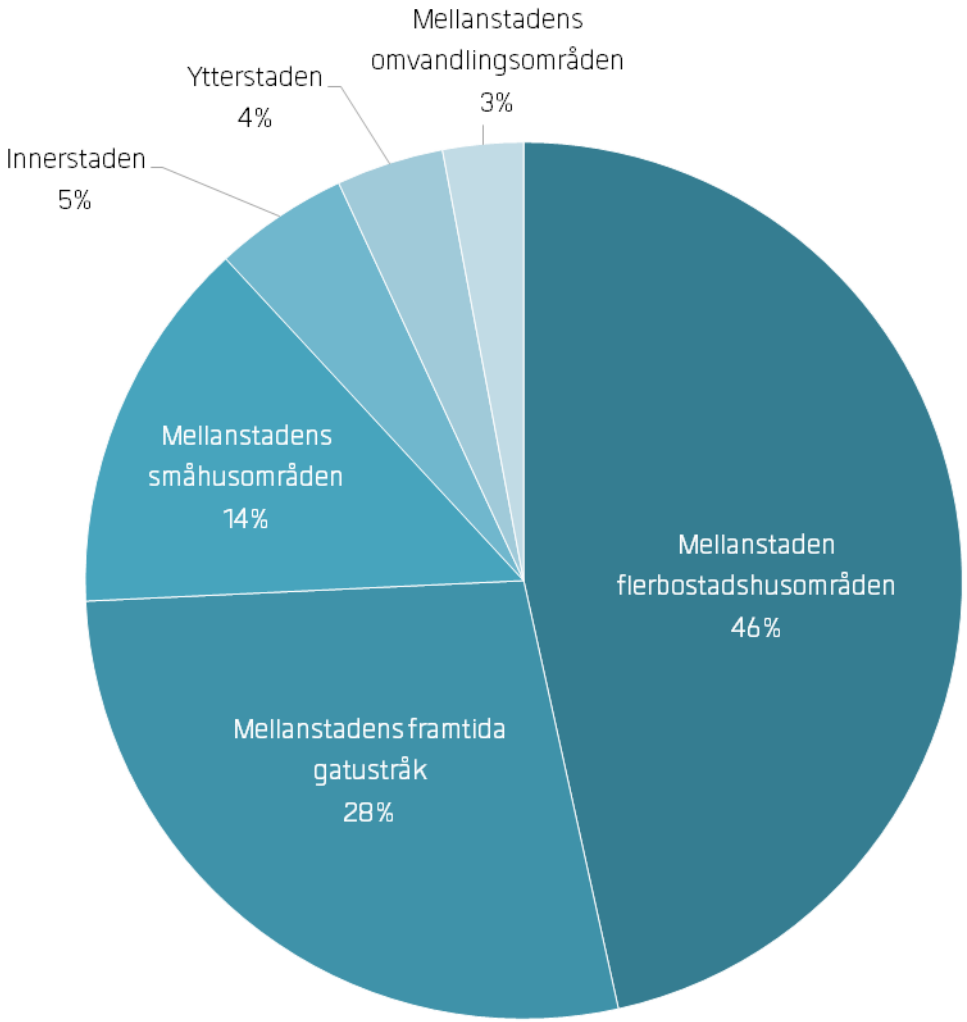
VAR FINNS BOSTADSPOTENTIALEN?

90 % AV UTBYGGNADSPOTENTIALEN LIGGER I MELLANSTADEN

För att undersöka var i staden utbyggnadspotentialen finns har en lägeskategorisering genomförts. Detta är inte minst viktigt då olika slags lägen kräver olika utbyggnadsstrategier, involverar olika aktörer och ger olika effekter på övrig användning av staden.

Idag utgör de stora centrala hamn- och verksamhetsområden en stor resurs för fortsatt utbyggnad av bostäder och kontor. Lägeskategoriseringen visar att denna utbyggnadspotential till stor del är förbrukad efter att de ej utbyggda detaljplanerna och de större omvandlingsområdena byggts ut. Endast tre procent av den tillkommande utbyggnadspotentialen sker i omvandlingsområden. Även innerstaden visar sig ha en begränsad vidare utbyggnadspotential med bara fem procent av den tillkommande utbyggnadspotentialen. Ytterstadens tyngdpunkter (Hovås, Torslanda-Amhult och Kärra) har med fyra procent av den totala utbyggnadspotentialen ungefärligen lika mycket som innerstaden. Så vad är det då för lägen som de övriga 67 000 bostäderna hamnar i?

Cirka hälften av den totala utbyggnadspotentialen hamnar inom befintliga flerbostadshusområden inom gångavstånd från mellanstadens tyngdpunkter. Knapp en tredjedel hamnar där emellan, längs vägar som skulle kunna omvandlas till gator.



1. INNERSTADEN

Utöver de ej utbyggda detaljplanerna och de större omvandlingsområdena i älvstaden är utbyggnadspotentialen i innerstaden cirka 3 000 bostäder. Samtliga har ett positivt byggrättsvärde. De byggbara ytorna består mestadels av mindre värdefulla grönytor och parkeringsplatser.

- 3 100 bostäder
- 83 % på kommunal mark
- 100 % med positivt byggrättsvärde

Exempel: Markparkering längs Skånegatan

2. MELLANSTADENS FLERBOSTADSHUSOMRÅDEN

Lägeskategorin står för närmare hälften av all utbyggnadspotential i Göteborg vid sidan av de ej utbyggda detaljplanerna och större omvandlingsområden. De byggbara ytorna ligger inom befintliga stadsdelar och utgör idag mindre värdefulla grönytor och parkeringsplatser. En stor andel ligger inom stadens tyngdpunkter

- 32 400 bostäder
- 83 % på kommunal mark
- 46 % med positivt byggrättsvärde

Exempel: Parkeringsplats vid Gitarrgatan i Frölunda

3.MELLANSTADENS SMÅHUSOMRÅDEN

Byggbara ytor inom bostadsområden med mestadels småhus (villor, radhus). Till stor del är de byggbara ytorna under 1 hektar och ligger på idag mindre värdefulla grönytor eller parkeringsplatser.

- 9 500 bostäder
- 75 % på kommunal mark
- 75 % med positivt byggrättsvärde

Exempel: Längs Norra Fiskebäcksvägen i Fiskebäck

4.MELLANSTADEN OMVANDLINGSOMRÅDEN

Tidigare verksamhetsområden eller storskaliga handelsområden. Till stor del koncentrerade kring Gamlestadstorget och i Sisjöns handelsområde.

- **2 000 bostäder**
- **44 % på kommunal mark**
- **58 % med positivt byggrättsvärde**

5. MELLANSTADENS FRAMTIDA GATUSTRÅK

Lägeskategorin innefattar till stor del impedimentytor, parkeringsplatser och mindre värdefulla grönytor längs vägar som idag är tydligt prioriterade för biltrafik och har en hastighet på 50 km/h eller mer.

Byggbara ytor inom kategorin har avgränsats till ytor inom 80 meter från vägar med omvandlingspotential till gata. Omvandlingspotential har de vägar som har 50 procent eller mer utbyggnadspotential längs med vägkanten. Utbyggnadspotentialen förutsätter sänkta hastigheter och investeringar i ny gatuutformning.

- **19 000 bostäder**
- **86 % på kommunal mark**
- **50 % med positivt byggrättsvärde**

6. YTTERSTADEN

Byggbara ytor inom Amhult-Torslanda, Kärra Centrum och Hovås. Mestadels mindre värdefulla grönytor och parkeringsplatser.

- **3 000 bostäder**
- **74 % på kommunal mark**
- **90 % med positivt byggrättsvärde**

Lärje Bangårdsgatan i Gamlestaden

Exempel Sommarvädersgatan (Biskopsgården)

Bassåsvägen i Hovås

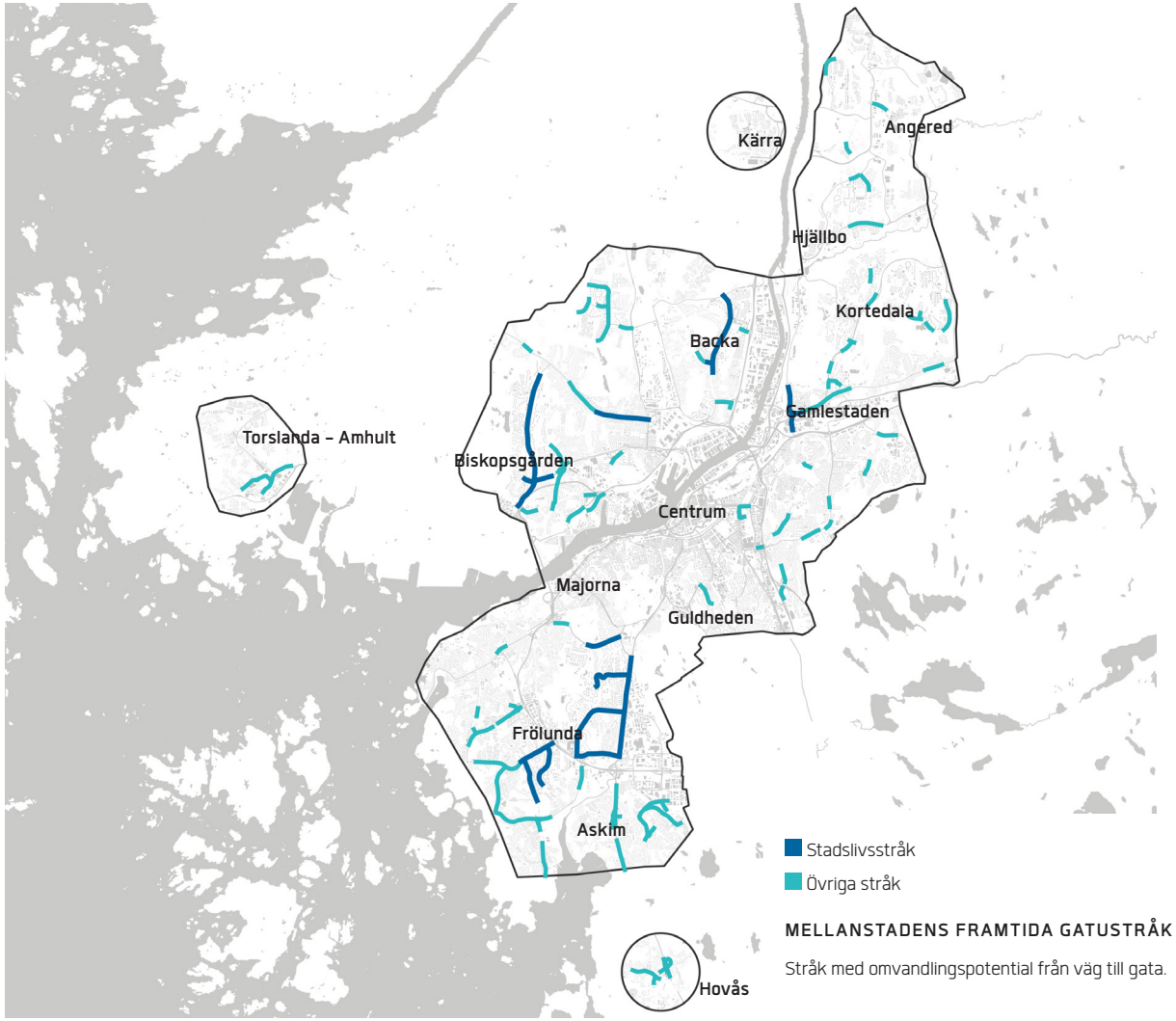
VÄGAR MED OMVANDLINGSPOTENTIAL TILL GATA

MED OMVANDLING AV 60 KM VÄG TILL GATA KAN PLATS FÖR 19 000 BOSTÄDER FRIGÖRAS

Kriteriet för omvandlingspotential från väg till gata är som tidigare nämnts att det finns tillräcklig utbyggnadspotential längs med vägen. Begränsad utbyggnadspotential indikerar att en omvandling är mindre trolig då motivet bakom en omvandling till stor del kan motiveras av att det skapar incitament för ny bebyggelse.

Ny bebyggelse kan tillsammans med de investeringar som då behöver göras i gaturummet skapa flera mervärden till staden som helhet. Förutom den utbyggnadspotential som skapas kan omvandlingen också bidra med att öka de lokala stadskvaliteterna för närboende. Den kan bidra till mindre buller, säkrare korsningar och tryggare stråk för såväl gående som cyklister. Den kan också bidra till att koppla samman staden och minska de rumsliga barriärerna som dagens vägtrafikmiljöer skapar mellan stadsdelarna. Omvandling av vägar till gata kan därmed också ses som en viktig strategi för en mer socialt sammanhållen stad och ökade möjligheter att nå trafikmålen.

Av totalt 60 km omvandlingsbar väg i utbyggnadsanalysen har 20 km särskilt stor potential för stadsliv. Dessa kallas här för stadslivsstråk. Kriteriet för detta är en hög framtida täthet av både boende och arbetande (se sid 27 för täthetsanalys).



MELLANSTADENS FRAMTIDA GATUSTRÅK

Stråk med omvandlingspotential från väg till gata.

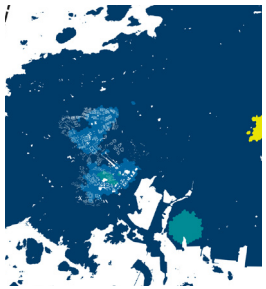
TÄTHET IDAG OCH MED UTBYGGNADSPOTENTIAL

UTVIDGAD INNERSTAD, FÖRTÄTAD MELLANSTAD OCH OMVANDLING AV VÄGAR BIDRAR TILL VÄRDESKAPANDE STADSUTVECKLING

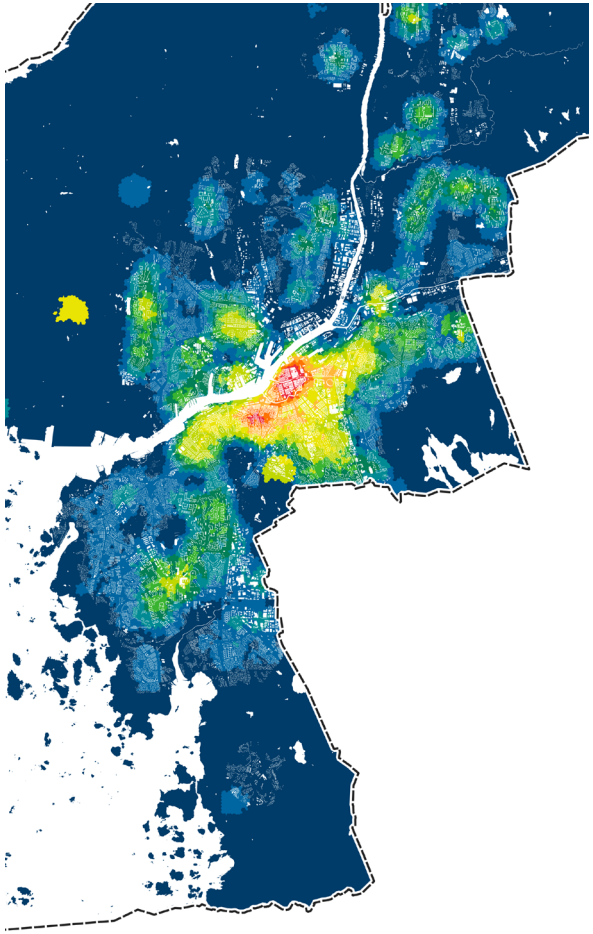
I täthetsanalysen blir det tydligt hur planerna för älvstaden utvidgar den täta innerstaden över älven. Här får såväl Frihamnen, delar av Gullbergsvass och Backaplan en täthet som motsvarar dagens Centrum Inom Vallgraven eller mer.

Täthetsanalysen visar också på betydligt tätare stadsdelar i mellanstaden än idag. Särskilt framträdande är området kring Frölunda torg, norra Tynnered och Högsbo som förefaller bildar en större och kontinuerligt tät stadsdel. Likväl ökar tätheten markant i stadsdelar som Biskopsgården, Gamlestaden, Backa, Kållered och Backa.

Idag: Torslanda Amhult

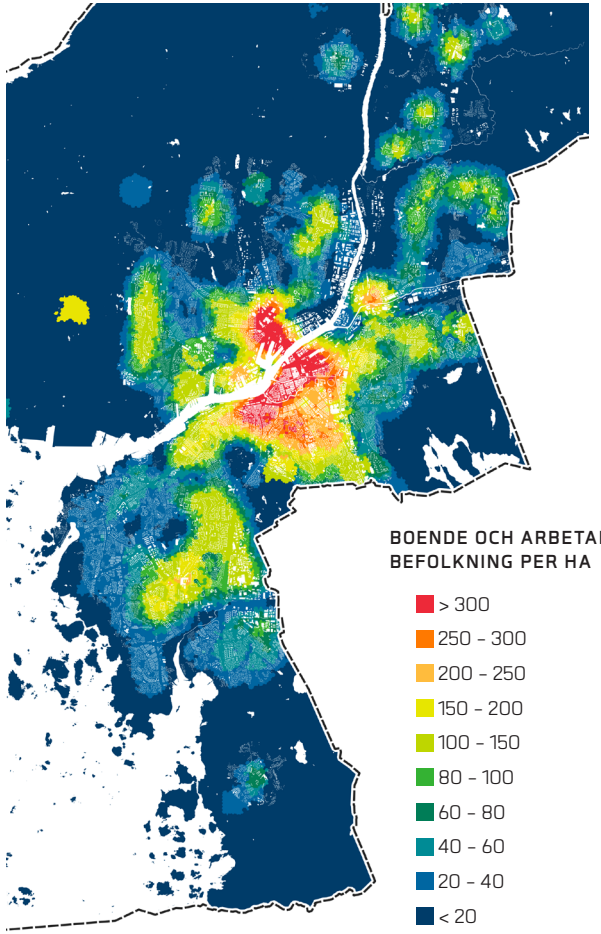


Utbyggnadspotential: Torslanda Amhult



IDAG

Boende och arbetande per hektar 2019



UTBYGGNADSPOTENTIAL

Boende och arbetande per hektar med total utbyggnadspotential.

5. MARKNADSDJUP

METOD

I diskussionen om bostadsbyggandet i Sverige utgår ofta debatten från vad som brukar benämnas ”bostadsbehov” det vill säga det demografiska behovet. Samtidigt är det uppenbart att de enda bostäder som över tid kan byggas är bostäder som hushållen kan betala för. Med nuvarande villkor måste de hushåll som flyttar in i nybyggda bostäder betala den fulla kostnaden för nyproduktionen, inklusive marknadsmässig avkastning på det kapital som byggaren eller fastighetsägaren satsat i projektet.

Följande analys om efterfrågan på bostäder görs med perspektivet att hushållen också ska finansiera dem. Här beskrivs modellen ytterst kortfattat, för en utförligare beskrivning av modellen se exempelvis SOU 2018:35, Ett gemensamt bostadsförsörjningsansvar (SOU 2018).

Antalet nya bostäder som efterfrågas på en marknad beror på ett stort antal faktorer. De mest centrala handlar om hushållens ekonomiska styrka och preferenser för olika typer av boende samt pris- eller hyresnivå på den aktuella marknaden. Varje marknad har sina egenskaper, som ger olika förutsättningar för hushållen att efterfråga nya bostäder med olika upplåtelseformer. Vissa faktorer varierar med konjunkturen, andra styrs av hur hushållens värderingar svänger över tiden, vilket i hög grad kan påverkas av exempelvis förändringar av till exempel skatter eller regler för kreditgivning. En skattning av efterfrågan kan alltså bara gälla för ett givet scenario som definieras av egenskaper för en geografisk marknad och ekonomiska förutsättningar som ges av konjunktur och institutionella villkor.

Modellens ansats börjar med minsta disponibla inkomst som krävs för att kunna efterfråga en bostad. Indata som krävs är antaganden över pris, belåningsgrader och utgifter för finansiering tillsammans med antaganden över boendeutgiftsandelar. När detta summeras skapas ett nettotal över hur många hushåll i den relevanta miljön som har ekonomiska möjligheter att efterfråga en nyproducerad bostad. När detta bruttotal är beräknat är det sedan möjligt att skatta ett nettotal. Samtliga hushåll som har råd att efterfråga en nyproducerad bostad kommer självklart inte att göra det, utan det handlar till att börja med om hur ofta hushållen flyttar så kallad flyttfrekvens. Flyttfrekvenser bygger på offentlig statistik från SCB och drygt 15 procent av hushållen i Göteborg förväntas flytta varje år.

Innan nettotalet det vill säga, marknadsdjupet är beräknat måste preferensen för nyproducerad bostad adderas. Preferensen för olika upplåtelseformer skiljer sig åt såväl som preferenserna för en ny bostad. Marknadsdjupet är alltså en funktion av en tillgänglig marknad och uttrycks i termer av hur många bostäder av respektive upplåtelseform som går att bygga i ett område per år. I ett sista steg studeras också inflyttning – till hur stor del kan marknadsdjupet påverkas av inflyttning utifrån. Tidigare studier visar att, framförallt ägda bostäder, till stor del efterfrågas av hushåll som redan bor i närmiljön.

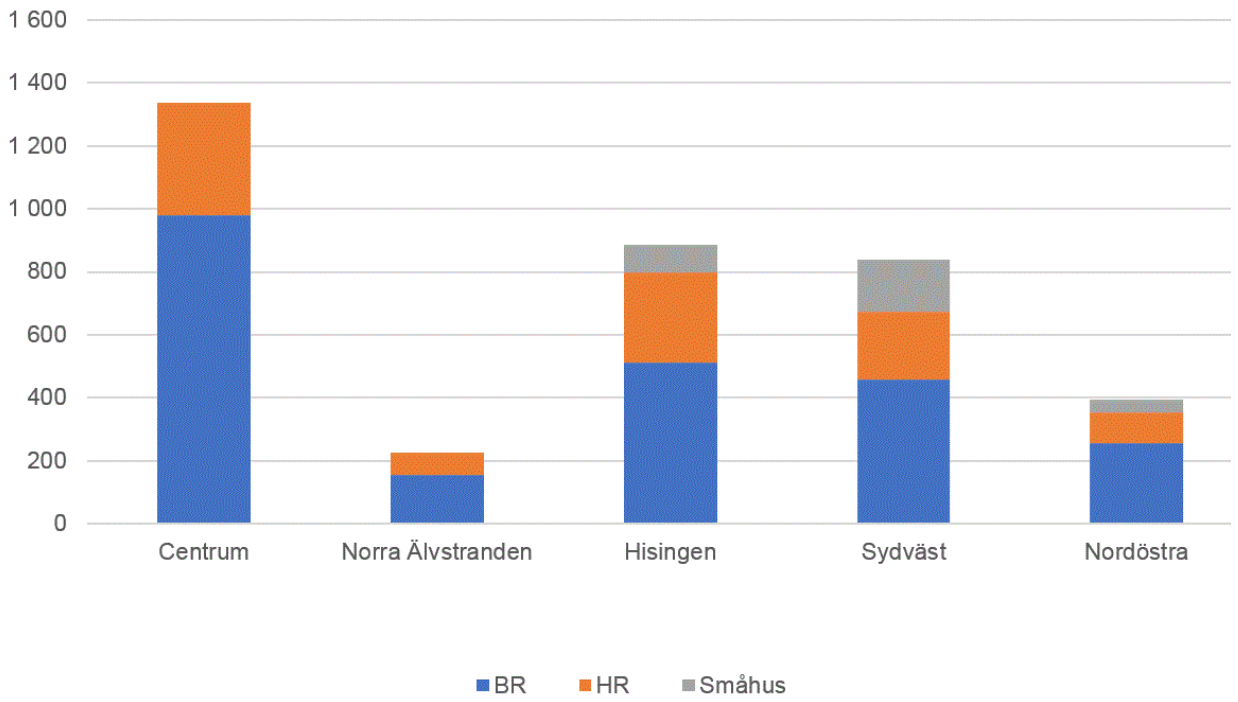
MARKNADSDJUP I OLIKA KOMMUNDELAR

Evidens beräkningar över marknadsdjupet i Göteborg beräknas för de fem kommundelarna: Centrum, Norra Älvstranden, Hisingen, Sydväst och Nordost.

Beräkningarna visar att Göteborg per år bör kunna producera ungefär 3 500 bostäder (exkl. specialbostäder). Detta kan jämföras med Göteborgs stads egna prognoser där bostadsbristen bedöms upphöra omkring år 2030 – för att uppnå detta beräknas bostadsbyggandet behöva uppgå till cirka 4 300 bostäder per år.

Då hushållens förmåga att efterfråga bostäder skiljer sig mellan de olika kommundelarna kommer också möjligheterna att producera bostäder i de olika kommundelarna skilja sig åt. Skillnaderna beror inte enbart på olika genomsnittliga disponibla inkomster. Även tätheten skiljer sig åt. Tätare områden innebär att fler hushåll, allt annat lika, har större möjligheter att efterfråga bostäder.

När marknadsdjupet jämförs med byggrättsvärdesanalysen visar det sig att kommundelar med svaga marknadsekonomiska förutsättningar för utbyggnad trots allt har en begränsad efterfrågan på nya bostäder. I exempelvis Nordöstra Göteborg finns en potential att bygga upp emot 400 bostäder årligen sett till bland annat disponibel inkomst. Samtidigt visar byggrättsvärdeanalysen att det endast är två procent av utbyggnadsytorna inom kommundelen som har positiva byggrättsvärden. Detta indikerar att det kommer vara utmanande att nå upp till en produktionstakt om 400 bostäder årligen.



MARKNADSDJUP

Antalet bostäder som efterfrågas per område och år

5. DISKUSSION

DISKUSSION

FÖRTÄTNING I MELLANSTADENS FLERBOSTADSHUSOMRÅDEN OCH OMVANDLING AV VÄG TILL GATA ÄR DE MEST LÄMPLIGA UTBYGGNADSSTRATEGIERNA FÖR ATT UPPNÅ MÅLEN I ÖVERSIKTSPLANEN

För att Göteborg ska kunna möta det förväntade bostadsbehovet fram till 2050 behövs, vid sidan av de idag ej utbyggda detaljplanerna och större planerade omvandlingsområdena, ytterligare 57 000 bostäder. Utbyggnadsanalysen visar att dessa bostäder kan få plats inom de ramar som översiktsplanen satt upp. Staden kan fortsätta förtätas utan att nya mer perifera markytor behöver tas i anspråk.

Vad utbyggnadsanalysen också visar är att den framtida utbyggnadspotentialen till stor del ligger i Mellanstaden. Vid sidan av Älvstaden och de idag ej utbyggda detaljplanerna har innerstaden i utbyggnadsanalysen bara kapacitet för ytterligare 3 000 bostäder. Det ska då jämföras med över 50 000 bostäder i Mellanstadens flerbostadshusområden och längs nya gatustråk mellan dessa.

Mervärdena av en omvandling av väg till gata och tätare stadsdelar i Mellanstaden är dessutom många. Dels skulle en ökad täthet i Mellanstadens flerbostadshusområden öka det lokala serviceunderlaget där dagens tillgång i många fall är begränsad. Detta skulle på ett övergripande plan öka stadskvaliteten, jämlikheten och minska behovet av bil i vardagen. Många av Mellanstadens flerbostadshusområden har också en omfattande trångboddhet idag. Ett större och mer varierat utbud av bostäder skulle innebära mindre segregation och möjlighet till lokal boendekarriär. I förlängningen skulle det kunna leda till positiva sociala spiraler då människor med högre socioekonomisk nivå väljer att bo kvar istället för att flytta. Genom en omvandling av vägar till gator skulle också barriärer kunna brytas och mer attraktiva gatustråk för gående och cyklister skapas. Dessa skulle i sin tur kunna bidra till att knyta samman staden och öka närheten mellan stadsdelarna.

Ett annat mervärde med förtätning i Mellanstadens flerbostadshusområden och längs nya gatustråk är att detta skulle kunna öka andelen hållbara transporter och därmed minska biltrafik, trängsel och utsläpp. En stor del av utbyggnadspotentialen i Mellanstaden ligger nära snabb kollektivtrafik (spårvagn eller metrobuss), vilket har betydelse för en hög andel kollektivtrafik. Genom att bygga om vägar till korsningstäta gator förändras också konkurrenskraften till fördel för gång, cykel och andra former av mikromobilitet.

Utbyggnadsanalysen pekar därigenom ut en riktning för kommande utbyggnadsplanering som i hög grad skulle kunna bidra till att uppnå stadens övriga mål. Det är därför av stor vikt att kommande strategier noggrant undersöker förutsättningarna för att förtäta både inom Mellanstadens flerbostadshusområden och längs nuvarande vägar mellan dessa. Vid sidan av utbyggnadsstrategier för olika slags stadsdelar och gatustråk är det också viktigt att närmare undersöka hur kommande utbyggnad kan bidra till att förbättra kopplingarna mellan stadsdelarna i staden som helhet. En gatunätsstrategi för hela Göteborg skulle kunna visa utbyggnadspotentialen för vardera gata samt lämplig gatuutformning och hastighet.

ATT ÖKA BOSTADSBYGGANDET I STADSDELAR MED SVAGA MARKNADSEKONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR ÄR EN KNÄCKFRÅGA

Den genomförda byggrättsvärdesanalysen visar att många delar av Göteborg har för låga byggrättsvärden för att en marknadsekonomiskt motiverad utbyggnad i större skala ska vara möjlig. Det kan givetvis tänkas att efterfrågan stiger i takt med att övrigt utbud minskar, men problemet är att detta kan ta mycket lång tid, samtidigt som det lokala behovet av fler bostäder i många områden är närmast akut.

Att få till bostadsproduktion i stadsdelar med stort behov av bostäder men som har svaga marknadsekonomiska förutsättningar för detta, är en knäckfråga för vidare utbyggnadsplanering och för Göteborgs attraktivitet och konkurrenskraft som helhet. I ett scenario där bostäder bara byggs på ytor med positiva byggrättsvärden innebär att Göteborg skulle sakna 20 000 bostäder år 2050. Om inte bostadsproduktionen skulle komma igång, och då i synnerhet i de utsatta stadsdelarna, skulle dessutom den sociala segregationen och ojämlikheten öka än mer.

De marknadsekonomiska incitamenten för bostadsproduktion är inte enbart en fråga om stadsplanering, utan har också med en rad andra förutsättningar som staden inte styr över. Likväl finns möjligheter att med stadsplanering och kommunala kraftsamlingar både förbättra stadskvaliteterna och de marknadsmässiga förutsättningarna. Det sistnämnda är helt avgörande för att minska bostadsbristen då staden inte ensamt kan stå för alla investeringar som krävs för en mer omfattande förtätning.

Ett sätt som stadsplaneringen skulle kunna bidra mer konkret är att utveckla strukturplaner för att samordna förtätning med upprustning av offentliga rum, förbättrade gatukopplingar och en initial kraftsamling från allmännyttan för att öka de marknadsekonomiska incitamenten för bostadsbyggande. En sådan strategi har tidigare föreslagits av Framtiden tidiga skeden (Framtiden 2018a, Framtiden 2018b). Ett annat sätt skulle kunna vara se över de kostnadsdrivande posterna i bostadsbyggandet. Exempelvis skulle minskade krav på parkering på tomtmark nära kollektivtrafik kunna sänka byggkostnaderna. En annan möjlighet att förbättra de marknadsekonomiska förutsättningarna är att utveckla mer prisvärda boendeformer och boendetyper.

OSÄKERHET OM UTBYGGNADSPOTENTIAL

Då utbyggnadsanalysen har utgått från ett stort antal antaganden för att beräkna antalet bostäder finns givetvis en osäkerhet kring resultatet. Ett exempel är antagandet om att varje lägenhet i snitt är 80 kvadratmeter (BOA). Om snittet istället skulle vara 15 kvadratmeter lägre (65 kvadratmeter) skulle 12 000 fler bostäder kunna byggas på den totala byggbara markyta som analysen kartlagt. En annan osäkerhet är hur stor utbyggnadstakten av småhus blir. Om utbyggnadstakten för småhus skulle vara 500 per år så skulle det innebära 12 000 färre bostäder då en stor del av småhusen skulle behöva byggas på ytor som annars skulle kunna inrymma lägenheter (vilka är mer yteffektiva än småhus). En tredje osäkerhet är huruvida det går att bygga på markparkering. Om boende, fastighetsägare eller Göteborgs stad skulle motsätta sig detta, skulle totalt 9 400 färre bostäder byggas. Även val av utbyggnadsstrategi kan så klart också påverkar utbyggnadspotentialen. I en tidigare utbyggnadsanalys för stadsdelen Tynnered visade sig utbyggnadspotentialen variera från 400 i ett ”business as usual”-scenario till över 5 000 i ett stadskvalitetscenario (Framtiden 2018b). Ett stadskvalitetscenario innebär stora intäkter för den som bygger men också stora kostnader och inventeringar i ny infrastruktur. En sådan satsning kräver mod och målmedvetenhet hos alla aktörer, privata och offentliga, vilket gör att det finns större osäkerhet i genomförandet, ekonomiskt och politiskt.

6. ANALYSUNDERLAG

UNDERLAGSKARTOR

POLITISKA DRIVKRAFTER FÖR ATT BYGGA 37

Politiska drivkrafter för att bygga ... 38

MARKNADSDRIVKRAFTER FÖR BOSTÄDER 39

Marknadsdrivkrafter för flerbostadshus ... 41

Marknadsdrivkrafter för småhus ... 42

MARKNADSDRIVKRAFTER FÖR KONTOR 43

BEGRÄNSNINGAR ATT BYGGA: UTBYGGNADSFRIHET 44

Grönstruktur ... 45

Naturskydd och jordbruksmark ... 46

Värdefull kulturmiljö ... 47

Verksamhetsområden ... 48

Skyddszoner ... 49

Avfallsanläggningar ... 50

Riskområde för översvämning ... 51

BEGRÄNSNINGAR ATT BYGGA: UTBYGGNADSUTRYMME 52

Bebyggd mark ... 53

Planlagd mark ... 54

Kuperad mark ... 55

Avsaknad av infrastruktur ... 56

Inzoomning av summerade drivkrafter för flerbostadshus – norra Göteborg ... 57

Inzoomning av summerade drivkrafter för flerbostadshus – södra Göteborg ... 58

Inzoomning av summerade begränsningar – norra Göteborg ... 59

Inzoomning av summerade begränsningar – södra Göteborg ... 60

POLITISKA DRIVKRAFTER FÖR ATT BYGGA

KATEGORISERING EFTER VAR FÖRTÄTNING ÄR PRIORITERAD

De politiskt styrda drivkrafterna baseras på vad som är uttryckt i kommunens geografiska inriktningar i samrådshandlingen för ny Göteborgs nya översiktsplan 2018 (Göteborgs stad, 2018).

I markanvändningskartan är inriktningarna kopplade till geografiskt avgränsade områden för blandad stadsbebyggelse och utpekade tyngdpunkter. För att i utbyggnadsmodellen kunna ge uttryck för de politiskt styrda drivkrafterna att bygga har bebyggelseområden och tyngdpunkter värderats med en poängskala efter var förtätning bedöms vara högst prioriterad. Poängen summeras sedan och används för kategoriseringen i måttliga, stora respektive mycket stora drivkrafter, som sedan ligger till grund för hur drivkrafterna vägs mot de summerade begränsningarna.

GEOGRAFISKA INRIKTNINGAR FÖR BEBYGGELSEOMRÅDEN

I samrådshandlingen för översiktsplanen finns de geografiska inriktningarna med avseende på förtätning beskrivna kopplat till de olika bebyggelseområdena och tyngdpunkterna. Inriktningen för innerstaden är hög täthet och blandning men med hänsyn till den historiska kärnans karaktär. Inom mellanstadens prioriterade utbyggnadsområden ligger fokus på förtätning och komplettering och hög täthet ska eftersträvas.

Generellt gäller för övriga mellanstaden att komplettering och nybyggnad i första hand ska ske på redan ianspråktagen mark, det vill säga inom övriga bebyggelseområden.

GEOGRAFISKA INRIKTNINGAR FÖR TYNGDPUNKTER

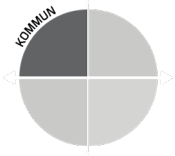
Frölunda torg, Gamlestads torg och Angered centrum är utpekade som strategiska tyngdpunkter. Inriktningen för dessa områden är att komplettera med arbetsplatser och bostäder för ökat lokalt kundunderlag. Utöver de strategiska tyngdpunkterna har ett antal ytterligare tyngdpunkter i mellanstaden och ytterstaden särskilt pekats ut. Även dessa ska utvecklas genom att förtätas och kompletteras med fler bostäder och fler verksamheter för att ta vara på de särskilt goda förutsättningar för mer lokalt stadsliv som utgår från möjligheterna att klara vardagen till fots, med cykel eller med kollektivtrafik.

MARKANVÄNDNING	AVGRÄNSNING	POÄNG
Innerstaden	Inom innerstaden inkl. Nya områden för blandad stadsbebyggelse	5 p.
Mellanstadens prioriterade utbyggnadsområden	Inom den utvidgade innerstaden eller mellanstadens prioriterade utbyggnadsområden. inkl Nya områden för blandad stadsbebyggelse	2 p.
Övriga bebyggelseområden	Inom övriga bebyggelseområden i mellanstaden inkl. Nya områden för blandad stadsbebyggelse	1 p.
Strategiska tyngdpunkter	Inom 500 m från strategisk tyngdpunkt 500 m – 1 km från strategisk tyngdpunkt	3 p. 2 p.
Övriga tyngdpunkter i mellanstaden	Inom 500 m från tyngdpunkt i mellanstaden 500 m – 1 km från tyngdpunkt i mellanstaden	2 p. 1 p.
Övriga tyngdpunkter i ytterstaden	Inom 500 m från tyngdpunkt i ytterstaden	1 p.

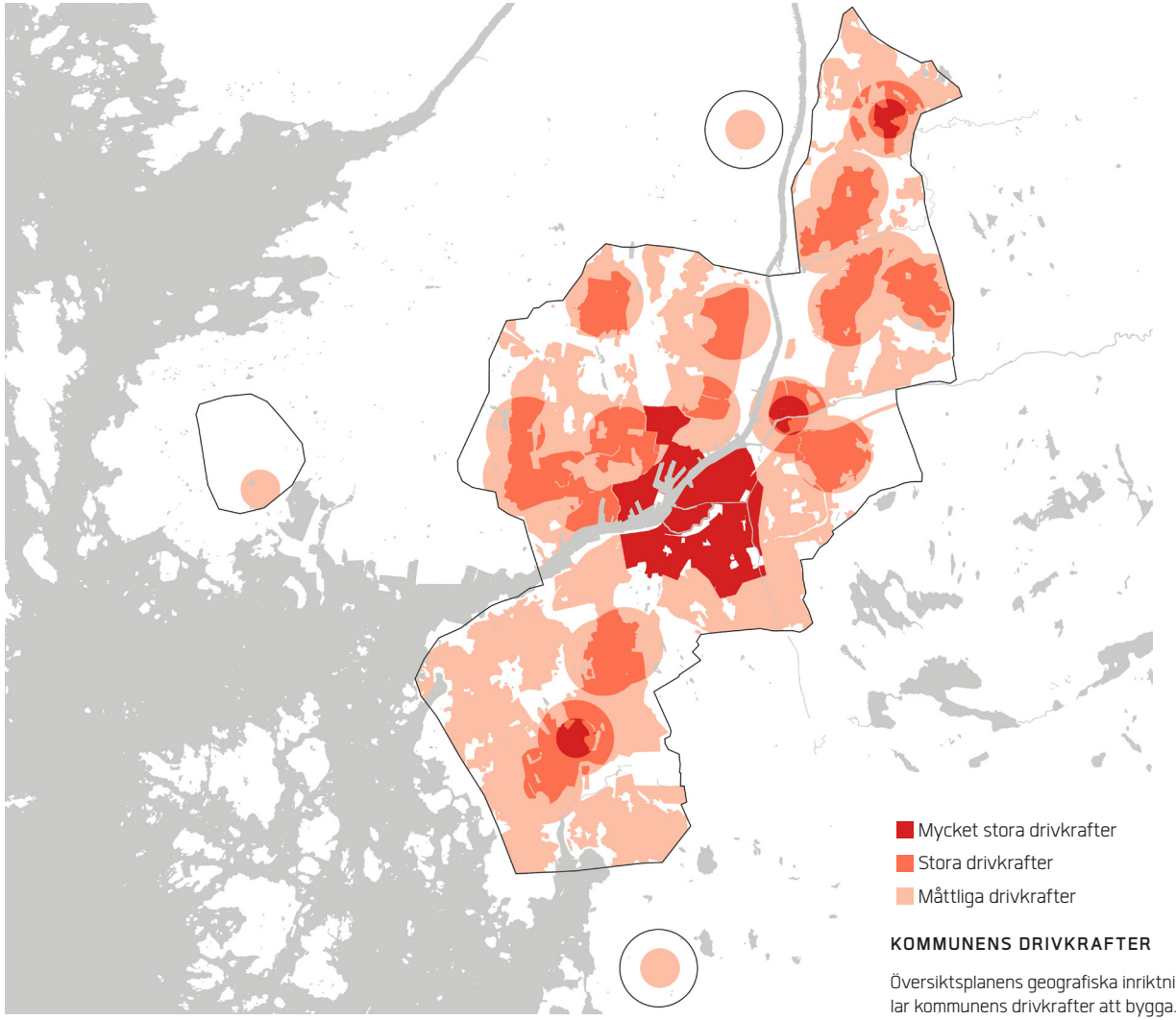
PRIORITERING AV KOMMUNENS GEOGRAFISKA INRIKTNINGAR

En poängskala används för att ge uttryck för kommunens prioritering med avseende på förtätning i olika bebyggelseområden och utpekade tyngdpunkter.

POLITISKA DRIVKRAFTER FÖR ATT BYGGA



De politiskt styrda drivkrafterna antas vara störst i innerstaden och de nya områdena för blandad stadsbebyggelse som är kopplade till innerstaden. Även inom gångavstånd från de strategiska tyngdpunkterna finns mycket stora drivkrafter. I övrigt finns stora drivkrafter framförallt i områden där närheten till övriga tyngdpunkter sammanfaller med mellanstadens prioriterade bebyggelseområden. Måttliga drivkrafter bedöms generellt finnas inom övriga bebyggelseområden och inom gångavstånd från ytterstadens tyngdpunkter.



KOMMUNENS DRIVKRAFTER

Översiktsplanens geografiska inriktningar speglar kommunens drivkrafter att bygga.

MARKNADSDRIVKRAFTER FÖR BOSTÄDER

KATEGORISERING EFTER PRISNIVÅ

För att identifiera de marknadsstyrda drivkrafterna används de modeller för värdering av stadskvaliteter som tagits fram i projektet Värdeskapande stadsutveckling som genomfördes av Spacescape och Evidens (Göteborgs stad et. al, 2016). Modellerna har tagits fram genom att med statistik analys studera relationen mellan läge och bostadspriser och identifiera de lägesfaktorer som har störst enskild påverkan på bostadspriser. Dessa har sedan använts för att skatta bostadspriser i ett planscenario där ej utbyggda detaljplaner och större planerade omvandlingsområden (Älvstaden och Högsbo industriområde) är färdigställda och sannolika lägen för hållplatser enligt Koll 2035 lagts in (Västra Götalandsregionen 2018). Prisnivåer för att finansiera nybyggnation med låga, normala eller höga kostnader för exploatering har sedan använts för att kategorisera drivkrafterna till måttliga, stora respektive mycket stora.

Modellerna för marknadstryck skiljer sig åt beroende på om drivkrafter för flerbostadshus eller småhus beskrivs.

PRISMODELL FÖR FLERBOSTADSHUS

Modellen för bostadsrätter i flerbostadshus består av åtta variabler som tillsammans kan förklara 87 procent av prisvariationen mellan områden, där varje enskild variabel har en signifikant påverkan på priset.

Sju av variablerna kan sammanfattas i begreppet stadskvaliteter och beskriver områdets centralitet och tillgänglighet, utbudet av handel och service, tillgången till rekreativa kvaliteter och upplevelsen av stadsmiljön. Den åttonde variabeln är en kontrollvariabel och beskriver socioekonomin i området.

STADSKVALITET	MÅTT	VIKT
Närhet till stadskärnan	Närhet till centralstation mätt i gångnätet	10 %
Närhet till spårstation eller metrobusshållplats	Närhet till närmaste spårstation eller metrobusshållplats mätt i gångnätet	5 %
Närhet till vatten	Närhet till närmaste vattenyta mätt i gångnätet	5 %
Vattenkontakt	Inom 50 m från strandkanten	4 %.
Närhet till park	Hektar parkyta inom 1 km mätt i gångnätet	9 %
Tillgång till urbana verksamheter	Antal inom 1 km mätt i gångnätet (handel, caféer/restaurang, kultur samt kommersiell service)	14 %
Kvartersform	Sammansatt index: Andel av kvarterets ytterkant som är bebyggd och andel av kvarterets entréer som ligger mot gatan	10 %
Socioekonomi	Sammansatt index: Inkomstnivå och andel med mer än 3 års eftergymnasiala studier	43 %

PRISMODELL FÖR FLERBOSTADSHUS

Åtta variabler kan tillsammans förklara 87 % av prisvariationen för bostadsrätter i flerbostadshus och ligger till grund för marknadsstyrda drivkrafter för flerbostadshus.

PRISMODELL FÖR SMÅHUS

Modellen för småhus avser småhus med äganderätt och består av sammanlagt nio variabler som tillsammans kan förklara 81 procent av prisvariationen mellan områden, där varje enskild variabel har en signifikant påverkan på priset.

Åtta av variablerna kan sammanfattas i begreppet stadskvaliteter och beskriver precis som för flerbostadshus områdets tillgänglighet, utbudet av handel och service, tillgången till rekreativa kvaliteter och upplevelsen av stadsmiljön. Men på flera punkter skiljer sig modellerna åt. Bland annat efterfrågas regional tillgänglighet istället för centralitet och gator med låga hastigheter istället för stadskvarter.

STADSKVALITET	MÅTT	VIKT
Regional tillgänglighet	Antal arbetsplatser inom 45 min resväg med bil	15 %
Närhet till spårstation eller metro-busshållplats	Närhet till närmaste spårstation eller metrobusshållplats mätt i gångnätet	7 %
Närhet till havet	Närhet till närmaste havsstrand mätt i gångnätet	5 %
Närhet till värdefull grönyta	Närhet till närmaste värdefulla grönyta mätt i gångnätet	4 %.
Lugna gator	Sammansatt index: Mängd gator med maxhastighet 30 km/h och andel gata med maxhastighet 30 km/h inom 1 km i gatunätet	4 %
Avstånd till motorväg eller järnväg	Avstånd till närmaste motorväg eller järnväg	7 %
Områdesexploatering	Områdesexploatering inom 500 m	8 %
Mångfald av urbana verksamheter	Antal typer av kommersiell service inom 500 m i gatunätet (livsmedel, övrig handel, kaféer/ restaurang, kultur samt kommersiell service)	6 %
Socioekonomi	Sammansatt index: Inkomstnivå och andel med mer än 3 års eftergymnasiala studier	24 %

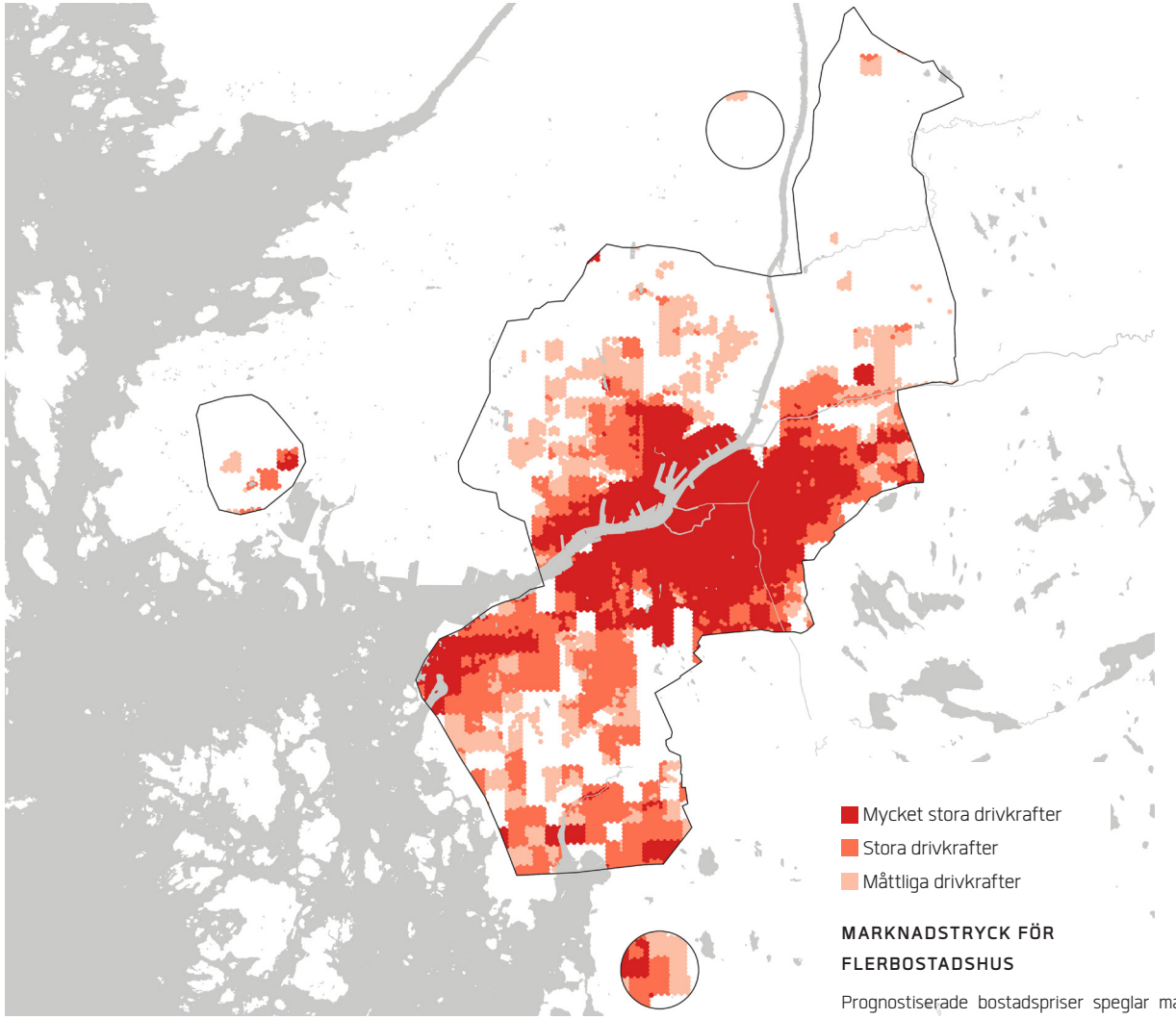
PRISMODELL FÖR SMÅHUS

Nio variabler kan tillsammans förklara 81 % av prisvariationen för småhus med äganderätt och ligger till grund för marknadsstyrda drivkrafter för småhus.

MARKNADSDRIVKRAFTER FÖR FLERBOSTADSHUS

De marknadsstyrda drivkrafterna för flerbostadshus antas vara störst i innerstaden men också i de centrala delarna av mellanstaden, framförallt i Örgryte-Härlanda.

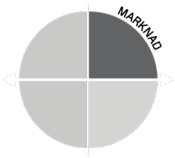
Generellt tenderar de marknadsstyrda drivkrafterna vara större i de södra och västra delarna av staden och lägre i de norra och östra delarna.



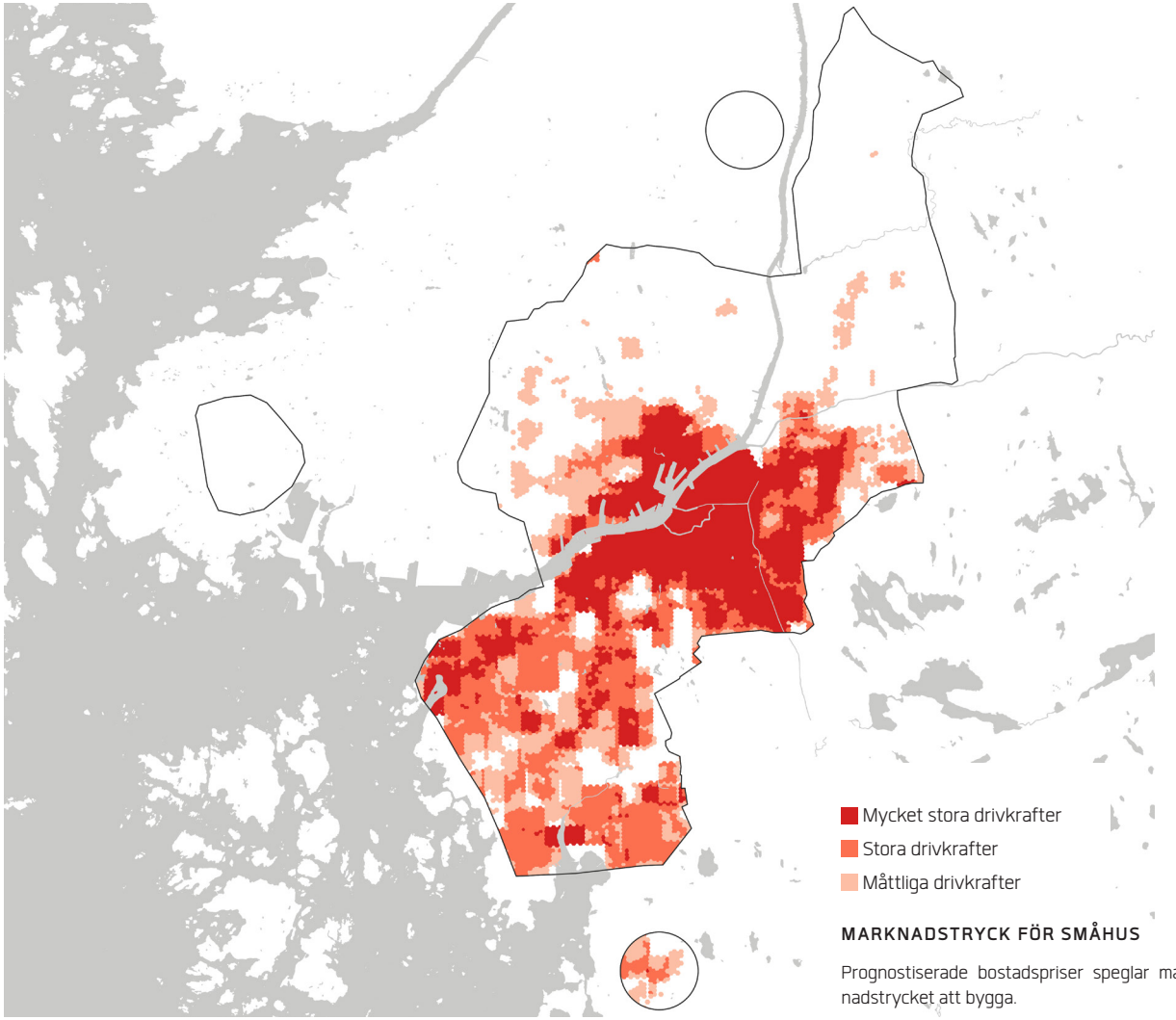
MARKNADSTRYCK FÖR FLERBOSTADSHUS

Prognostiserade bostadspriser speglar marknadstrycket att bygga.

MARKNADSDRIVKRAFTER FÖR SMÅHUS



De marknadsstyrda drivkrafterna för småhus sammanfaller till stor del med de för flerbostadshus. Drivkrafterna för småhus tenderar att uppvisa en något större övervikt mot de södra och västra delarna av staden där det idag också finns en större andel småhus.



MARKNADSTRYCK FÖR SMÅHUS

Prognostiserade bostadspriser speglar marknadstrycket att bygga.

MARKNADSDRIVKRAFTER FÖR KONTOR

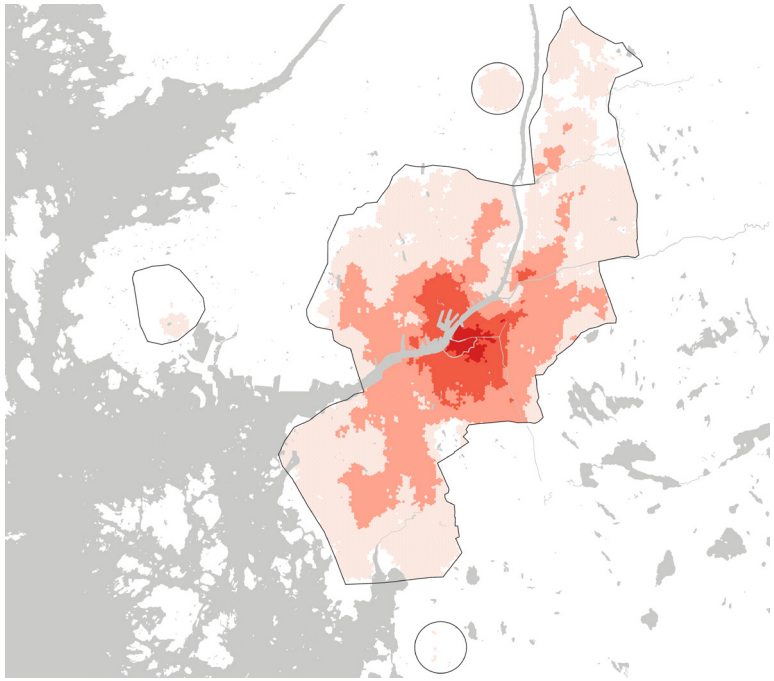
PRISMODELL FÖR KONTOR

En modell för hyresnivåer för kontor har också tagits fram i studien Värdeskapande stadsutveckling och används i utbyggnadsanalysen för att beräkna var det finns potential för kontorslokaler som konkurrerar med bostadsbyggande.

Med hjälp av fyra stadskvaliteter kan kontorshyrorna i Göteborg förklaras till 88 procent. Avgörande för kontorsmarknaden är tillgången till urbana verksamheter och tillgänglighet till arbetstagare. Närhet till andra kontor och kontorsbyggnadens byggår påverkar också hyresnivåerna.

En hyresnivå på minst 2 000 kr/kvm/år har i utbyggnadsanalysen antagits behöva uppnås för att en realistisk potential för nybyggnation ska finnas. Kontorspotential uppnås bara i de centrala delarna av staden och i Gamlestan.

STADSKVALITET	MÅTT
Tillgänglighet till arbetsmarknaden	Sammansatt index: Dagbefolkning inom 30 min resväg med bil respektive med kollektivtrafik.
Tillgång till urbana verksamheter	Antal urbana verksamheter inom 1 km mätt i gångnätet (handel, caféer/restaurang, kultur samt kommersiella tjänster)
Kontorskluster	Sammansatt index: Antal kontorsanställda respektive andel av alla arbetsplatser som utgörs av kontor inom 250 m
Modernitet	Byggår för kontorsfastigheten

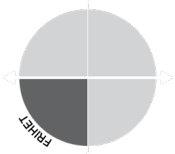


MODELL FÖR HYRESNIVÅER FÖR KONTOR

Fyra variabler kan tillsammans förklara 88 % av variationen av kontorshyror.

- > 2 500 kr/kvm/år
- 2 000 - 2 500
- 1 500 - 2 000
- 1 000 - 1 500
- < 1 000

BEGRÄNSNINGAR ATT BYGGA: UTBYGGNADSFRIHET

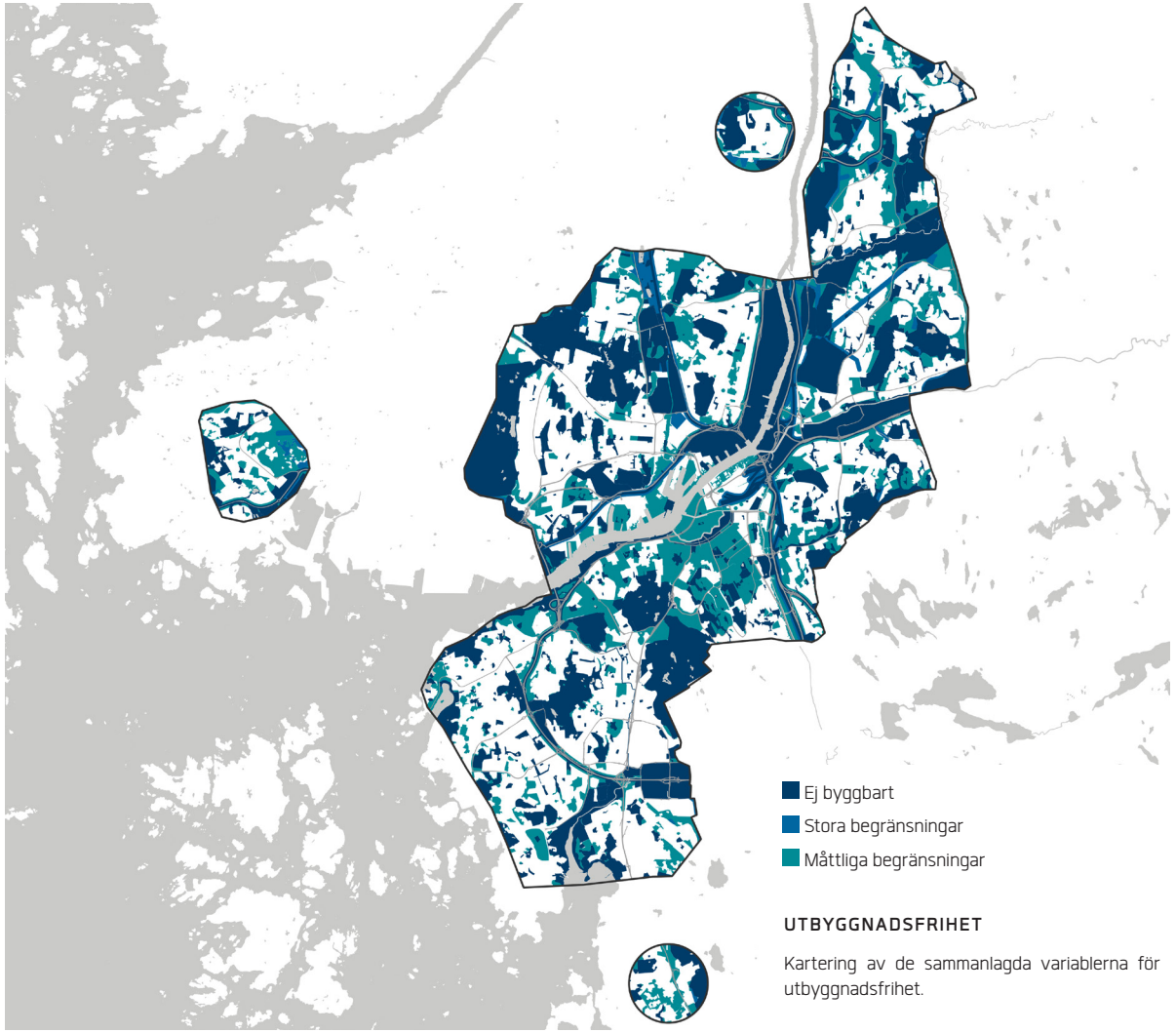


Utbyggnadsfrihet beskriver de juridiska och politiska begränsningarna för att bygga. Dessa baseras till stor del på de planeringsunderlag som finns beskrivet i samrådshandlingen för ny översiktsplan 2018 (Göteborgs stad, 2018). I följande avsnitt redovisas faktorer som begränsar utbyggnadsfriheten tematiskt. Begränsningarna är kategoriserade som måttliga begränsningar, stora begränsningar och ej byggbart.

- **Grönstruktur**
- **Naturskydd och jordbruksmark**
- **Värdefull kulturmiljö**
- **Verksamhetsområden**
- **Skyddszoner**
- **Avfallsanläggningar**
- **Riskområden för översvämningar**
- **Riksintresse för totalförsvaret**

UTBYGGNADSFRIHET

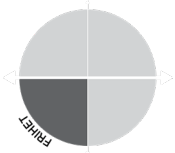
Modellens variabler för att analysera utbyggnadsfrihet.



UTBYGGNADSFRIHET

Kartering av de sammanlagda variablerna för utbyggnadsfrihet.

GRÖNSTRUKTUR



EJ BYGGBART

Parker

Bostadsnära parker

Natur- och friluftsområden

Rekreationsanläggningar*

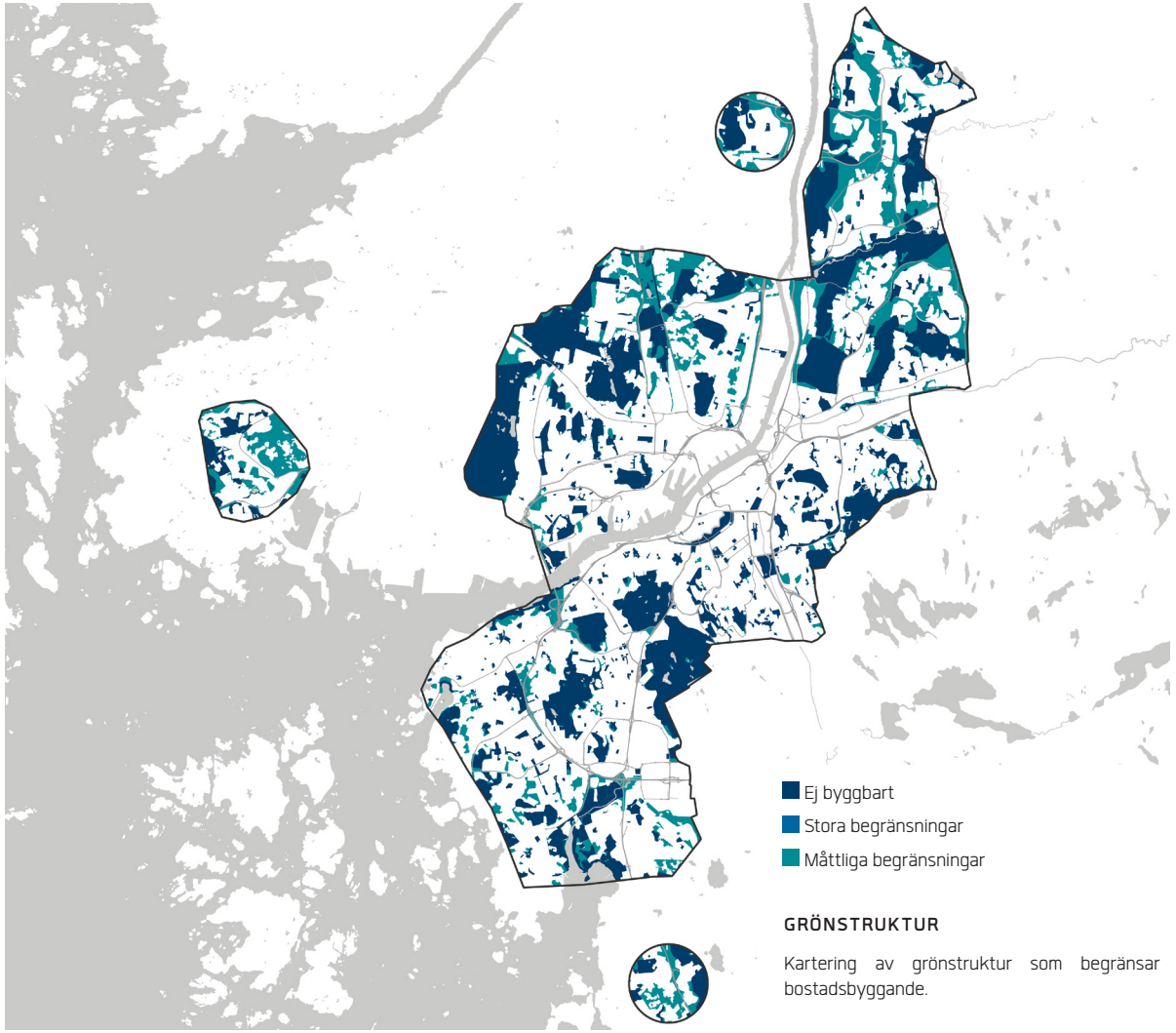
Begravningsplatser

Koloniområden

Övriga grönområden i områden med grönytebrist **

MÅTTLIGA BEGRÄNSNINGAR

Övriga grönområden i områden där det inte råder parkbrist**



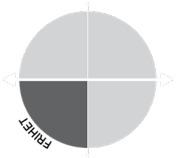
GRÖNSTRUKTUR

Kartering av grönstruktur som begränsar bostadsbyggande.

* Ej Högsbo skjutbana

** Grönytebrist definieras som mindre än 15 % grönyta eller mindre än 10 kvm grönyta per boende.

NATURSKYDD OCH JORDBRUKSMARK



EJ BYGGBART

Natura 2000-områden

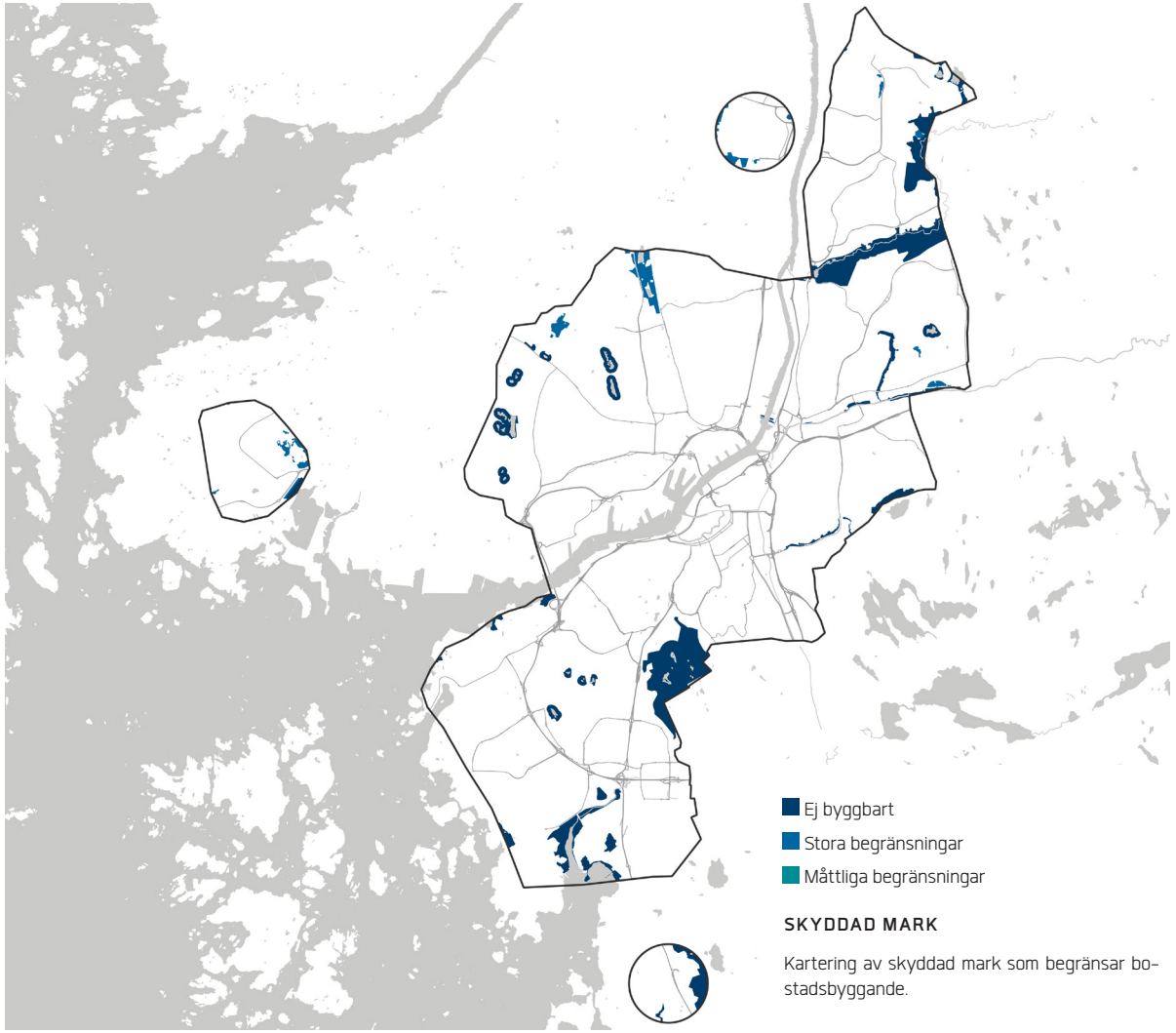
Naturreservat

Planerade naturreservat

Strandskydd

STORA BEGRÄNSNINGAR

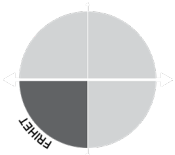
Jordbruksmark



SKYDDAD MARK

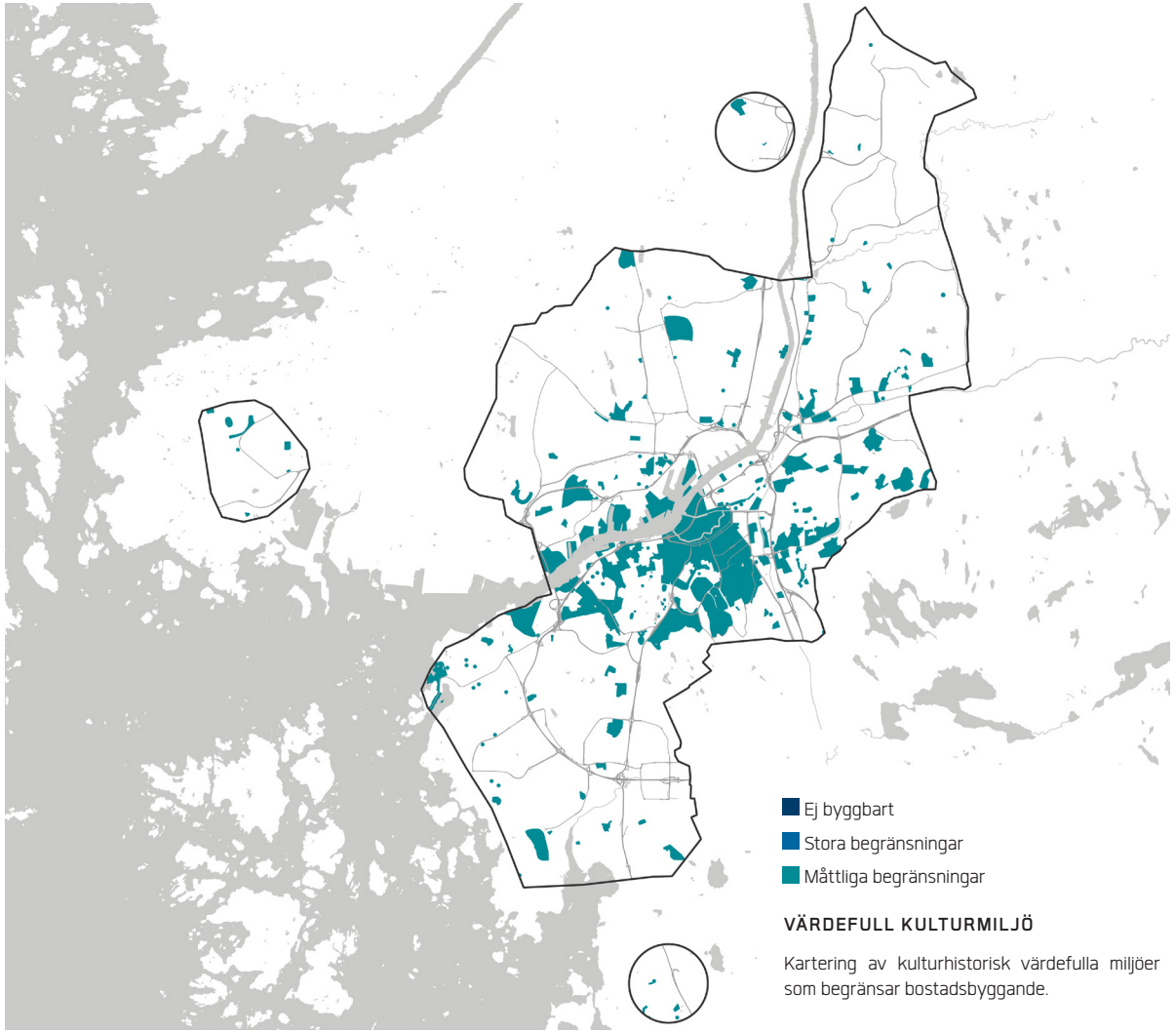
Kartering av skyddad mark som begränsar bostadsbyggande.

VÄRDEFULL KULTURMILJÖ

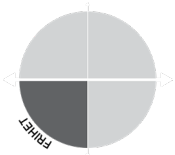


MÅTTLIGA BEGRÄNSNINGAR

Miljöer som finns med i Göteborgs stads bevarande-program.



VERKSAMHETSOMRÅDEN



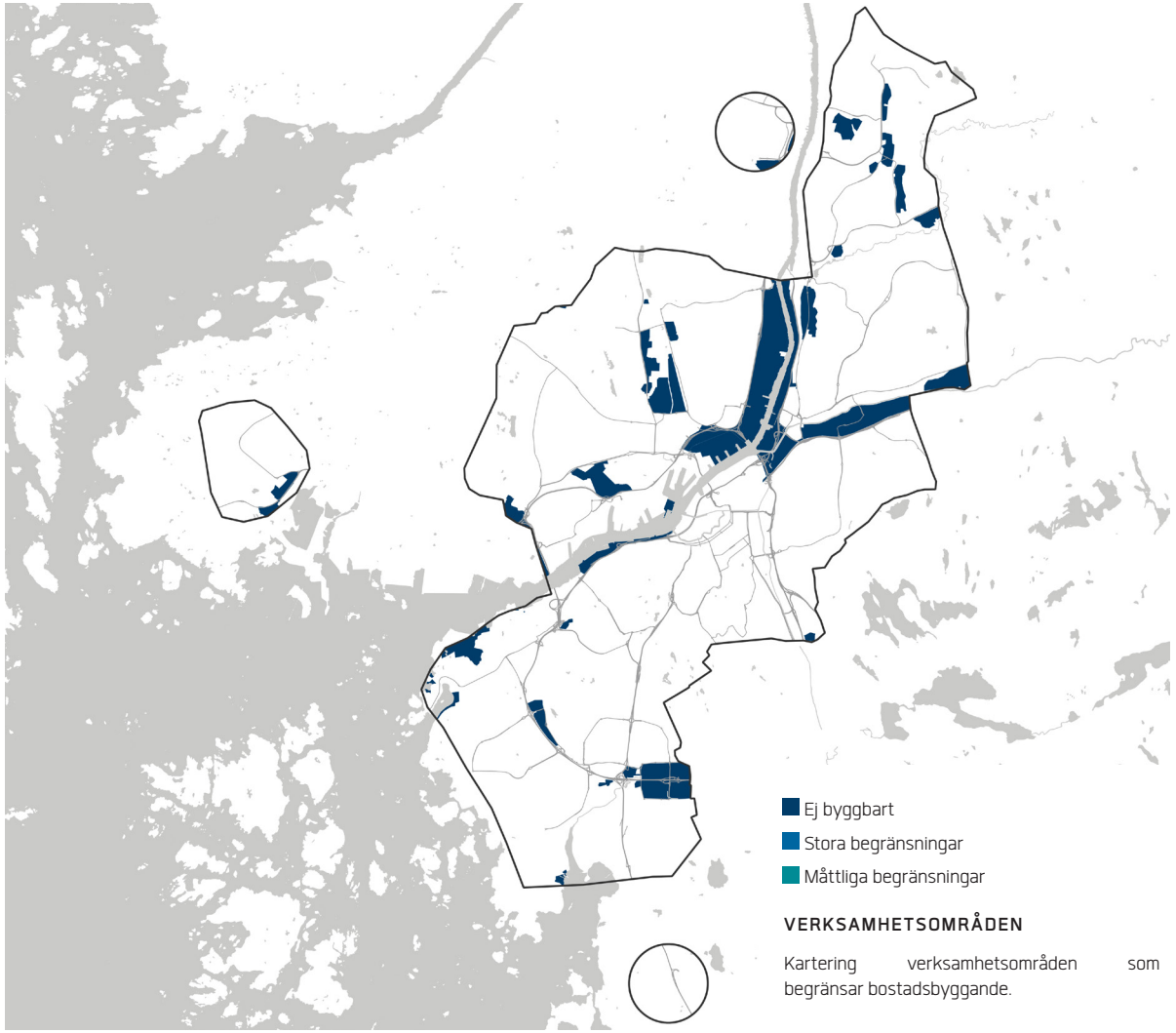
EJ BYGGBART

Industriområden*

Företagsområden

Nya områden för verksamheter

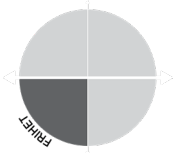
* Som ej är utpekade som Nya områden för blandad bebyggelse. Sammanfaller delvis med riksintresse för totalförsvaret.



VERKSAMHETSOMRÅDEN

Kartering verksamhetsområden som begränsar bostadsbyggande.

SKYDDSZONER



EJ BYGGBART

Inom 30 m från järnvägar

Inom 50 m från luftburen kraftledning 400 kV

Inom 10 m från naturgasledning

STORA BEGRÄNSNINGAR

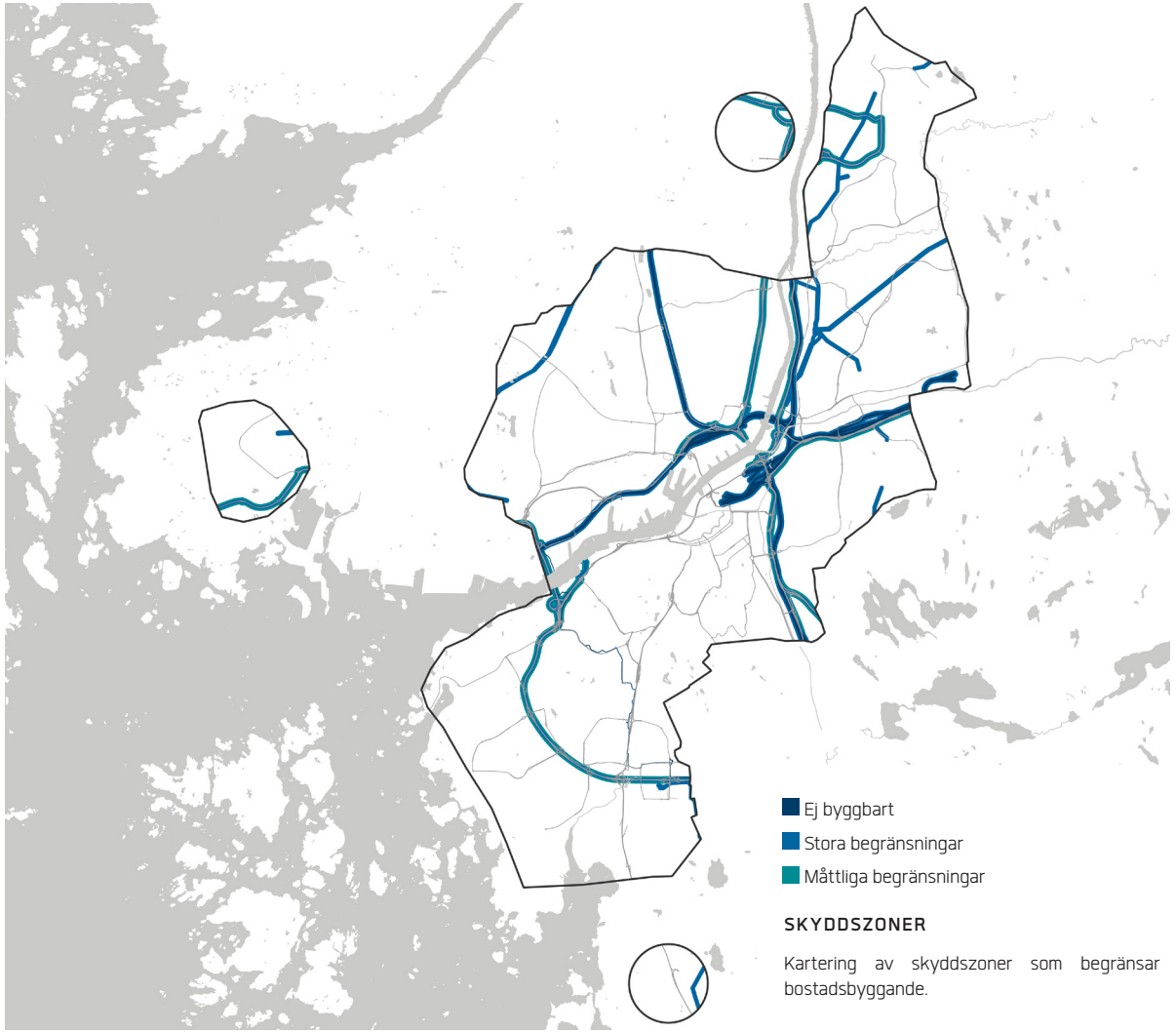
Inom 30 m från primärled för farligt gods

30 - 80 m från järnvägar

Inom 50 m från luftburen kraftledning 130 kV

MÅTTLIGA BEGRÄNSNINGAR

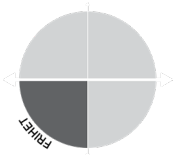
30 - 80 m från primärled för farligt gods



SKYDDSZONER

Kartering av skyddszoner som begränsar bostadsbyggande.

AVFALLSANLÄGGNINGAR

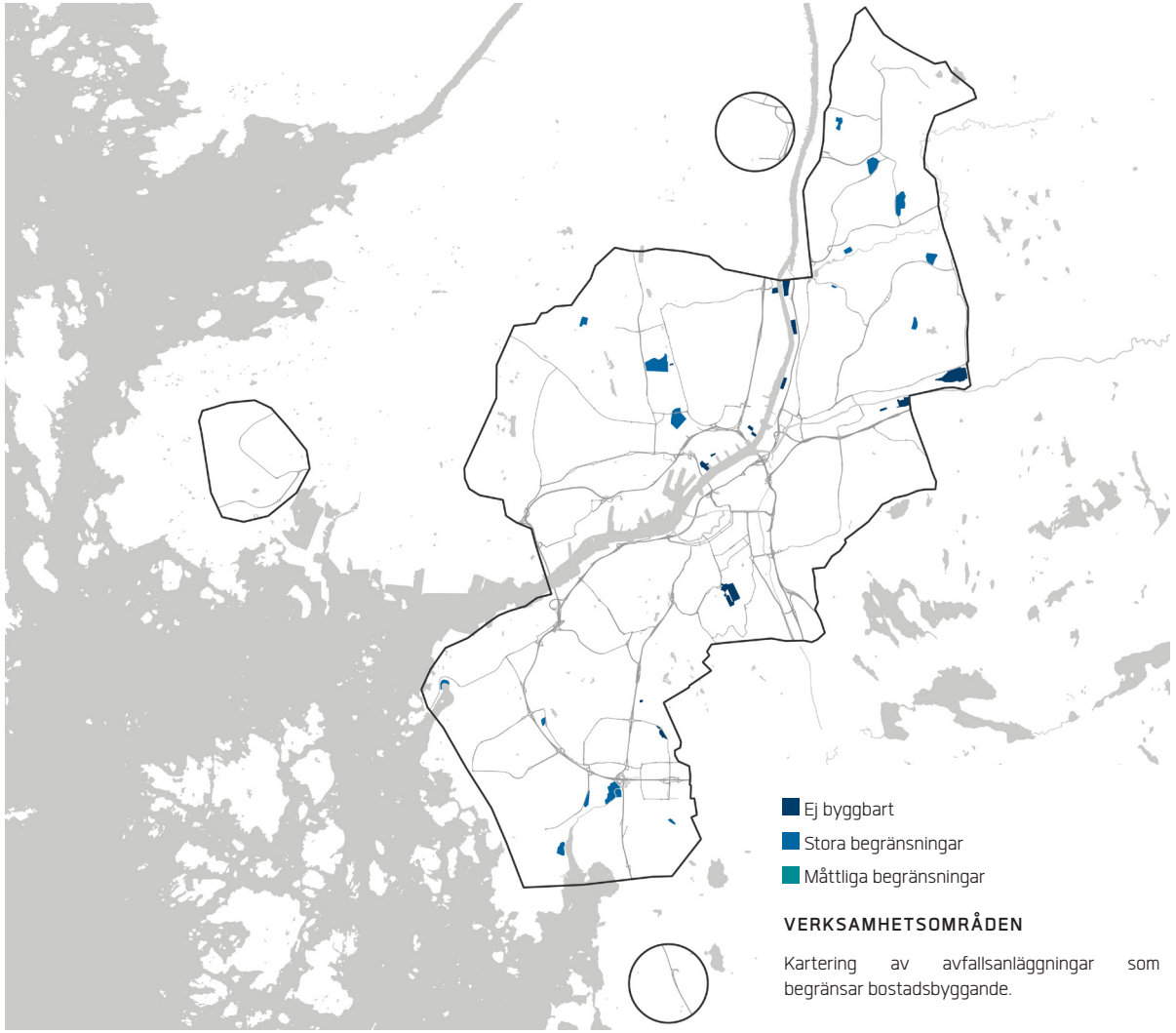


EJ BYGGBART

Större avfallsanläggningar

STORA BEGRÄNSNINGAR

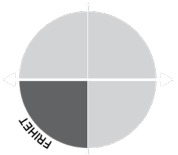
Nedlagda deponier



VERKSAMHETSOMRÅDEN

Kartering av avfallsanläggningar som begränsar bostadsbyggande.

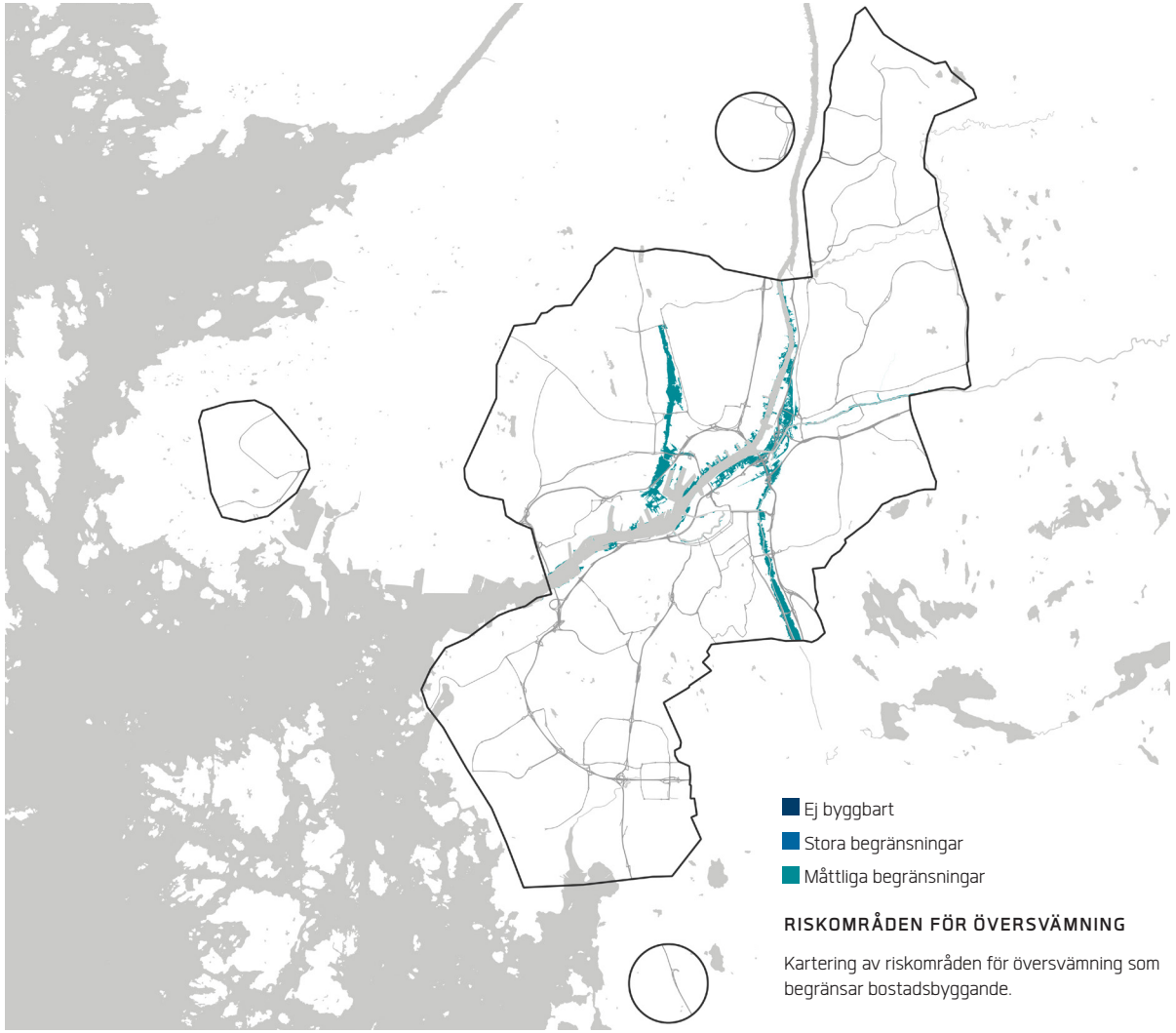
RISKOMRÅDE FÖR ÖVERSVÄMNING



MÅTTLIGA BEGRÄNSNINGAR

Höga flöden Göta Älv 1 200 m3/s

Höga flöden 200-årsregn



RISKOMRÅDEN FÖR ÖVERSVÄMNING

Kartering av riskområden för översvämning som begränsar bostadsbyggande.

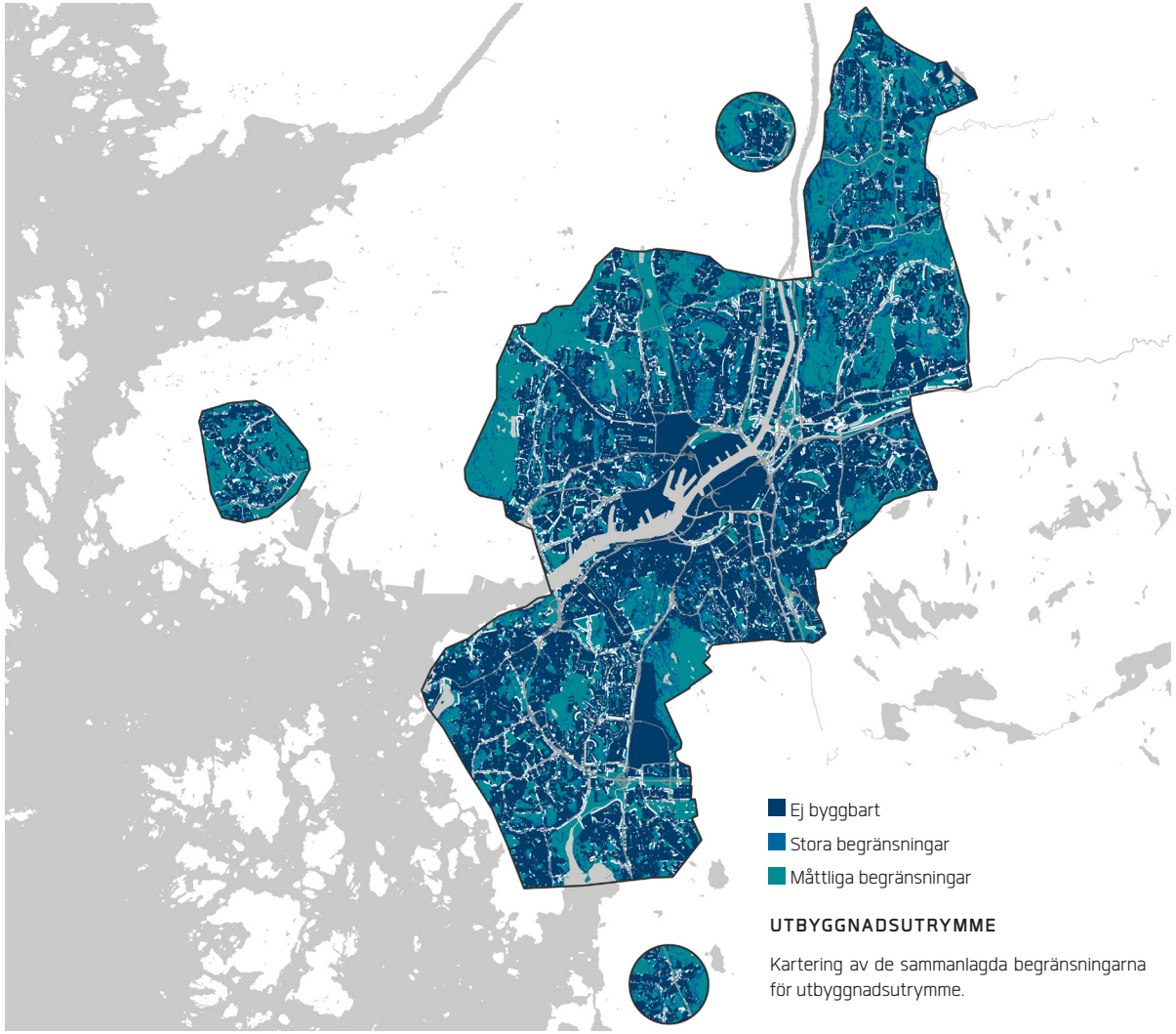
BEGRÄNSNINGAR ATT BYGGA: UTBYGGNADSUTRYMME

Utbyggnadsutrymme beskriver fysiska faktorer som utgör begränsningar att bygga. I följande avsnitt redovisas de faktorer som antas begränsa utbyggnadsutrymmet. Begränsningarna är kategoriserade som måttliga begränsningar, stora begränsningar och ej byggbart.

- **Bebyggd mark**
- **Planlagd mark**
- **Kuperad mark**
- **Avsaknad av infrastruktur**

UTBYGGNADSUTRYMME

Modellens variabler för att analysera utbyggnadsutrymme.



UTBYGGNADSUTRYMME

Kartering av de sammanlagda begränsningarna för utbyggnadsutrymme.

BEBYGGD MARK

EJ BYGGBART

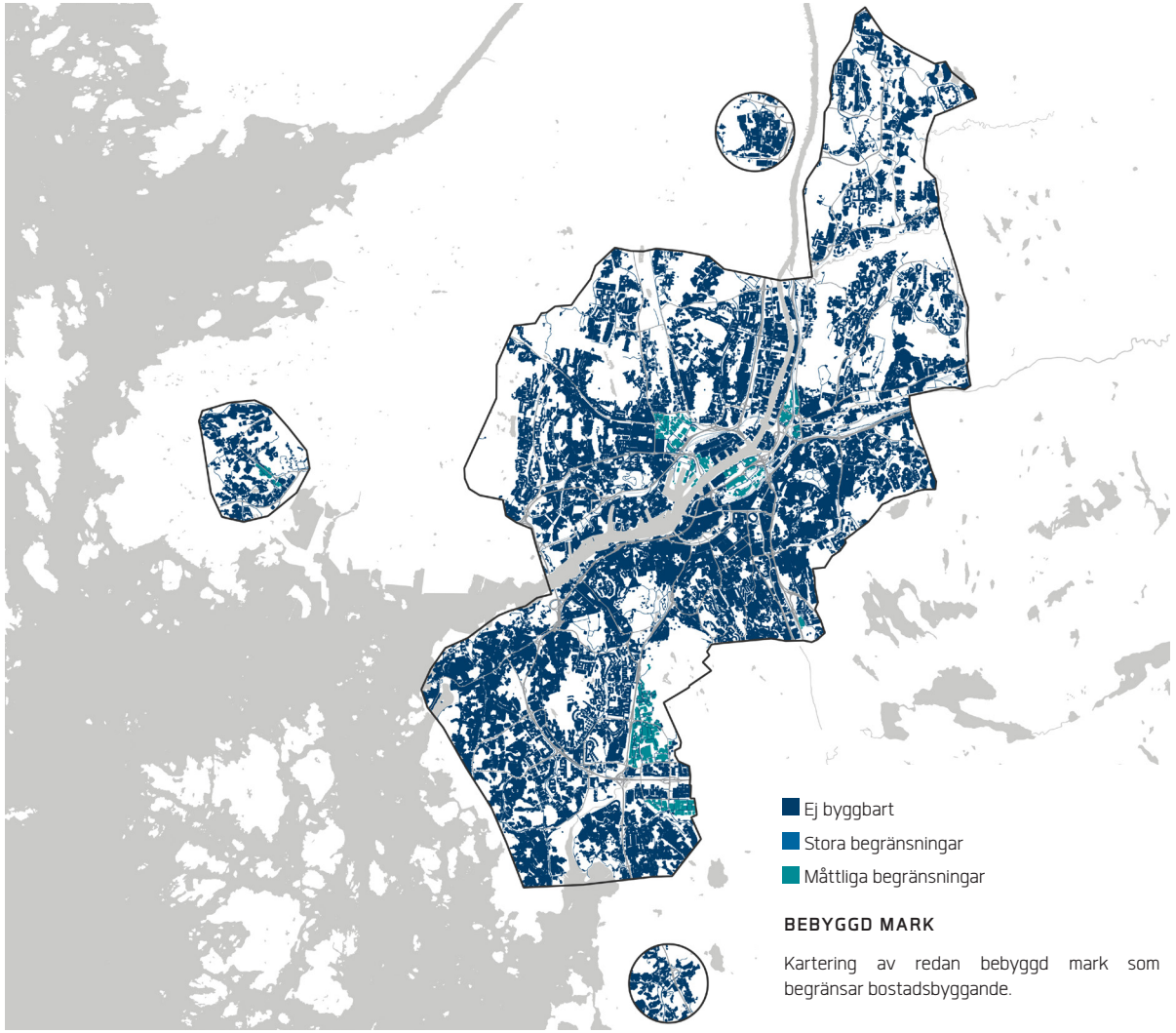
Byggnader inkl. 15 m buffert

Vägar, Järnvägar och spårvägar

MÅTTLIGA BEGRÄNSNINGAR

Byggnader inkl. 15 m buffert i omvandlingsområden*

*Verksamhetsområden som är definierade som Nya områden för blandad bebyggelse.



BEBYGGD MARK

Kartering av redan bebyggd mark som begränsar bostadsbyggande.

PLANLAGD MARK

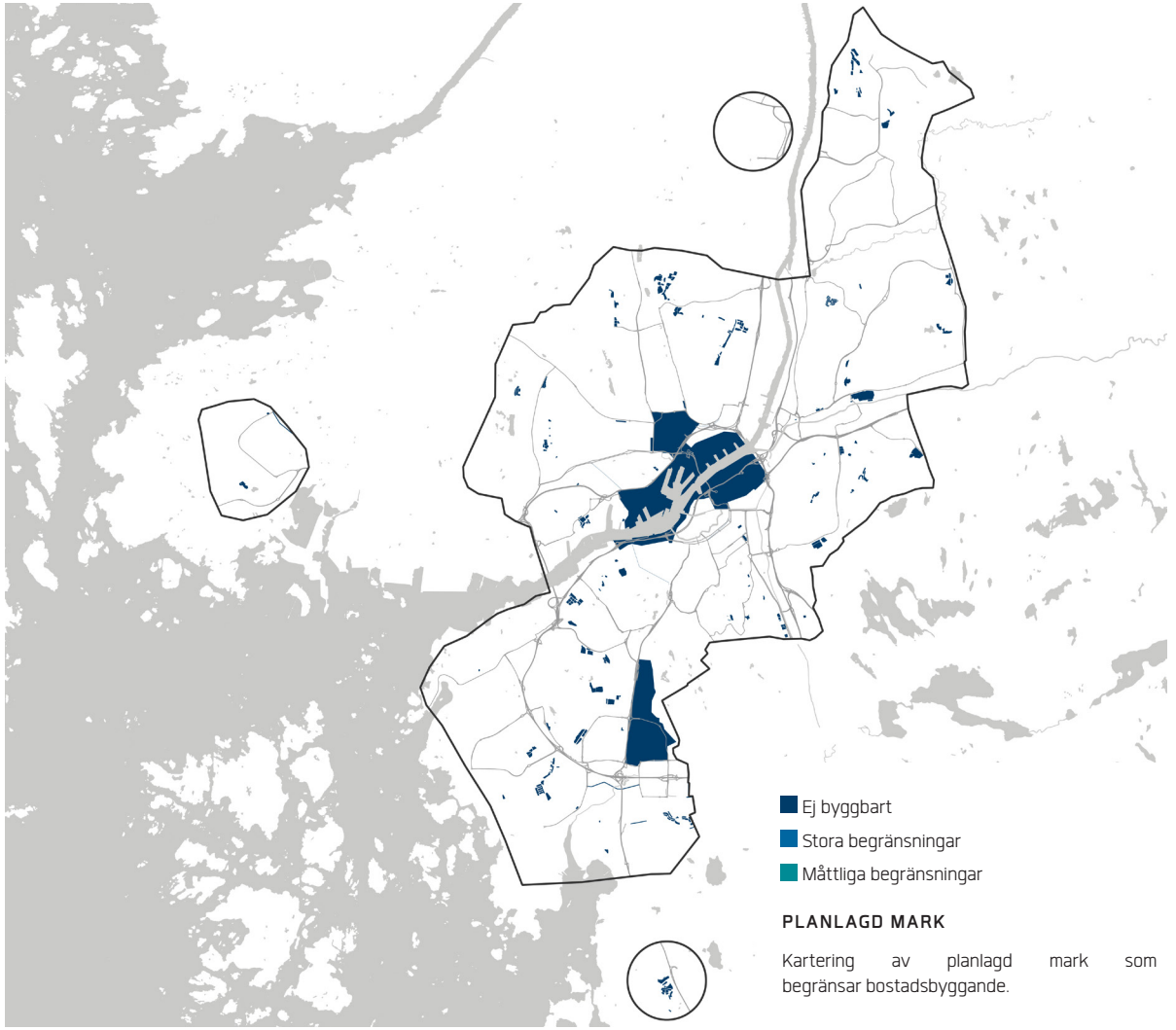
EJ BYGGBART

Utbyggnadsområde Älvstaden

Utbyggnadsområde Högsbo industriområde

Antagna detaljplaner under genomförande*

* Kvartersmark för bostäder i detaljplaner antagna mellan 2014 och 2019 men ännu inte helt genomförda.



PLANLAGD MARK

Kartering av planlagd mark som begränsar bostadsbyggande.

KUPERAD MARK

EJ BYGGBART

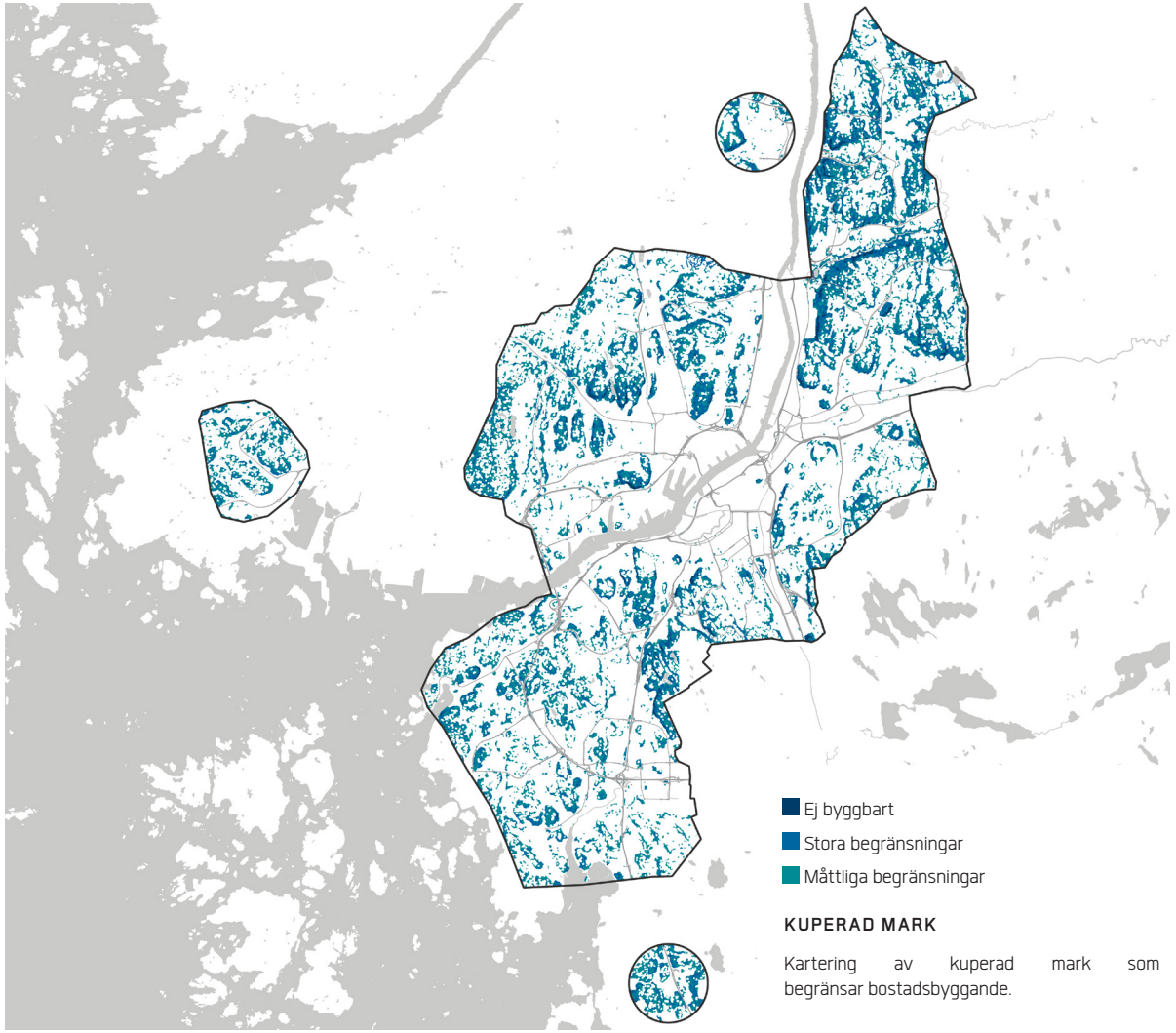
Mark som lutar mer än 40 %*

STORA BEGRÄNSNINGAR

Mark som lutar mer än 20 %**

MÅTTLIGA BEGRÄNSNINGAR

Mark som lutar mer än 12,5 %***



KUPERAD MARK

Kartering av kuperad mark som begränsar bostadsbyggande.

* Kräver schaktning men det är ändå möjligt att få in dagsljus i markplan

**Kräver sannolikt sockelvåning utan bostäder för att tillräckligt dagsljus ska uppnås i våningen ovanför.

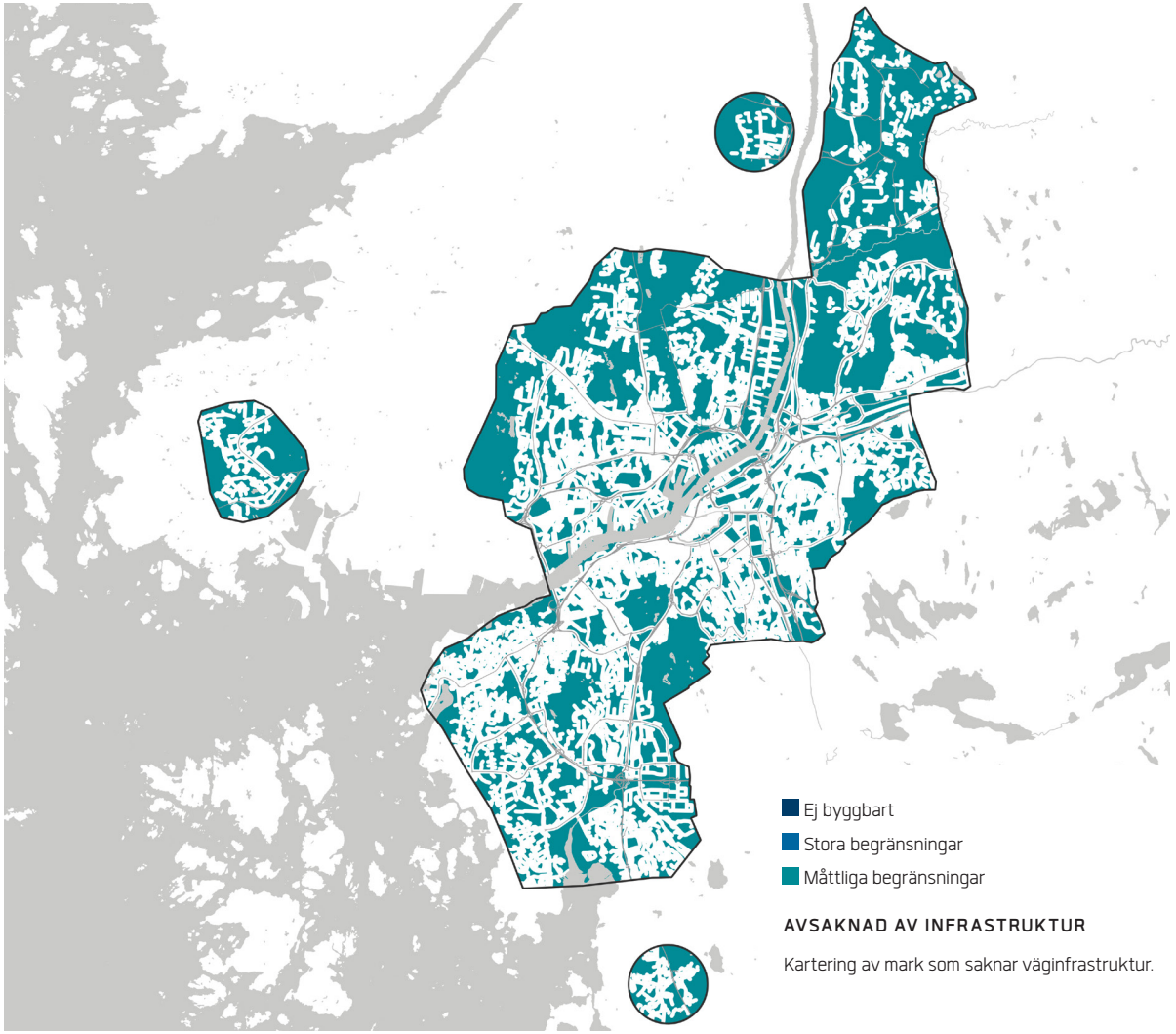
***Kräver sannolikt två sockelvåningar utan bostäder för att tillräckligt dagsljus ska uppnås i våningen ovanför.

Ytor där lutningen sammantaget täcker mindre än 500 kvm bortses ifrån.

AVSAKNAD AV INFRASTRUKTUR

MÅTTLIGA BEGRÄNSNINGAR

Mark som ligger längre än 50 m ifrån vägar att bygga vid*



AVSAKNAD AV INFRASTRUKTUR

Kartering av mark som saknar väginfrastruktur.

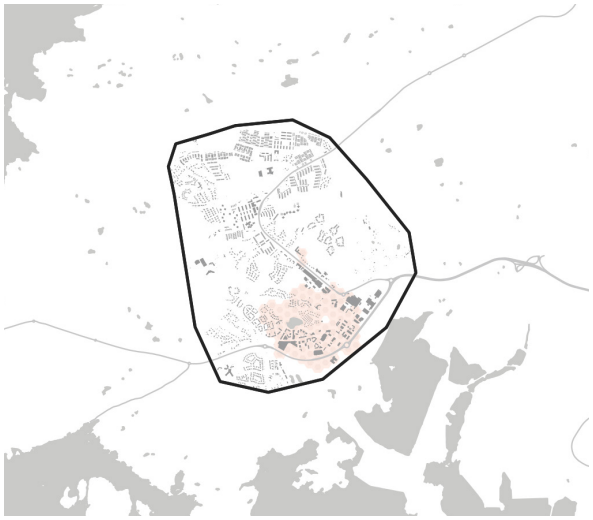
* Med vägar att bygga vid avses gator och genomfartsleder.

INZOOMNING AV SUMMERADE DRIVKRAFTER FÖR FLERBO-STADSHUS – NORRA GÖTEBORG

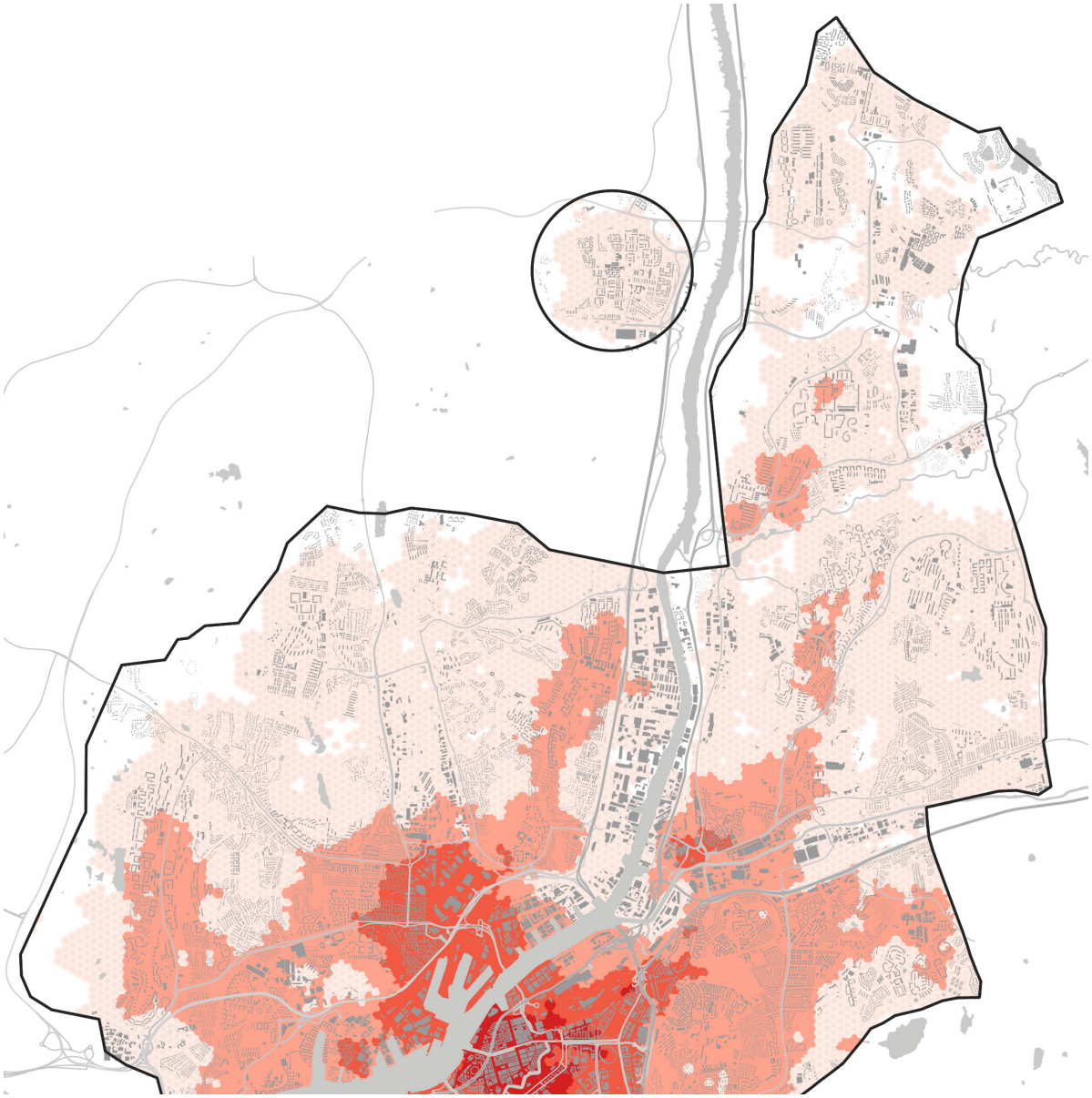
- Mycket stora drivkrafter
- Stora drivkrafter
- Måttliga drivkrafter
- Små drivkrafter

SUMMERADE DRIVKRAFTER

Sammanvägning av politiskt styrda och marknadsstyrda drivkrafter för flerbostadshus.



TORSLANDA AMHULT



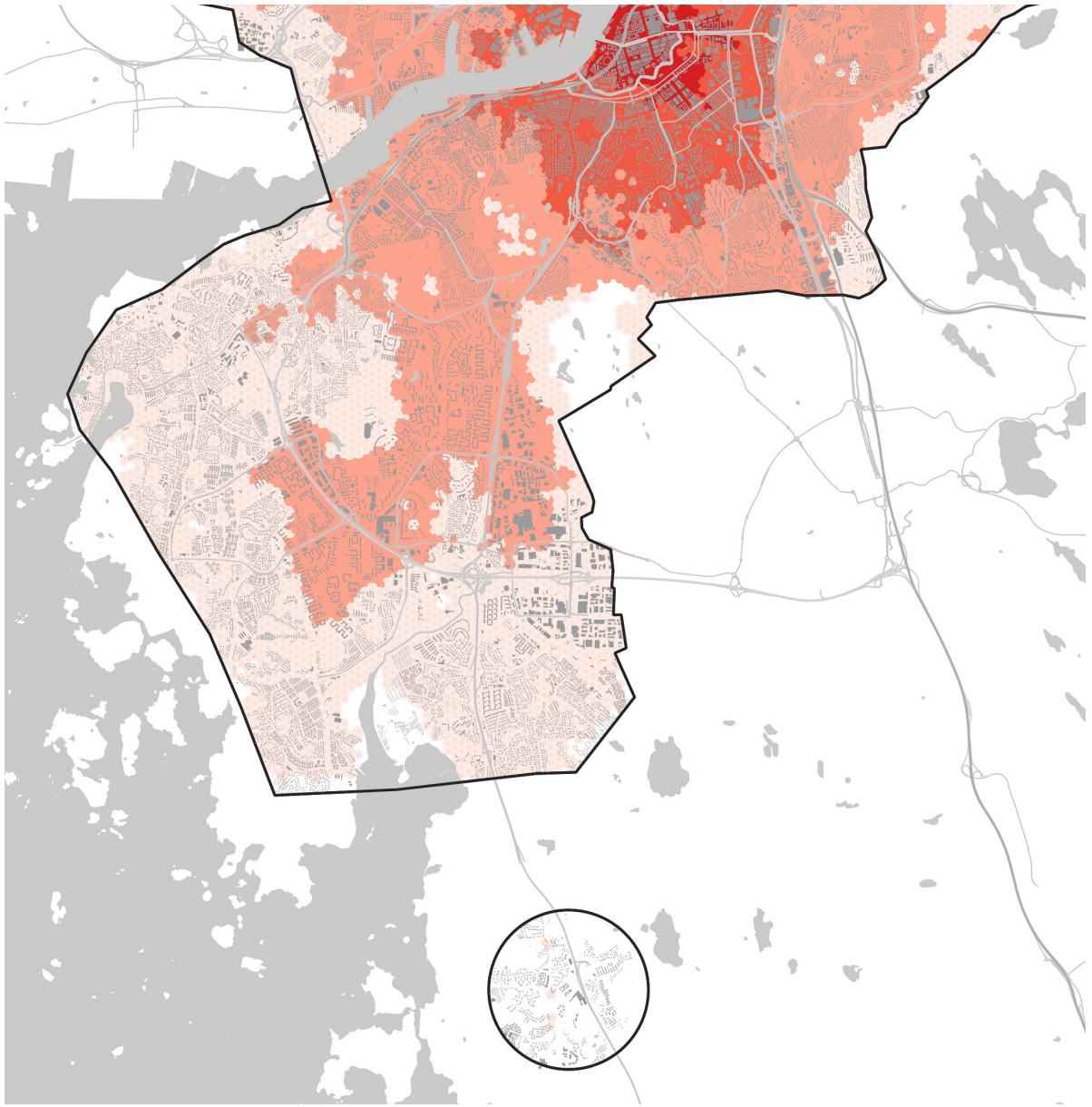
NORRA GÖTEBORG

INZOOMNING AV SUMMERADE DRIVKRAFTER FÖR FLERBO-STADSHUS – SÖDRA GÖTEBORG

- Mycket stora drivkrafter
- Stora drivkrafter
- Måttliga drivkrafter
- Små drivkrafter

SUMMERADE DRIVKRAFTER

Sammanvägning av politiskt styrda och marknadsstyrda drivkrafter för flerbostadshus.



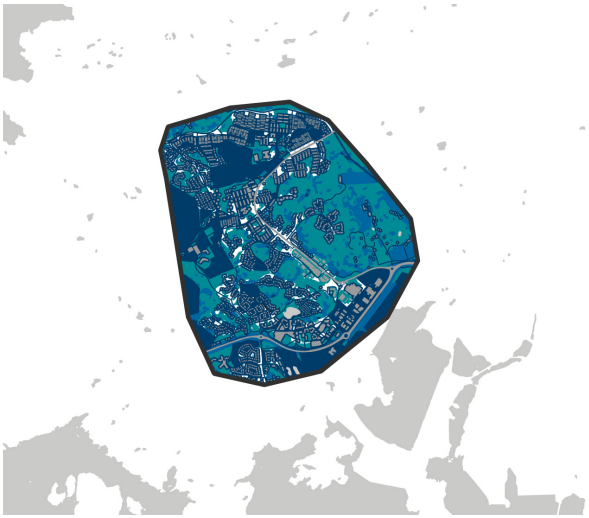
SÖDRA GÖTEBORG

INZOOMNING AV SUMMERADE BEGRÄNSNINGAR – NORRA GÖTEBORG

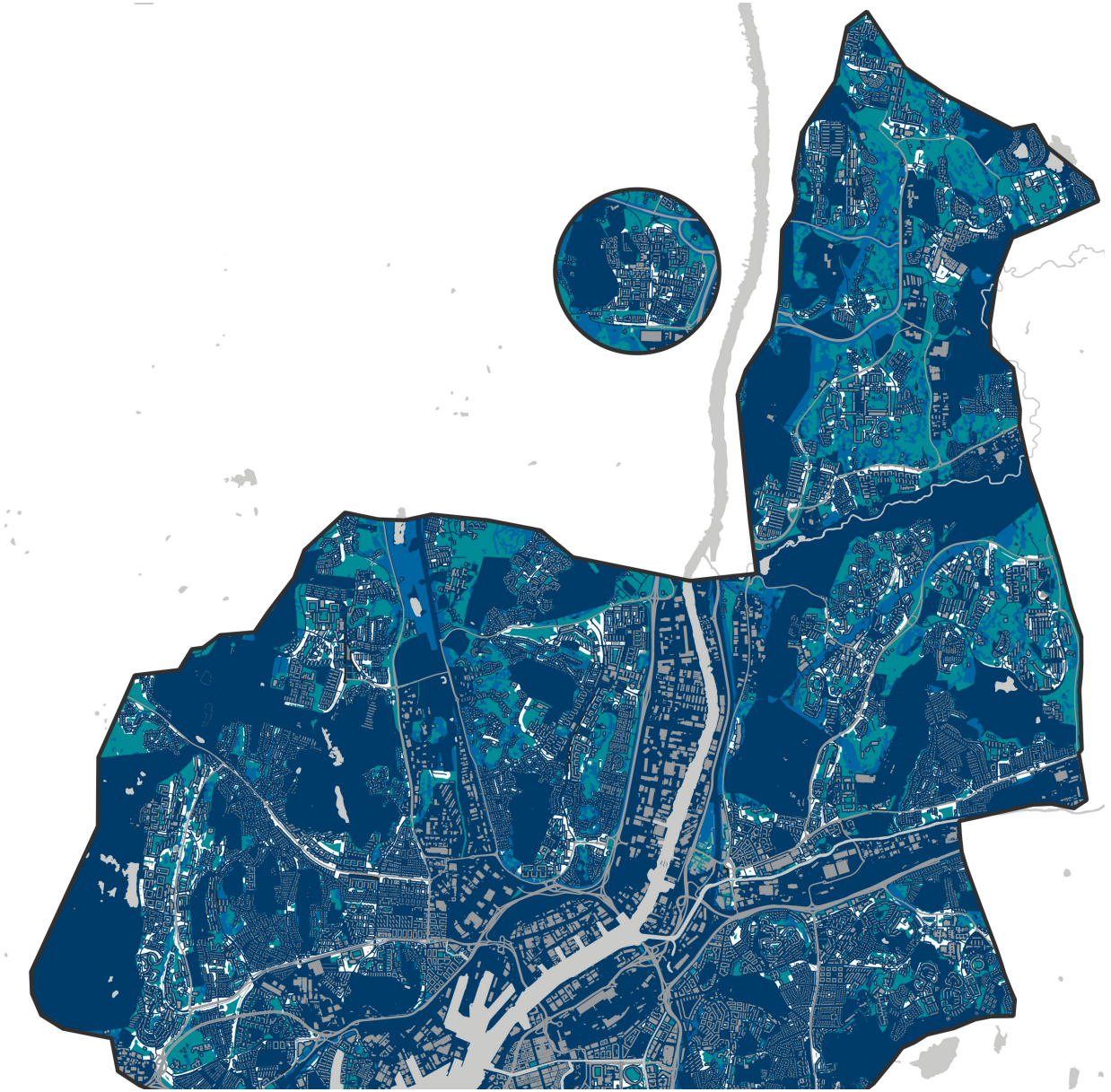
- Ej byggbart
- Stora begränsningar
- Måttliga begränsningar
- Små eller inga begränsningar

SUMMERADE BEGRÄNSNINGAR

Kartering av de sammanlagda begränsningarna för att bygga.



TORSLANDA AMHULT



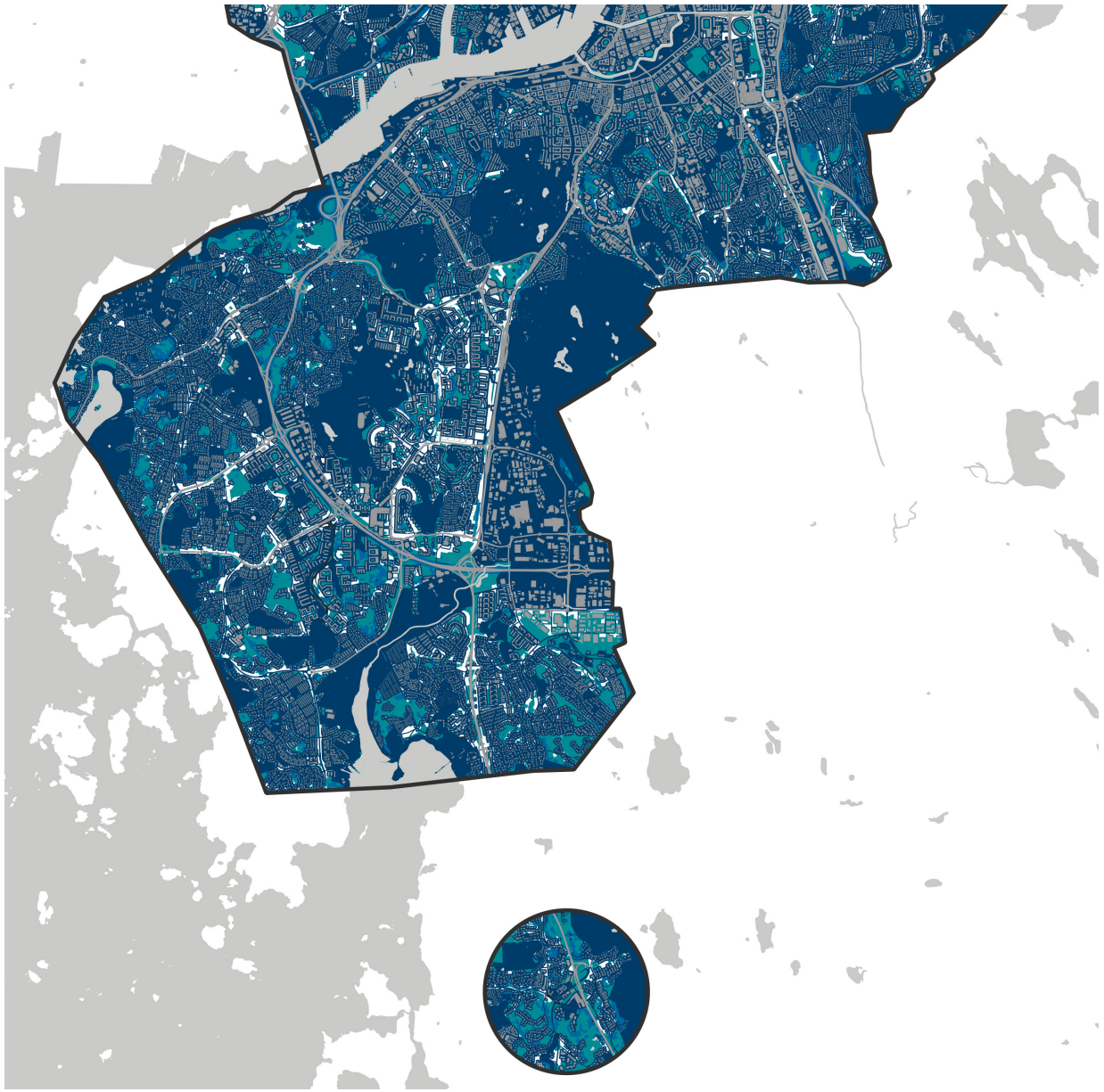
NORRA GÖTEBORG

INZOOMNING AV SUMMERADE BEGRÄNSNINGAR – SÖDRA GÖTEBORG

- Ej byggbart
- Stora begränsningar
- Måttliga begränsningar
- Små eller inga begränsningar

SUMMERADE BEGRÄNSNINGAR

Kartering av de sammanlagda begränsningarna för att bygga.



SÖDRA GÖTEBORG

REFERENSER

Framtiden, 2018 a, Värdeskapande stadsutveckling i Biskopsstaden

Framtiden, 2018b, Värdeskapande stadsutveckling i Tynnered

Göteborgs stad, 2019 a, Färdplan för kommunal service

Göteborgs stad, 2013, Mellanstadens utbyggnadspotential

Göteborgs stad, 2014, Ramprogram för förskole/skolbyggnader,

Göteborgs stad, 2014, Strategi för utbyggnadsplanering,

Göteborgs stad, 2019 b, Tekniska krav och anvisningar Förskola Skola Gymnasium

Göteborgs stad, GR, Mölndals stad, 2017, Värdeskapande stadsutveckling.

Göteborgs stad, 2018, Översiktsplan för Göteborg (samrådshandling)

Mölndal stad, 2018, Läge för lokaler

SOU, 2018, Ett gemensamt bostadsförsörjningsansvar

Spacescape, 2018, Indikatorer för stadskvalitet

TMR, 2012. Värdering av stadskvaliteter i Stockholmsregionen.

Västra Götalandsregionen, 2018, Målbild Koll2035

SPACESCAPE
Spacescape AB / Östgötagatan 100 / Box 4700 / SE-116 92 Stockholm / Sweden
Tel +46 8 452 97 67 / www.spacescape.se / info@spacescape.se