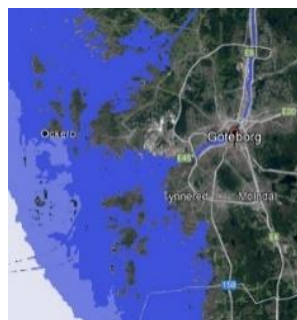


8. H₂O



VÄRLDENS VATTEN

Ungefär 2,2 miljarder människor på jorden saknar tillgång till rent vatten, enligt UNICEF. Av dessa tvingas nästan 160 miljoner att hämta orent dricks-vatten ur öppna källor som sjöar, floder och dammar. Orsakerna till vatten-bristen är flera men torka, ökenspridning, förorening, virtuellt vatten och krig är viktiga förklaringar till vattenbristen. Akviferer, atmosfären, ytvatten, grundvatten, floder, sjöar, haven, dammar och isarna förslår inte. Göteborg som inom sina gränser har ett omfattande vattenområde och många viljor om hur detta bör användas framstår som en god Pilot för andra städer.

Brist på rent vatten har allvarliga konsekvenser för människors hälsa. Ungefär 80 procent av alla sjukdomar som barn drabbas av anses bero på brist på rent vatten.

En förutsättning för liv

Vatten är en förutsättning för allt levande: människor, djur och växter. Det finns totalt cirka 1 400 miljarder kubikkilometer vatten på jorden. 97 procent av allt vatten utgörs av saltvatten. Bara tre procent av jordens vatten är sötvatten. Två procent sötvatten är bundet i glaciärer. Bara en procent sötvatten är tillgängligt för oss människor. Det är vattnet som finns i sjöar, vattendrag eller som grundvatten i marken.

Fördelning i världen

Mängden tillgängligt vatten i ett land beror på landets nederbörd och på vattenflöden till eller från grannländerna. Vattentillgången varierar beroende på säsong och årstid. Även klimatförändringar påverkar tillgången på vatten. Vattenmängden kan skifta från land till land eller mellan regioner i ett och samma land. Vissa länder har mycket vatten, medan andra lider av vattenbrist eller torka.

Det ömtåliga grundvattnet

De flesta av människorna på jorden får sitt vatten från sjöar och vattendrag. En tredjedel av världens befolkning är beroende av grundvatten för att få vatten till matlagning, att dricka, och att tvätta sig med. Varje år använder vi människor en femtedel av det tillgängliga grundvattnet. I många områden i världen används alltför stora mängder grundvatten, inte minst till bevattning. Kina, Indien, Mexico, Ryssland, USA och länder på Arabiska halvön är sådana områden. Om användningen av grundvattnet är för stor sjunker

grundvattennivåerna. Det kan i sin tur leda till att saltvatten tränger in i grundvattnet. Om grundvattennivåerna är för låga eller saltskadade blir det svårt att bevattna odlingar och se till att matproduktionen i ett land fungerar.

Tillgång och efterfrågan

Enligt FN:s miljöprogram (United Nations Environment Programme – UNEP) kommer efterfrågan på vatten att överstiga utbudet med 40 procent år 2030. Ca 2 miljarder människor i världen lever just nu utan tillgång till rent vatten och ordentlig sanitet, d.v.s. en fjärdedel av världens befolkning. Siffran väntas öka i takt med klimatförändringar och befolkningsökning.

Idag (2021) bor det omkring 7,8 miljarder människor på jorden, men forskarna räknar med att befolkningen kommer närma sig 10 miljarder i mitten av 2000-talet, för att i slutet av århundrandet passera 11 miljarder. Då måste jordens resurser räckta till betydligt fler människor än idag, vi förbrukar redan nu mer naturresurser än vad jorden kan återskapa. Vatten är vår viktigaste naturresurs och allt liv på jorden är beroende av vatten. Konkurrensen om de naturresurser som finns kommer alltså att öka, vilket i sin tur skulle kunna bli en bakomliggande orsak till fler väpnade konflikter. Många forskare varnar särskilt för att konkurrensen om vatten kommer att bli en vanlig konfliktfaktor. Om alla människor i världen skulle leva som vi i Sverige skulle det behövas fyra jordklot för att producera allt vi konsumerar och använder varje år.

Källor: Unicef, UNEP, UNWater, WaterAid, Global Footprint Network.

FRAMTIDA GRUNDVATTENNIVÅER I GÖTEBORG

SGU Sverige geologiska undersökning

Det menas med grundvattennivå

I marken finns små hålrum, porer, som kan ha olika form, finnas i olika mängd och som kan innehålla vatten. Om porerna är helt vattenfyllda brukar det vanligtvis innebära att det är grundvatten. Vid öppna förhållanden, det vill säga när grundvatten står i direkt kontakt med luften som i en rullstensås utan tätande material, återfinns grundvattenytan vid gränsen mellan markvatten och grundvatten. Vid slutna förhållanden, till exempel när det finns ett tätande lager med lera ovanpå grus, finns det ingen fri grundvatten-yta i gruset. Då kan man istället tänka sig en fiktiv grundvattenyta för gruset uppe i leran eller till och med ovanför markytan.

Oavsett om det är en fri grundvattenyta eller en grundvattenyta vid slutna förhållanden kan den uppskattas genom att mäta läget för grundvattennivå i olika punkter. Grundvattennivån är liktydig med den fria vattenytan i grundvattenrör, brunnar eller grävda gropar. Generellt redovisar SGU grundvattennivåer i meter under markytan.

HASSP

Stora delar av centrala Göteborgs bebyggelse är grundlagda på lera och är beroende av grundvattennivåerna. Detta måste beaktas när regleringar utförs.

FRAMTIDA ÖVERSVÄMNINGAR

UR SVT NYHETER: Kommunalrådet efter ovädret: Vi behöver pengar från staten

UPPDATERAD 10 AUGUSTI 2023PUBLICERAD 10 AUGUSTI 2023

Göteborgs kommun vill ha stora portar mot havet som kan rädda staden mot framtida översvämningar. De kostar tiotals miljarder – men kommunen vill inte stå för notan. – Kommunen har på fem år satsat 100 miljoner, men de här stora pengarna kan vi inte stå för – där måste staten tagga upp, säger Karin Pleijel (MP) kommunalråd med ansvar för klimat i Göteborg.

– Det här är en försmak av det vi förstår kommer bli mycket vanligare, skyfall och stigande vattennivå med stormar in från väster ger stora problem. Vi behöver preparera hela landet för det här, säger Karin Pleijel (MP).

Översvämningsrisken i Göteborg är så stor att kommunledningen vill ha yttre skyddsportar för att skydda staden, och även Kungälv, Ale och Lilla Edets kommuner. De behöver senast vara på plats 2070. Regeringen måste tagga upp, säger hon.

Detta anser Karin Pleijel som kräver statliga pengar.
Jonas Attenius kräver lagändringar.

SÖDRA SKÄRGÅRDEN SKÄRGÅRDSTRAFIKEN

Skarp kritik mot Västtrafiks nya plan för båttrafiken

TEXT: Magdalena Rosen 05:48 - 12 maj, 2023

Båttrafiken i Södra skärgården ska förändras från grunden. En första skiss avslöjar att rutterna dras om och att vissa öar kommer förlora sin direktfärja. Nu är många öbor rädda för kraftiga försämringar.– Det blir ingen levande skärgård med så låga ambitioner, säger Jan Kaaling som bott på Styrso i 50 år.

Jan Kaaling, Styrso sedan 50 år, och Patrik Gustavsson, vars familj bott på Köpstadso i generationer är oroliga. Anledningen är en förstudie från Västtrafik som ska ligga till grund för båttrafiken i Södra skärgården från och med 2025. Jan och Patrik tycker att planen har stora brister men bara små förbättringar. Nu är de rädda att den nya båttrafiken kommer att utarma en redan döende skärgård.

– Förslaget som Västtrafik lägger nu är inte anständigt. Man når inte en levande skärgård med så låga ambitioner, säger Jan Kaaling.

Yrkandet Göteborgs närhet till havet och hundratals år av sjöfart har satt en tydlig prägel på staden. Den har länge förknippats med sjöfart, fiske, varv och maritim verksamhet som i många generationer format hamnmiljön och dess olika arbetsplatser. Efter många år av bebyggelse, industrialisering och utveckling, har närheten till vattnet förändrats. Varven och stora delar av de tidigare verksamheterna i hamnområdet har försvunnit.

Den tidigare prägeln har stöpts om, men ett arbete pågår att åter ge göteborgarna och stadens besökare en tydlig närhet till maritim miljö. Att skapa permanenta husbåtsplatser bidrar till att återställa delar av den förlorade stadsbilden och är ett stort steg framåt för att ge allmänheten tillgång till vattnet och kajpromenaderna med tydlig prägel av Göteborg. En husbåt behöver avloppstömning, tillgång till dricksvatten, elanslutning, källsortering och brevlåda. Detta ställer krav på både stad och de boende. Fartygen ska bidra till stadsbilden på ett positivt sätt, vara i gott skick, klara de allmänna kraven på fritidsbåtar och kraven på brandskydd och avlopp.

Rädda för kapacitetsbrist

Västtrafiks plan är att alla färjor i södra skärgården ska drivas med framför allt el från och med 2025. Bild: Thomas Johansson

Pensionärerna väntas bli fler

När Styrso kommun blev en del av Göteborgs kommun 1974 skedde flera förändringar som ledde till en positiv befolkningstillväxt på öarna. Men vid millennieskiftet stannade tillväxten av och idag bor cirka 4 700 personer i Södra skärgården. Men befolkningen är äldre än genomsnittet i Göteborg och väntas bli ännu äldre. Prognosen är att andelen personer över 65 år kommer att öka med drygt tio procent medan andelen ungdomar minskar lika mycket.

Även detta oroar Styrsobon Jan Kaaling.

– Alla politiska partier ställer sig bakom deisen att vi ska ha en levande, livskraftig och hållbar skärgård. Men vi hävdar att vi inte har en levande skärgård, vi har en döende skärgård, säger han.

Enligt Västtrafiks planer på nya turer kommer Styrso Bratten ersätta Asperö Östra som bytesnav i skärgården.

Västtrafiks plan för skärgårdstrafiken

Några av grundbultarna i Västtrafiks förstudie är att båtarna ska drivas med el och förnybara bränslen och att trafiken ska bli mer regelbunden och tätare i pendlingsstider. Det blir samma antal båtar som idag, men en av båtarna byts ut till en snabbbåt. Det blir även två förstärkningsbåtar som kan sättas in under t ex sommaren eller när ett fartyg behöver repareras.

Studien ger inga exakta förslag på nya tidtabeller, men däremot nya rutter. Planen innebär att byten i huvudsak kommer att göras vid Styrso Bratten i stället för som i dag vid Asperö Östra. Och att bland annat öarna Knarrholmen och Stora Förö samt bryggorna Styrso Tången och Brännö Husvik förlorar direktförbindelse med Saltholmen, men kompenseras med fler avgångar.

Förstudien ligger till grund för en upphandling som pågår av båttrafiken i Södra skärgården från 2025.

UTVECKLAT FÖRSVAR AV GÖTEBORG OCH VÄSTKUSTEN

Enskild motion M2558 Motion till riksdagen 2021/22:1986 av Lars Hjalmered m.fl. (M) Utvecklat försvar av Göteborg och västkusten

Förslag till riksdagsbeslut Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över möjligheten att stärka försvaret av Göteborg och västkusten och tillkännager detta för regeringen.

Motivering Göteborg och dess hamn har ett viktigt geografiskt och strategiskt läge. Göteborgs hamn är Skandinavien största och Sveriges i särklass viktigaste hamn samt dessutom en viktig hamn också för Finland och Norge. Stadens placering är central: 70 % av Sveriges industrier och befolkning finns inom en radie på 50 mil. Nästan all utrikeshandel går med hjälp av sjöfart, och 30 % av den går via Göteborgs hamn. Göteborg är den enda svenska hamn som har direktlinjer för containertrafik till andra kontinenter. Det finns 130 direktlinjer till Europa, Asien, Mellanöstern, Afrika och Nordamerika. Det är ett 20-tal rederier som ombesörjer åttio ro-ro-anlöp, tjugo containeravgångar och ett femtiotal tankbåtsanlöp varje vecka till Göteborgs hamn. Dessutom går passagerarfärjor dagligen till Danmark och Tyskland. Energihamnen är störst i Norden och har stor betydelse för energi- och drivmedelsförsörjning i de nordiska länderna. Det finns dessutom stora möjligheter att ta emot så kallad break bulk som består av annorlunda och skrymmande gods såsom vind- och vattenkraftverk och bostadsmoduler för oljeplattformar med mera. Järnvägen trafikerar normalt sjuttio godståg per dygn rakt in i hamnen, och det har byggts upp tjugofem inlandsterminaler för godstrafik i Sverige och Norge. Flera europavägar passerar dessutom genom Göteborg vilket underlättar lastbilstransporter. Göteborgs hamn har ungefär lika mycket import som export. Göteborgs hamn är alltså ett viktigt nav för kommunikationerna i Sverige och norra Europa. EU har utsett Göteborg till en av sina corehamnar. Dessa skall utvecklas, så att de bland annat ska kunna ta emot militär materiel och trupptransporter. Redan hot om minering av inlopp eller insats av långräckviddiga robotar mot hamnen och dess inlopp torde göra att inga fartyg kommer att angöra Göteborg. Redan efter ett halvt dygn riskerar det att vara kaos, då containrar inte kan lastas av och fordon blockerar trafiken. Efter ett dygn står tågtrafiken stilla i stora delar av västra Sverige av samma orsak. Efter ett antal dagar börjar varor ta slut i hyllorna och det orsakar hamstring och ökat kaos i hela Sverige. Detta riskerar att hända redan vid mycket låg konfliktnivå och måste hindras. För detta behövs ett militärt försvar av Göteborg. Det finns inte anledning att befara stora insatser av marktrupp i Göteborg eller en militär invasion riktad mot Sverige. Betydelsen av Göteborg i ett militärt, operativt sammanhang hänger i stället samman med det hot som möjliga fiendliga insatser i de baltiska länderna kan leda till. Men självklart finns också en stor betydelse för att säkra civil beredskap såväl i vårt land som i vår region. Eftersom internationellt stöd till de baltiska staterna behöver komma främst från väster, så kommer svenskt territorium att bli inbegripet redan från början. Ett angrepp av främmande makt mot Baltikum kan i preventivt syfte rentav inledas med begränsade insatser mot svenskt territorium. I den hybridkrigföring som idag nyttjas i internationella konflikter kommer alla metoder som leder till att svenskt motstånd reduceras utan militärt ingripande att prioriteras av fienden. Här kan cyberattacker, sabotage och påverkansoperationer men även hot om militära insatser att kunna användas. En blockad av Göteborg kan snabbt leda till att Sverige inte kan försörjas. Detta leder till att förmågan till ett uthålligt försvar reduceras. Vi kan i Göteborg förlora förmågan till svenskt motstånd. Sverige behöver därför förfoga över trovärdiga motåtgärder för att möta fiendliga insatser som syftar till att stänga av eller starkt decimera de viktiga flöden av förnödenheter som kommer in via Göteborg. För att stärka försvaret av Göteborg behövs därför amfibiestridskrafter för att ge Göteborgs hamn ett adekvat närskydd. Men det behövs också en minröjningsförmåga som med extremt kort inställelsetid

kan svepa farleden och röja misstänkt minering – det vill säga förmågan måste finnas på plats i Göteborg permanent. Det behövs också luftvärnsförmåga som snabbt kan gruppera för att skydda Göteborg mot flyg- och robotangrepp. Vi noterar att en ökning av den militära närvaron i Göteborg ligger i den långsiktiga militära planeringen. Vi välkomnar det, men vill samtidigt påpeka att ett besked om ett regemente är viktigt men inte tillräckligt. Tvärtom tror vi att fler åtgärder för att utveckla och stärka den militära närvaron i Göteborg och på västkusten bör övervägas. Allt med målet att säkra staden och hamnen. Detta bör ges regeringen till känna. Lars Hjalmered (M) Marie-Louise Hänel Sandström (M) Hans Rothenberg (M) Åsa Hartzell (M)

HUSBÅTSPLATSER I GÖTEBORG

Yrkande angående Redovisning av uppdrag att utreda möjligheter för fler husbåtsplatser i Göteborg Förslag till beslut I kommunstyrelsen:

1. Stadsledningskontoret får i uppdrag att komplettera utredningen med en närmare beskrivning av förutsättningarna för att anlägga husbåtar, inkluderat upplåtelseform för studentbostäder, i de alternativa lägen längs Göta Älv som identifierats i den översiktliga analysen. Även Lindholmen, läget ovanför Lindholmsbron ska inkluderas. Alternativa användningsområden för berörda kajer och stränder ska analyseras.
2. Stadsledningskontoret får i uppdrag att i samverkan med relevanta nämnder och bolag, såsom Business Region Göteborg, översiktligt utreda förutsättningarna och intresset bland akademi, civilsamhälle samt näringsliv för ett Living lab på Ringön med inriktning husbåtar och tiny houses.

Yrkandet

Att anlägga husbåtar är en möjlighet att skapa liv och trygghet längs de många kajområden som finns längs älven. Den föreliggande utredningen har identifierat ett flertal potentiella lägen som är värda att studera närmare, bland andra Frihamnen och Färjenäs. Vi vill därför att man går vidare med detta och fördjupar utredningen kring dessa områden. Detta ska inkludera studentbostäder, som ju omfattas av andra krav och regler och därför kan vara enklare att till skapa.

Vår bedömning är att husbåtar i Marieholmskajerna skulle kunna vara intressant, men detta behöver ske inom ramen för kommande stadsutveckling av Marieholmsområdet bland annat med anledning av bullersituationen. Husbåtar vid Björlanda Kile är möjligt, men vi anser att avstånden till service såsom butiker och kollektivtrafik gör att det inte är lämpligt att prioritera detta alternativ. Vad gäller husbåtar vid Sannegården avvaktar vi innan den kompletterande utredningen genomförts för att ha ett bättre helhetsperspektiv när områden ska prioriteras. Husbåtar är en särskild boendeform som ger goda möjligheter till flexibilitet, både för staden och för den boende. Vi ser att husbåtar kan vara en viktig boendeform för att exempelvis tidigt befolka ett nybyggnadsområde som kommer att stadsutvecklas under flera decennier. På så vis skapas liv och rörelse, ökad trygghet och underlag för service innan större mer långsiktiga projekt kommit i hamn.

Vidare ger vi stadsledningskontoret i uppdrag tillsammans med relevanta aktörer utreda förutsättningarna för ett så kallat Living lab på Ringön med inriktning på husbåtar och tiny houses. Ett Living Lab är ett forsknings- och innovationskoncept som ofta bedrivs genom ett offentliga och privat partnerskap med fokus på användarna i en boende- eller levnadsmiljö. Just nu bedrivs ett Living lab på Chalmersområdet, där studenter och forskare bor och lever för att testa innovationer och tekniska lösningar för nästa generation bostäder. I 29 lägenheter utrustade med mätstationer och sensorer lever boende i en föränderlig byggnad där väggar, fasader och inredning utvecklas efterhand som forskningen fortskrider. Detta koncept vill vi verka för på Ringön med fokus på husbåtar och tiny houses. Vi tror att framtidens stad kommer att behöva mer flexibla boendelösningar och efterfrågan på alternativa boendeformer, inte minst tiny houses, har vuxit kraftigt internationellt. Det ger förutsättningar för en attraktiv stad som främjar innovation och kreativitet. På Ringön finns redan ett antal husbåtar och tiny houses samt flera kreativa näringar. Vi tror därför att Ringön har förutsättningar för en testbädd om intresse finns från akademi och näringsliv. Det är dock viktigt att utvecklingen sker inom ramen för den inriktning som stadens nya översiktsplan anger.

Vår gemensamma ambition är att Göteborg ska bli bättre på att nyttja stadens kajer och älvrum. Allmänhetens tillgång till kajerna ska värnas, vi anser dock att husbåtar inte behöver stå i motsats till vare sig det publika rummet eller tillgången till vattnet om konceptet planeras och genomförs på ett klokt sätt. Genom att fler människor bebor våra kajer ökar flöden människor, inom stora delen av Göteborg saknas en nattbefolkning vilket bidrar till otrygghet. För att hantera risken att kajområden upplevs privata finns flera åtgärder att vidta för att säkerställa att kajerna uppfattas som en allmän och publik plats, exempelvis går det att reservera ett antal husbåtsplatser för verksamhetslokaler och service. Att inom en rimlig tidsrymd lyckas etablera ett antal husbåtar i Göteborg anser vi vara viktigt för att kunna utveckla ett fungerande koncept. Vi önskar att denna inriktning beaktas i det fortsatta utredningsarbetet. Frågan om viktiga målkonflikter som rör allmänintresset behöver naturligtvis fortsatt beaktas, exempelvis potentiella konflikter med möjliga kollektivtrafiklägen och den strategiska stadsplaneringen i stort. Därför är det viktigt att utredningen analyserar alternativa användningsområden för berörda kajer och stränder, likt tjänsteutlåtandet föreslår. De olika behov som finns kan då prioriteras och möjligheterna för husbåtar kan skapas i ett helhetstänk

Yrkande angående

– Redovisning av uppdrag att utreda möjligheter för fler husbåtsplatser i Göteborg Förslag till beslut I kommunstyrelsen:

1. Stadsledningskontoret får i uppdrag att i samverkan med Byggnadsnämnden, Grefab och andra relevanta nämnder och bolag översiktligt utreda vilka åtgärder som krävs för att upplåta permanenta husbåts- och gästhamnsplatser vid Göteborgs kajer samt på lämpliga kommunala småbåtshamnar (med husbåt avses framförbara fartyg och skutor, ej lådformade, flytande Attefallshus).
2. Stadsledningskontoret får i uppdrag att i samverkan med Byggnadsnämnden och andra relevanta nämnder och bolag översiktligt utreda kravsättning på fartyg, nyttjanderätt och tillhandahållande rörande permanenta husbåtsplatser i Göteborg.
3. Stadsledningskontoret får i uppdrag att, i samverkan med relevanta nämnder och bolag, inhämta samt utreda önskemål och synpunkter från boende och verksamheter angående husbåtar vid Göteborgs kajer.

Yrkandet Göteborgs närhet till havet och hundratals år av sjöfart har satt en tydlig prägel på staden. Den har länge förknippats med sjöfart, fiske, varv och maritim verksamhet som i många generationer format hamnmiljön och dess olika arbetsplatser.

Efter många år av bebyggelse, industrialisering och utveckling, har närheten till vattnet förändrats. Varven och stora delar av de tidigare verksamheterna i hamnområdet har försvunnit. Kommunstyrelsen Yrkande Datum 2021-10-18 Sverigedemokraterna Ärende nr 2.2.7 Göteborgs Stad kommunstyrelsen 2 (3) Den tidigare prägel har stöpts om, men ett arbete pågår att åter ge göteborgarna och stadens besökare en tydlig närhet till maritim miljö. Att skapa permanenta husbåtsplatser bidrar till att återställa delar av den förlorade stadsbilden och är ett stort steg framåt för att ge allmänheten tillgång till vattnet och kajpromenaderna med tydlig prägel av Göteborg. En husbåt behöver avloppstömning, tillgång till dricksvatten, elanslutning, källsortering och brevlåda. Detta ställer krav på både stad och de boende. Fartygen ska bidra till stadsbilden på ett positivt sätt, vara i gott skick, klara de allmänna kraven på fritidsbåtar och kraven på brandskydd och avlopp.

Redovisning av uppdrag att utreda möjligheter för fler husbåtsplatser i Göteborg Förslag till beslut I kommunstyrelsen Redovisning av kommunstyrelsens uppdrag 2021-01-27 § 70 till stadsledningskontoret att utreda möjlighet för fler husbåtsplatser, med vad som framgår av stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, antecknas och förklaras fullgjort. Sammanfattning Kommunstyrelsens beslutade 2021-01-27 § 70 i enlighet med yrkande från M, L, C, V och MP att ge stadsledningskontoret i uppdrag att i samverkan med byggnadsnämnden och andra relevanta nämnder och bolag översiktligt utreda möjligheterna till permanenta husbåtsplatser på några utpekade platser – Marieholm, Sannegårdshamnen, Grefabs hamnar. Utredningen pekar på att Marieholm i dagsläget inte är lämpligt på grund av störningar från omgivningen. I en framtida skyddande exploatering kan det vara tänkbart för husbåtsplacering i hamnen men kan då vara i konflikt med andra tänkbara användningar av hamnen. Förutsättningarna för husbåtar vid Sannegårdshamnen har inte förbättrats sedan analysen för tio år sedan då byggnadsnämnden beslöt att inte gå vidare planering för husbåtar där. Grefab pekar på en möjlighet att skapa en ny brygga eller pir för husbåtar i Björlanda Kile. I övriga hamnar är efterfrågan på småbåtsplatser så stor att det inte är lämpligt att placera husbåtar där. Utredningen har också översiktligt analyserat andra lägen. Främst Klippan, Färjenäs och Frihamnen kan vara utvecklingsbara. Det kan också finnas behov av en mer övergripande analys av prioritering av olika användningar av älvstränderna. Bedömning ur ekonomisk dimension De ekonomiska aspekterna handlar främst om två delar • Skapande av infrastruktur för att kunna placera en husbåt vid pir eller kaj • Investering i själva husbåten och dess driftkostnad Vad beträffar den första punkten konstaterar utredningen att det i dagsläget inte finns någon kommunal kaj eller pir som är anpassad till husbåt, varför en investering krävs... Bedömning ur social dimension Husbåtsboende kommer att vara en annorlunda boendeform. Vilka som attraheras av denna är svårt att uttala sig om. En hypotes är att boendet är mest intressant för småhushåll utan mindre barn. Centralt placerade husbåtar bör också vara intressanta för studerande, särskilt om upplåtelse kan ske med hyresrätt. Husbåtar på marknaden är utrustade relativt exklusivt i ett modernt formspråk, något som kan locka en mer köpstark kategori. Husbåtar placerade i hamnmiljö kan bidra till att befolka områden som normalt är folktomma. I utredningen utpekades en vintertom hamn (Björlanda) och ett kvällstomt verksamhetsområde (Marieholm) som tänkbara placeringar, men samtidigt ska det framhållas att dessa inte är trygga miljöer ur boendesynpunkt.

Komplettering av kapitlet kommer att ske!