



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

Datum: 2011-06-21
Diarienummer: 0688/08

Maria Malone
Telefon: 031-368 16 10
E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Program för Skra bro med bostäder, service och knutpunkt inom stadsdelen Björlanda i Göteborg

Innehållsförteckning

Samrådsredogörelse för program

Genomförande
Sammanfattning
Inriktning för fortsatt planarbete

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

Kommunala nämnder och bolag m.fl.
Statliga och regionala myndigheter m.fl.
Sakägare
Övriga

Bilaga 1: Länsstyrelsens yttrande

Bilaga 2: Lista över samrådskrets

Bilaga 3: Program för Skra bro

Samrådsredogörelse för program

Genomförande

Byggnadsnämnden beslöt den 31 augusti 2010 att genomföra samråd för programförslaget. Förslaget har sånts för yttrande enligt bifogad lista över samrådskrets under tiden 15 september till 26 oktober 2010.

Förslaget har varit utställt på stadsbyggnadskontoret, på stadsdelsbiblioteket i Torslanda samt på Trulsegårdsskolans bibliotek under samrådstiden.

Sammanfattning

Huvudsakligen har de flesta varit positiva till en utveckling vid Skra bro. Inriktningen med en centrumbildning och en tätare bostadsbebyggelse blir ett komplement till den idag ensidiga och utspridda bebyggelsen. Det är viktigt att lyfta fram den lokala karaktären vid utformning och gestaltning av området där rådande höga natur-, kultur och landskapsvärden är beaktade. Kopplingar mellan nya bebyggda områden och det befintliga är en väsentlig del i planeringen och stor vikt kommer att läggas vid detta i det fortsatta planarbetet.

Flera påpekar vikten av att från början skapa förutsättningar för ett ökat kollektivtrafikresande med bl a pendelparkering m.m.

SDN Torslanda (ingår i nuvarande SDN Västra Hisingen) och Lokalsekretariatet lyfter fram betydelsen av äldreboendet vid Skra bro. Kontoret har gemensamt med dessa studerat två ytterligare möjliga lägen i anslutning till centrumområdet. Flera har även framhållit behovet av utbyggd förskola/skola och bostäder med särskild service (BmSS).

Trafiksäkerheten på Björlandavägen är viktig. Trafikverket anser att Björlandavägens funktion som genomfartsled kontra utformning av gatumiljö för det lokala centrat måste diskuteras vidare.

Flera utredningar behöver göras i samband med fortsatt planering. Förutom geoteknik, dagvatten, arkeologi och trafik anser Park- och naturnämnden och Miljönämnden att området behöver kompletteras med en naturinventering där eventuell vistelse av bl a stor vattensalamander, åkergroda och kornknarr konstateras. Området i nordöstra delen av programmet berörs och en inventering måste göras för att bedöma om det är lämpligt med bostäder i detta område.

Många har frågat om friidrottsarenan som ska flyttas ut från Rambergsvallen och byggas någonstans på Hisingen hamnar i Björlanda. Kontoret har tagit fram en lokaliseringsstudie tillsammans med Idrott- och föreningsförvaltningen. Den behandlar fyra alternativa lägen varav ett ligger strax norr om programområdet. Tillfart till utredningsområde för friidrottsarena i Björlanda berör programmets nordvästra del.

Två fastighetsägare har inkommit med önskemål om att utvidga programområdet för att möjliggöra fler bostäder. En fastighetsägare har inkommit med önskemål om planläggning vid det öppna landskapet norr om Osbäcken och väster om Kongahällavägen. Gränsen för bebyggelseområdena i programmet följer översiktsplanen. Önskemål om detaljplan för bostäder m.m. utanför dessa områden provas i varje enskilt fall via ansökan om planbesked. Det råder restriktivitet avseende planläggning inom västra Hisingen för bostäder, med undantag av Skra bro och Amhult 2, med hänvisning till trafiksituationen på Björlandavägen och Torslandavägen. Trafikkontoret har påbörjat en översyn av trafiksituationen på västra Hisingen.

Framförda synpunkter har i övrigt till stor del kunnat beaktas genom mindre ändringar i programmet. Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till fastighetskontoret och fastighetsägare för kännedom och ev. beaktande vid planens genomförande.

Inriktning för fortsatt planarbete

Inom **centrumområdet** ska en kollektivtrafikknutpunkt ges möjlighet att utvecklas med pendelparkering, kommersiell och samhällsservice (t ex livsmedelsbutik och vårdcentral). I centrum lokaliseras en tätare bostadsbebyggelse med varierade lägenhetsstorlekar och upplåtelseformer. Bebyggelse i flera våningar är lämplig. Bostäder och kontor/butiker är lämpligt att kombineras i samma byggnad. Centrumområdet norr om Björlandavägen kan utvecklas med kompletterande butiker, service och flerbostadshus. I den första detaljplanen ingår planering av centrumområdet.

Invid centrumområdet och norr om Kvisljungeby by är områden för **bostäder** och bostadskomplement. Det centrala läget intill skola, service och kollektivtrafik bör utvecklas med en inriktningen tät bebyggelse med flera våningar. På berget vid Kattedammen är det lämpligt för bostäder i flera våningar. Vid bergsfotens sydsida är lämpligt område för **äldreboende**. Alternativa lägen för äldreboende finns inom bostadsområdet söder om Björlandavägen samt på Kattedammsberget. Utbyggnad av förskolor kommer att ingå i bostadsområdena i både norra och södra delen av programområdet. För att klargöra om bostadsområdet i nordöst är lämpligt måste en utredning göras om stor vattensalamander vistas i området, se nedan.

Björlandavägens funktion som genomfartsled samt utformning av gatumiljö för lokalt centrum är viktigt att betona i utförandet av vägen. I övrigt måste **trafikbuller, flygbuller och trafiksäkerheten** utredas vidare. Infartsväg till centrumområdet sker med bil via cirkulationen vid Trulsegårdsskolan och med kollektivtrafik i den norra delen vid cirkulationen vid Skra bro. Trafikmatning sker från Björlandavägen till bostadsområdena i söder. Området på Kattedamsberget angörs vid cirkulationen vid Björlandagården. Om det är möjligt bör denna väg dras genom området och även ha en ut/tillfart vid bergsfotens södra sida. En anslutning av Björlanda-Lexbyväg till cirkulationen bör göras möjlig främst om tankarna på friidrottsarena norr om programområdet förverkligas. Trafik till bostadsområden öster om centrumområdet sker från Björlandavägen. Denna nya väg genom bostadsområdena utgör del av framtida genomgående gata mot ny Låssbyled.

Gestaltning av områdena och placering av byggnader ska anpassas till natur och terräng. Den lokala karaktären, dvs område med bl a höga natur-, kultur- och landskapsvärden ska lyftas fram och beaktas främst i centrumområdet. **Utblickar** mot havet bör sparas och förstärkas där det är möjligt. Området norr om Osbäcken och öster om centrum ska inte bebyggas och landskapet ska lämnas öppet.

Vid utbyggnad av bostadsområden som gränsar till kulturhistorisk värdefull bymiljö vid Kvisljungeby by krävs stor omsorg vid placering och utformning av bebyggelse. I den södra delen av programmet ger närhet till befintlig **hästanläggning** särskilda förutsättningar. Vid Kattedammen bevaras ett rekreationsområde kring dammen. **Biotopskyddade** objekt bl a åkerholmar och skogspartier inom området ska värnas om. En grönskande front sparas norr om landskapsrummet vid Osbäcken. Dagvattenanläggning ska förläggas söder om Osbäcken invid Kongahälsavägens västra sida. En **dagvatten- och geoteknisk utredning** krävs för hela området.

En kompletterande inventering och uppdaterad sammanställning av **naturvärdena** bör göras för att kartlägga bl a åkergrödan – i Kattedammen (fridlyst och skyddad via EUs Art- och Habitatdirektiv och Artskyddsförordning). Stor vattensalamander finns i dammar i anslutning till programområdet därav måste en utredning göras för att konstatera dess existens inom programområdet. Utredningen är avgörande för om området kan bebyggas med bostäder eller förbli grönområde.

Eftersom hela Björlandaområdet är fornlämningsrikt är ska en särskild **arkeologisk utredning** för hela programområdet göras för att kartlägga eventuella fornlämningar. Ett område kring den äldre gården på Kvisljungeby 3:6 ska sparas för att lämna friyta mellan gammal gård och ny bebyggelse.

INRIKTNING FÖR FORTSATT PLANARBETE - SKRA BRO

Alternativ vägdragning
för Björlanda-Lexbyväg

Rekreatiomsområde
kring Kattedammen
bevaras

Befintligt centrumområde
som kan utvecklas

Lyfta fram den lokala
karaktären av området
i gestaltning och utformning
av centrumområdet.

Dagvattenanläggning i
anslutning till Osbäcken

Centrumkaraktär längs
Björlandavägen
och Kongahällavägen

Åkerholmar
sparas

"Ursparing" kring
äldre gård

Hänsyn måste tas
till kulturhistorisk
värdefull bymiljö
vid anslutning av
nybyggt bostads-
område.

Utredningsområde
för friidrottsarena

Björlanda-Lexbyväg

Området utreds om
förekomst av stor
vattensalamander

Grönskande front mot öppet
landskap mot Björlandavägen
bevaras

Möjliga lägen
för äldreboende

Trafikbuller - flygbuller
- trafiksäkerhet

Björlandavägen

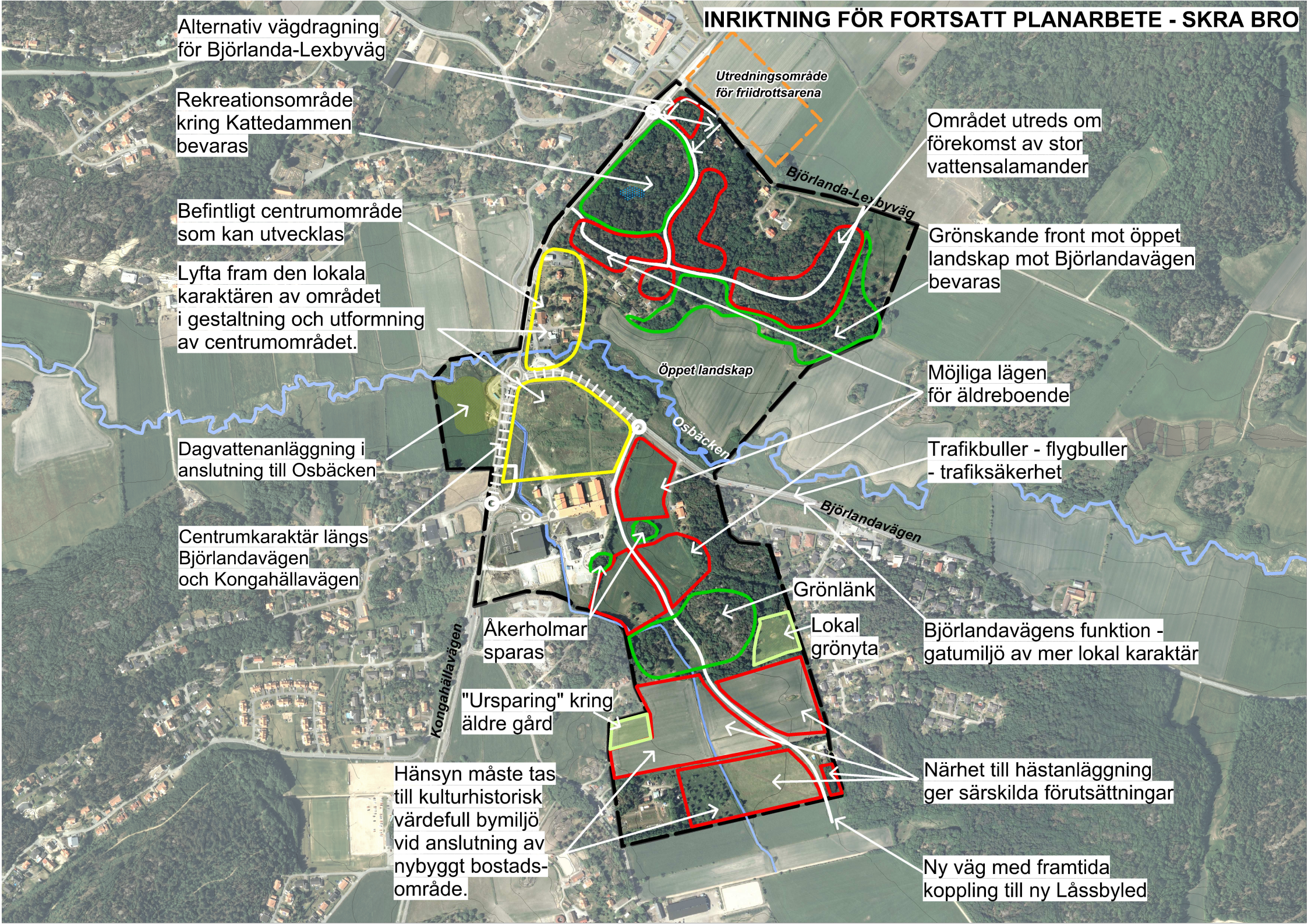
Grönlänk

Lokal
grönyta

Björlandavägens funktion -
gatumiljö av mer lokal karaktär

Närhet till hästanläggning
ger särskilda förutsättningar

Ny väg med framtida
koppling till ny Låssbyled



Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. Personnamn anges inte. Synpunkterna finns i sin helhet på stadsbyggnadskontoret.

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Fastighetsnämnden tillstyrker programmet. Nämnden anser att ett varierat utbud med bostadstyper och upplåtelseformer i en ort bör eftersträvas då det underlättar kvarboende och ökar mångfalden. För att tillgodose behovet av lämplig mark för tomter till den kommunala tomtkön bör dock utredas om någon del av den kommunägda marken kan vara lämplig för villatomter. Tillgänglighet för funktionsnedsatta är en viktig fråga för staden och bör därmed beaktas redan tidigt i planeringen. En tät bebyggelse är att föredra både ur ekonomisk synvinkel och ur miljösynpunkt. Då man planerar att bygga ut området under en längre tid är det även viktigt att kommande detaljplaner får en generell och flexibel utformning för att undvika onödiga låsningar vid genomförandet av detaljplanerna.

Kommentar: I första hand är det en tätare bebyggelse som planeras och inte villatomter.

Göteborg Hamn AB har inget att erinra.

Idrotts- och föreningsnämnden upplyser om att flera platser på Hisingen har diskuterats för lokalisering av friidrottsanläggning eftersom Rambergsvallen ska utvecklas som fotbollsarena och friidrotten inte ryms. Ett förslag på lokalisering är i Skra bro. En utomhusanläggning i direkt anslutning till Björlanda Sporthall skulle vara ett värdefullt tillskott.

Kommentar: En lokaliseringsstudie om fyra alternativa lägen för friidrottsarena på Hisingen har tagits fram: Backavallen, Biskopsgården, Björlanda och Skogome. Lokaliseringsstudien har remitterats av Idrott- och föreningsförvaltningen. Läget i Björlanda ligger mittemot Björlandagården norr om programområdet vilket innebär att det inte berör program för Skra bro. Tillfart till utredningsområde för friidrottsarena i Björlanda berör programmets nordvästra del. En friidrottsarena i direkt anslutning till Björlanda Sporthall är inte lämplig då markanvändningen är avsedd för centrum- och bostadsområde.

Kulturförvaltningen vill ”utveckla det som är unikt för Björlanda” genom att ”Björlandas rika historia tydliggörs. Det sker genom anläggande av vandringsstigar, informationstavlor etc. Det typiska landskapet bevaras. Det gäller byarna, de fritt liggande gårdarna, de öppna vida dalgångarna och utblickar mot havet”. De hänvisar till visionen i Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Björlanda (som avbröts 2010-10-06).

De vill att programmet ska freda områden med fornlämningar på och intill Kattedammen om ny bebyggelse ska tillåtas. Det är också angeläget att bostadsområdet som föreslås allra närmst Kattedammen planeras så att siktlinjer från de förhistoriska gravarna (Bj 3, Bj 4:1, Bj 4:2) och ut mot havet inte skymms. Sammanhängande strukturer som fornlämningar och dess siktlinjer bildar är viktiga att bevara både av vetenskapliga och pedagogiska skäl.

Förvaltningen menar att programmets centrumområde läggs tvärs över dalen och riskerar att bli en barriär som delar dalen i två separata delar och skär av utblicken mot havet.

En annan kvalitet att förhålla sig till i planeringen är Björlanda tidigmedeltida kyrkas potential som landmärke i dalen.

De anser att Kvisljungeby by och de öppna markerna runt byn ska lyftas in i programmet för att inte riskera att det nya bostadsområdet ”flyter ihop” med bytomtens tydliga utbredning.

Kommentar: En särskild arkeologisk undersökning ska göras i det fortsatta detaljarbetet där ett tydligare förhållningssätt till fornlämningarna kommer att redovisas.

De öppna vida dalgångarna och utblickar mot havet föreslås i programmet att vara öppna och fri från bebyggelse för området väster om Kongahällavägen. Det finns inget i programmet som hindrar att Björlanda kyrka som landmärke kvarstår. Kontoret bedömer att en utveckling vid Skra bro är lämplig med det centrala läget invid Trulsegårdsskolan. Gestaltning av den nya bebyggelsen är tänkt att utformas så att den tar hänsyn till de höga natur-, kultur- och landskapsvärden som finns i området.

Kontoret bedömer att Kvisljungeby by med dess öppna marker inte ska ingå i programmet eftersom planläggning av byn har ett annat syfte än programmet i övrigt. Området ingår i utredningsområde för framtida bebyggelseområden enligt översiktsplanen. Hänsyn kommer att tas till kulturmiljön i detaljplanering av området som gränsar till Kvisljungeby by med dess öppna marker.

Synpunkter förs vidare till fastighetskontoret och exploatörer.

Lokalsekretariatet anser att det är positivt att ett nytt äldreboende kan skapas i området. Lokalisering för boendet är viktigt liksom hög tillgänglighet för boende och anhöriga, andra besökare och personal. Området vid Kattedammen ligger för långt från kollektivtrafikpunkten. De önskar alternativa lokaliseringar mer centralt i området. I programmet nämner man att den första utbyggnadsetappen kan byggas ut inom 5-10 år. Det kan dock komma att bli behov av en särskild detaljplan för äldreboendet innan dess.

Lokalsekretariatet önskar planstöd för förskolor/skolor både i södra och norra delen av området inför kommande bostadsexploatering. De har även behov av 6-8 bostäder med särskild service, BmSS.

Kommentar: Alternativa lägen för äldreboendet har studeras och viktiga aspekter har varit bl a god tillgänglighet och nära kollektivtrafik. Alternativa lägen förutom det som redovisades i programmet är söder om Kattedamsberget samt öst och sydöst om Trulsegårdsskolan. Äldreboendet är prioriterat i bebyggelseutvecklingen vid Skra bro. Lokalsekretariatet har tillsammans med Torslanda SDF överlämnat en kravlista på volym och innehåll som äldreboendet kräver.

Utbyggnad av förskolor kommer att ingå i bostadsområdena i både norra och södra delen av programområdet. BmSS kommer att inrymmas i centrumområdet eller bostadsområdet intill.

Lokalförsörjningsnämnden anser att det behövs fler förskolor och skolor vid Skra bro om området ska utvecklas enligt programförslaget. Tomtmark för den kommunala servicen behöver avsättas. Förskola och skola behöver ligga så att det är lätt för föräldrar att från närområdet nå förskolan/skolan till fots eller med cykel. Samtidigt måste krav på angöring för leveranser och avfallshantering beaktas.

Kommentar: Se kommentar på Lokalsekretariatets yttrande angående utbyggnad av förskolor.

Miljönämnden anser att frågan om tillgänglighet till kollektivtrafik är mycket viktig eftersom programområdet ligger på relativt långt avstånd från befintliga arbetsplatser samt offentlig och kommersiell service, samt att förslaget visar på en ganska utspridd bebyggelse. För att undvika att de som flyttar in i området blir beroende av bil, måste samtliga bostäder ha en god tillgång till en väl utbyggd kollektivtrafik.

Det är viktigt att belysa bullerfrågan ordentligt, eftersom området påverkas av såväl väg- som flygbuller.

Miljönämnden vill i det fortsatta planarbetet att en kompletterande inventering och en uppdaterad sammanställning av naturvärdena genomförs. Även de gröna länkarna bör studeras närmare för att på bästa sätt ta hänsyn till dessa värden. Inom planarbetet bör det också finnas möjlighet att utveckla befintliga naturvärden. Bl a kan åtgärder göras i den igenväxande Kattedammen, och även i anslutning till Osbacken och i andra kvarvarande grönområden. Som ett led i detta arbete bör även frågan om kompensationsåtgärder användas.

Kommentar: Kontoret bedömer att den föreslagna utvecklingen vid Skra bro har stöd i Översiktsplan för Göteborg. Se vidare svar på Länsstyrelsens yttrande.

Skra bro är enligt översiktsplanen ett område för bebyggelseutveckling och det finns idag tillgång till kollektivtrafik och pendelparkering. Syftet är att utveckla detta i samband med centrumutvecklingen. Enligt information från Västtrafik kommer Linje 25 från och med 2014 bli KomFort Svart från Skra bro och mot centrum. Det innebär att bussens första stopp efter Skra bro bli Hjalmar Brantingsplatsen. Utbudet av kollektivtrafik kommer att bli något bättre än idag, framförallt i lågtrafik.

En trafikbullerutredning kommer att göras i det fortsatta detaljplanarbetet.

Även en komplettering och uppdatering av naturvärdena kommer att göras i detaljplaneskedet. Frågan om kompensationsåtgärder kommer att diskuteras vidare om det anses befogat.

Nämnden för Göteborg Vatten anser att kapaciteten i befintliga va-ledningar i området är begränsad. Plangenomförande medför omfattande ledningsutbyggnad och kapacitetsförstärkning.

En översiktlig dagvattenutredning bör göras för hela området, innan arbete med enskilda detaljplaner påbörjas, där även ansvarsfördelningen framgår. Vidare bör utredningen klarlägga förutsättningarna i området men även komma fram till tekniska lösningar för dagvattenhanteringen, ovan såväl som under jord.

Kapaciteten på allmänt, befintligt ledningsnät utmed Kongahällavägen och Björlandavägen för dricksvatten, medger uttag av brandvatten motsvarande områdestyp A1; VAV publikation P83. lägsta normala vattentryck i allmänt, befintligt ledningsnät motsvarar nivån +75 m. I de fall högre vattentryck önskas får detta ordnas och bekostas av fastighetsägare.

För varje ny detaljplan måste utredning göras angående kapacitet och status på det befintliga ledningsnätet. Det krävs investeringar för upprustning av befintliga anläggningar såsom ledningsnät och pumpstationer samt nya ledningsutbyggnader.

Inkomster i detta skede är svårbedömt. De beror bl a på exploateringsgrad och fastighetsbildning. Kommande plankartor ska innehålla bestämmelse som säger att lägsta höjd på färdigt golv, för att avloppsavledning med självfall ska tillåtas, ska vara belägna minst 0,3 m över marknivå i förbindelsepunkt med hänsyn till risk för uppdämning i allmänt ledningsnät.

Kommentar: Informationen överlämnas till fastighetskontoret och exploatörer.

Park- och naturnämnden betonar naturvärdena inom programområdet. Förslag på fler grönlänkar är positivt. De hävdar att det finns ytterligare naturvärden som inte belysts. Hit hör förekomst av åkergröda – i Kattedammen. Arten är fridlyst och strikt skyddad via EUs Art- och Habitatdirektiv och Artskyddsförordningen. I anslutning till programområdet, strax utanför i nordost och precis utanför i öster, finns dammar med likaledes strikt skyddade större vattensalamandern. I området finns flera dammar som bedöms ligga inom artens metapopulationsområde och som kan hysa arten. Norr om Osbäcken finns ett värdefullt ängs- och hagmarksobjekt. Både norr och söder om Björlandavägen finns ett stort antal biotopskydd i form av åkerholmar, diken, dammar, vattendrag och stenmurar.

Nämnden anser att den föreslagna exploatering förhållandevis är lindrig och tämligen stora ytor lämnas som natur. De ser att det sannolikt går att förena en utbyggnad med bevarande av naturvärdena. I det fortsatta planarbetet bör dock en kompletterande inventering och en uppdaterad sammanställning av naturvärdena göras. De gröna länkarna bör också studeras vidare.

Söder om Osbäcken finns ett område som ingår i framtida bebyggelseområdet. Genom att lämna detta fritt från bebyggelse skulle en korridor som följer hela Osbäcken bevaras och på så sätt känslan av en kontinuitet av bäcken.

Punkt ett i parkprogrammet är *Karaktär* som innebär att man ska förstärka det speciella och karaktäristiska som finns i landskapet. Förstärk det positiva som området erbjuder. De aktiviteter som finns idag är viktiga och en fråga är hur kopplingarna att ta sig dit från det nyplanerade områdena bör studeras.

Vid en förtätning i Björlanda behövs det tas fram en sociotopkarta som hantera t ex utblickar som bör förstärkas, möjlighet för lek, idrott, vila med mera.

Utöver huvudstråken finns inga direkta kopplingar till omgivningen i närheten med bl a gång- och cykelbana. Något som bör tänkas på vid nyexploatering är kopplingarna mellan de olika områdena.

Kommentar: En komplettering, uppdatering och eventuell utveckling av naturvärdena kommer att göras i detaljplaneskedet.

Söder om Osbäcken finns ett strandskydd som sträcker sig fram till Björlandavägen. Denna korridor kommer att förbli oexploaterad. Kontoret motiverar att ianspråkta jordbruksmarken söder om Björlandavägen med att utvecklingen i Skra bro har ett samhällsintresse som bl a innebär förbättrad kollektivtrafik, utökad service, hyresrätter, äldreboende m.m.

Område för bostäder i programmets nordöstra del måste utredas om det förekommer stor vattensalamander innan detaljplanering kan påbörjas.

Gestaltning av den nya bebyggelsen är tänkt att utformas på så sätt att den inte ska påverka det typiska landskapet negativt utan istället förstärka karaktären i området.

Förslag om en utvecklad sociotopkarta för Björlanda får diskuteras vidare i kommande detaljplanarbete.

Kopplingar mellan nya bebyggda områden och det befintliga är en väsentlig del i planeringen och stor vikt kommer att läggas vid detta i det fortsatta planarbetet.

Kretsloppskontoret ställer sig positiv till en studie av planförutsättningarna för Skra bro. Kretsloppskontoret rekommenderar att man i det fortsatta planarbetet tar hänsyn till en hållbar avfallshantering bygger på ökad källsortering av material.

De rekommenderar att tidigt i processen undersöka lämpliga avfallssystem i området. Avfallsutrymmena bör vara lätt tillgängliga och dimensioneras för sortering i ett flertal fraktioner, och ska planeras för god arbetsmiljö för både dem som lämnar och hämtar avfallet.

Vidare bör inte Osbäcken belastas med ökade flöden eller föroreningar.

Hantering av dagvattnet behövs. I övrigt hänvisar vi till Göteborg Vattens tidigare remissvar.

Kommentar: Noteras.

Räddningstjänsten Storgöteborg anser att den övergripande problematiken med tillgänglighet för räddningstjänsten till nya Björlandacentrum (Skra bro) först måste klarläggas och förbättras innan programarbetet kan fortgå.

Björlanda är ett område med generellt undermålig brandvattenförsörjning. Området kring Skra bro är i detta fall inget undantag. Det nya området behöver särskilt uppdateras med brandpostnät innefattande erforderligt vattenflöde, i enlighet med VAV P83, för att stödja tillkommande bebyggelse.

Kommentar: Efter samtal med räddningstjänsten bedömer kontoret att i det fortsatta detaljplanarbete bör utredas om extra ordinära åtgärder i vissa nybyggnadsfall kommer att krävas vad gäller brandsäkerhet. Kontoret gör överordnat den bedömningen att framtida bebyggelseutveckling på Hisingens norra och västra delar bör sannolikt föranleda en utbyggnad av räddningstjänsten.

När den planerade Tvärförbindelsen i Torslanda byggs kommer Räddningstjänstens insatstid till Skra bro att minska.

Behov av ett uppdaterat brandpostnät med erforderligt vattenflöde utreds i det fortsatta detaljplanarbetet.

Informationen överlämnas till fastighetskontoret.

Stadsdelsnämnden i Torslanda vill se en stadsutveckling i Björlanda som utgår från den sociala dimensionen med barnperspektiv inte minst utifrån trafikflöden, tryggt och säkert lokalsamhället samt tillgänglighet och jämställt till samhällsservice.

Nämnden är positiv till förslagets övergripande struktur men önskar mer resurser för idrotts- och fritidsändamål samt framtida service enligt förslaget. Två reservtomter för framtida behov inom förskola/skola i norr respektive södra delen av programområdet önskas liksom tomtmark för bostäder med särskild service nära centrumdelen.

Nämnden önskar en tillkommande bebyggelse med olika typer av bostäder och med blandade storlekar på lägenheterna, för singelhushåll till större barnfamiljer. Bostäderna bör ha olika upplåtelseformer som hyresrätt, bostadsrätt samt villor/radhus.

Nämnden vill att programmet ska redovisa fler alternativa placeringar för äldreboendet i Skra bro. Samt att respektive förslag beskriver den fysiska tillgängligheten med bl a höjdskillnader, promenadstråk, avstånd till kollektivtrafiken respektive samhällsservice. De anger förslag på berget vid Kattedammen samt direkt sydost om detta område.

Nämnden hänvisar till den regionala äldreboendeplanen för Hisingen avseende 2010-2012 där det ingår förslag att bygga nytt äldreboende i Torslanda med placering i Björlanda. Beräkningen i planen bygger på att ett nytt boende står färdigt 2012 med 80 lägenheter sam 12 korttidsplatser. Nämnden konstaterar att ett detta behov av äldreboende

der ställer krav på väsentligt snabbare framtagning av program och detaljplan för äldre-
bostäder, oavsett var de placeras inom programområdet. Nämnden föreslår att om tid-
planen inte kan påskyndas måste en separat "frimärksplan" göras för äldreboendena.

Ett av de fyra föreslagna lägena för ny friidrottsanläggning på Hisingen finns i Björlanda. Nämnden vill att programmet ska belysa placering av friidrottsarena i ett par alternativa förslag inom nuvarande programförslag eller genom utökning av programförlagets område.

Säkra gång- och cykelbanor som är väl belysta för trygghet och tillgänglighet bör eftersträvas. Dessa bör också kopplas till befintlig struktur för att lätt tar sig till kommunika-
tioner, skolor och Skra bro centrum.

Nämnden anser att planering för en förlängning av spårvagnslinje från Länsmansgården och ut till Björlanda Kile via Björlandavägen och Skra bro bör ingå i programmet. De vill även, som ett framtida scenario, att det planeras för en färjelinje för persontrafik från Björlanda Kile till Göteborgs norra skärgård som då också kommer att avlasta väg 155. Alternativ spårvagnsdragning är från Backaplan och ut efter Björlandavägen till Björlanda Kile.

Kommentar: Kontoret delar nämndens uppfattning vad gäller en stadsutveckling vid Skra bro som utgår från sociala dimensioner. I fortsatt planarbete kommer social konsekvensbeskrivning av förslagen bebyggelseutveckling att ingå. Kontoret bedömer att det ryms olika typer av boende inom programområdet, men detaljplanen styr inte över vilken upplåtelseform som bostäderna kommer att få. Avsikten med programmet vid Skra bro är i första hand en tätare bebyggelseutveckling och inte villatomter.

Se kommentar på Lokalsekretariatet yttrande angående äldreboende, förskola/skola och BmSS. Kontoret kommer att bedöma tidpunkt och behov tillsammans med Lokalsekretariatet och SDF Västra Hisingen.

Se kommentar på idrott- och föreningsnämndens yttrande angående ny friidrottsarena.

Trafikföringen inom området kommer att studeras vidare i fortsatta detaljplanarbetet.

I Översiktsplanen för Göteborg ingår inte tankar på förlängning av spårväg till Björlanda eller en utökad färjetrafik från Björlanda Kile. Program för Skra bro följer översiktsplanen och avser inte ompröva dessa riktlinjer.

Informationen har överlämnats till fastighetskontoret.

Trafiknämnden är positiv till att bygga i Björlanda och tror att det genom en samlokalisering av kollektivtrafikhållplatser, pendelparkeringar och centrumfunktioner kan skapas goda möjligheter att utöka kollektivtrafikresandet. Reservyta för ytterligare pendelparkering bör dock finnas. Trafiksäkerheten måste beaktas, speciellt bör barnens skolvägar studeras vidare. Eventuell påverkan på trafiken utanför programområdet behöver belysas i kommande detaljplaner.

Utbyggnad av lokalgator och övrig allmän plats förutsätts finansieras inom ramen för exploateringsprojektet.

Vidare förutsätter Trafikkontoret att det i samband med beslut om programmet även fattas beslut om erforderliga drift- och underhållsmedel för tillkommande infrastrukturåtgärder.

Kommentar: Trafiksäkerhet och eventuell påverkan av tillkommande trafik utanför programområdet kommer att studeras i fortsatt detaljplanarbete. Likaså kommer reservyta för ytterligare pendelparkering att utredas.

Övrig information överlämnas till fastighetskontoret.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Länsstyrelsen anser att motiven behöver klargöras för att utveckla en knutpunkt vid Skra bro framför utbyggnad i andra geografiska lägen, där de kriterier som anges i översiktsplanen (med avseende på tillgång till kollektivtrafik, service mm samt hushållning med en kvarvarande jordbruksmark) är uppfylld. Om programmets intentioner ska förverkligas, är det viktigt att från början skapa förutsättningar för ett ökat kollektivtrafikreseande med bl a pendelparkering m.m.

Länsstyrelsen instämmer därför i Trafikverkets synpunkter om att motiven behöver klargöras för att i dagsläget utveckla en knutpunkt vid Skra bro framför utbyggnad i andra geografiska lägen, där de kriterier som anges i översiktsplanen är uppfyllda. De hänvisar till Trafikverkets yttrande angående Björlandavägens funktion och hur man förena gatumiljö av mer lokal karaktär och det pågående arbetet för att öka standarden på Björlandavägen för genomfartstrafik i ett övergripande vägnät.

Länsstyrelsen vill därför i peka på vikten av att Göteborgs Stad överväger hur god hushållning med kvarvarande jordbruksmark inom kommunen kan åstadkommas i enlighet med riktlinjerna i översiktsplanen. (med tanke på Älvegårdsvägen och Logistikcentrum, Bottnevägen)

Viktiga frågor i ett fortsatt planarbete är Björlandavägens funktion som genomfartsled i förhållande till programmets ambitioner om "bygata", tillgänglighet och trafiksäkerhet, vägtrafik- och flytbuller, geoteknik kontra naturvärden i Osbacken, eventuellt över-
svämningsrisk, skydd av naturvärden på land och i vatten och hantering av förekomsten av hotade arter samt fornlämningar. Existerande hästhållning med tillhörande verksamhet i området behöver tas hänsyn till i det fortsatta planarbetet. Eventuella markföroreningar i området för den fd plantskolan bör undersökas.

Länsstyrelsen ser positivt på att biotopskyddade objekt ska bevaras i möjlig utsträckning. En planutformning med bevarande av så mycket öppen mark som möjligt i anslutning till de biotopskyddade objekten är därför önskvärt, om man vill bevara levnadsförutsättningarna för de arter som finns här idag. Åkerholmar och övriga småbiotoper är skyddade av 7 kap 11§ MB och kräver dispens om de ska grävas bort. Länsstyrelsen anser också att så mycket som möjligt av ädellövskogen i norr bör sparas.

Länsstyrelsen anser att det är nödvändigt att utreda hur kornknarren, som är en rödlistad art, kan komma att påverkas av de föreslagna förändringarna i landskapet. Därefter kan Länsstyrelsen ta ställning till hur frågan ska hanteras fortsättningsvis. Länsstyrelsen kommer att ställa krav på att en särskild arkeologisk utredning utförs inom programområdet.

Länsstyrelsen delar kommunens åsikt att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts, se bilagt yttrande.

Kommentar: Enligt Översiktsplan för Göteborg är markanvändning för området vid Skra bro angett som "Förändrad markanvändning och Bebyggelseområde med grönska och rekreationsytor". Huvudinriktningen för översiktsplanen är att "fortsatt planering i Göteborgs Stad ska i första hand ske med inriktning mot komplettering av den byggda staden i kombination med byggande i strategiska knutpunkter". "I undantagsfall kan ett visst kompletteringsbyggande också behöva ske i ytterområden där t ex ett ökat befolkningsunderlag krävs för att förbättra infrastruktur och service eller där ensidigt utbud av bostadstyper behöver kompletteras till en mer varierad blandning av olika typer av bostäder." Enligt markanvändningskartan är Skra bro betecknat som ett område där

det ”ingår bostäder, kontor, icke störande verksamheter, handels- och andra serviceanläggningar samt park- och grönområden, dvs områdena tillåts ha blandad stadsbebyggelse”. Den föreslagna utbyggnaden i Skra bro bedöms därför ske enligt översiktsplanen.

Kommunens samlade syn är att god kollektivtrafik och pendelparkeringar skall kunna erbjudas den nyinflyttade björlandabon. Detaljplan som möjliggör byggandet av lägenheter vid Skra Bro avser vi påbörja så snart programmet behandlats politiskt. En sådan detaljplan baseras på en omlokalisering av bussterminalen till föreslaget centrumområde samt anordnandet av trygg och säker pendelparkering.

Björlandavägens funktion och hur en gatumiljö av mer lokalkaraktär kan förenas kommer att behandlas tillsammans med trafikkontoret och Trafikverket i det fortsatta detaljplanarbetet.

Kommunen arbetar med en utredning om odlingslandskapet på västra och norra Hisingen är på gång. Projektet syftar till att kartlägga kommunens kulturhistoriskt och ur naturvårdssynpunkt värdefulla odlingslandskap och förbättra underlaget för planering och förvaltning av kommunens jordbruksområden. Att ta i anspråk jordbruksmarken inom programområdet motiveras med att utvecklingen i Skra bro har ett samhällsintresse som bl a innebär förbättrad kollektivtrafik, utökad service, hyresrätter, äldreboende m.m.

Kontoret instämmer i att hänsyn behöver tas till den existerande hästhållningen i Kvisljungeby by, särskilt gäller det för bostadsområdena söder om grönlänken i programets södra del. Enligt Boverkets rapport 2011:6 Vägledning för planering för och invid djurhållning visar forskning bl a på att hästallergener inte sprids via luften i så stor utsträckning som man tidigare trodde utan istället främst finns lokalt kring hästarna. Halterna minskar också snabbt ju längre man kommer från hästarna. Förhållandet vid hästverksamheten i Kvisljungeby by måste utredas bl a vad gäller verksamhetens art och omfattning, påverkan av de lokala förhållanden (avstånd, vind, topografi och vegetation) samt typ av tillkommande bebyggelsemiljö.

Område för bostäder i programets nordöstra del måste utredas om det förekommer stor vattensalamander innan fortsatt detaljplanering.

En dagvattenhanteringsutredning kommer att göras för hela området för att hantera översvämningssriskerna. Ett område för dagvattendammar har avsatts väster om Kongahällavägen.

Trafiksäkerhet och övriga trafikfrågor kommer att utredas i fortsatt detaljplanarbete. Lika så kommer geoteknik, naturvärden, biotopvärden, kornknarrens förekomst, särskild arkeologisk utredning och eventuella markföroreningar att utredas.

Trafikverket har synpunkter på programets samstämmighet med stadens översiktsplan och regional plan för transportinfrastrukturen. Enligt förslaget utvecklas orten i ett gränssnitt mellan statligt (genomfartstrafik) och kommunalt (lokal trafik) vägnät. Det finns risk för att det blir många korsande rörelser över vägarna. Risken med förslag till åtgärder som gatubelysning, allé planteringar för att skapa en karaktär av huvudstråk/bygata för Björlandavägen är att det kommer att ställas krav på fysiska åtgärder som medför en försämring av dess nuvarande funktion för genomfartstrafik. Trafikverket anser att Björlandavägen bör få behålla sin funktion som en del i ett övergripande vägnät och istället bör den lokala funktionen förstärkas vid Kongahällavägen söder om Skra bro. Det lokala vägnätet i det planerade området söder om Björlandavägen bör utformas så att det räcker med en anslutningspunkt till Kongahällavägen, söder om Skra Bro. Om funktionen för de ovannämnda vägvagnsnitten ska förändras till en huvudsakligen lokalfunktion så måste konsekvenserna för detta utredas och redovisas.

Det måste säkerställas att det finns möjligheter till god tillgänglighet till knutpunkten, med gena och trafiksäkra förbindelser. Lokaliseringen av en ny knutpunkt söder om Skra bro får inte medföra att fotgängare och cyklister korsar vägarna på ett olämpligt sätt. Barnens skolvägar bör redovisas och eventuella konfliktpunkter analyseras, med förslag till trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Förutsättningar för en ny cirkulation bör redovisas i detaljplanen: är den reglerad i befintlig detaljplan, är markåtkomst klar m.m. förutsättningarna för att ansluta Lexbyvägen till den nya cirkulationen bör också redovisas.

Behovet av cirkulationsplatsen uppstår pga stadens exploatering i området. En frågeställning är hur kostnader fördelas mellan å ena sidan staden och å andra sidan potterna i regional plan.

Förutsättningar för att skapa en god ljudmiljö, inomhus och utomhus, måste utredas och redovisas i det kommande planarbetet. Trafikverket anser att det är bra att förtäta i kollektivtrafikhöjda lägen.

Kommentar: Kontoret har samtalat med trafikkontoret som hävdar att Björlandavägen är en huvudgata och kommer fortsättningsvis vara det även om karaktären ändras. Framkomligheten på sträckan behöver inte påverkas till följd av detta. Vad gäller antalet in- och utfarter på Kongahällavägen och Björlandavägen får detta studeras tillsammans med trafikkontoret och Trafikverket i kommande detaljplanearbete. Alternativa vägar för att ansluta Björlanda-Lexbyväg till cirkulationen på Kongahällavägen redovisas i programkartan för inriktning för fortsatt detaljplanering. Trafiksäkerheten och barnens skolvägar kommer att studeras i fortsatta planarbetet. Även trafikbuller kommer att utredas vidare.

Information överlämnas till fastighetskontoret och trafikkontoret.

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) ser programförslaget som ett utmärkt exempel på hur de idéer som finns i K2020, strukturbild och uthållig tillväxt kan formas i verkligheten. Kollektivtrafikens funktionella krav för att en hög kollektivtrafikandel ska nås uppfylls när förutsättningarna för regionens invånare att finna ett gott boende oavsett resursstyrka och livsfas stärks. Genom de åtgärder som planeras i förslaget skapas förutsättningar att stärka hela Björlanda området som idag präglas av utspridd villabebyggelse och omvandlingsområden.

Lantmäterimyndigheten, Fiskeriverket och Svenska kraftnät har inget att erinra mot förslaget.

Sakägare

Markägare till Kvisljungeby 3:6 mfl. önskar att den norra delen av Kvisljungeby 3:6 ingår i den första detaljplanen. Resterande del önskar de utvecklas på kort sikt i enlighet med Översiktsplan för Göteborg. Med hänsyn till detta har markägaren slutit avtal med Myresjöhus och Riksbyggen. De stödjer programmets huvuddrag och föreslagen markanvändning. Bostadsbebyggelsen i anslutning till centrumområdet förutsätts kunna bli tät och prövad i fler än tre våningar. I söder förutsätts bebyggelsen ges en skala och utformning som anpassas till den mer lantliga miljön.

Inför fortsatt planarbete är det av stor vikt att genomförandefrågor, inte minst vad gäller det ekonomiska ansvaret, tas upp till diskussion mellan exploatörerna och kommunen som underlag för kommande exploateringsavtal. Det vill medverka i kommande detaljplanearbetet.

De ser positivt på att lokal grönyta föreslås i området. De ställer sig tveksamma till att i detta skede låsa lokaliseringen. Aktuellt område har många kvaliteter. Hur dessa lämpligen tas till vara så att de bäst gagnar nuvarande och presumtiva boende är viktigt att utreda i det fortsatta planarbetet.

De anser att Kongahällavägen och Björlandavägen förutsätts ingå i Björlanda centrum. Det är av stor vikt, oaktat vägarnas funktion i det hierarkiska vägnätet, att de gestaltas på ett sätt som bidrar till låg hastighet i anslutning till centrumbebyggelsen. Den planerade vägförbindelsen från Björlandavägen och söder ut mot Låssbyvägen passerar genom föreslagen ny bostadsbebyggelse. Den förutsätts bli utformad och gestaltad på sådant sätt att den inte inbjuder till genomfartstrafik.

Kommentar: Den norra delen av Kvisljungeby 3:6 kommer att ingå i den första detaljplanen och den resterande delen kommer planläggas i en senare etapp. Exploateringsgrad och antal våningar kommer att utredas i detaljplaneskedet. Gestaltning och utformning av områdets karaktär kommer att också att utredas i det fortsatta planarbetet. Grönytorna kommer att definieras mer exakt och hur de avser användas i detaljplaneskede. I programmet är grönytorna endast grovt avgränsade.

En utredning om trafiksäkerhet, eventuellt trafikbuller på Kongahällavägen och Björlandavägen samt nya vägar inom området kommer att göras i detaljplaneskedet.

Informationen har överlämnats till fastighetskontoret.

Markägare till Kvisljungeby 3:7 och Kvisljungeby 2:9 ställer sig positiva till förslaget och önskar att genomförande inte ligger alltför långt bort i tiden.

Markägare till Björlanda 3:6 hänvisar till en detaljplan som gjorts för fastigheten och antagits av kommunstyrelsen, men som inte vunnit laga kraft. De önskar att den tänkta byggnationen med bostäder (inte butik) tas med i programmet. I det fall det inte är möjligt att bygga på fastigheten så önskar vi ett byte av markområde med kommunen, så att vi kan genomföra en motsvarande byggnation i omfattning i enlighet med den av kommunstyrelsen antagna planen.

Kommentar: Gränsen för bebyggelseområdena i programmet följer översiktsplanen. Önskemål om detaljplan för bostäder m.m. utanför dessa områden prövas i varje enskilt fall via ansökan om planbesked. Det råder restriktivitet avseende planläggning inom västra Hisingen för bostäder, med undantag av Skra bro och Amhult 2, med hänvisning till trafiksituationen på Björlandavägen och Torslandavägen. Trafikkontoret har påbörjat en översyn av trafiksituationen på västra Hisingen.

Övriga

Boende på Gamla Lillebyvägen 43 vill utveckla möjligheter till fritidsaktiviteter vad gäller bl a fotboll och friidrott. Det är svårt att få tider i Björlanda friidrotts- och sporthall. Ny plats för friidrottsarena önskas intill inomhushallen.

Kommentar: Se svar på idrott- och föreningsnämndens yttrande.

Två privatpersoner efterlyser helhetssyn vid utveckling av Skra bro och tycker att Skra bro ska kopplas till Göteborgs centrum på ett bättre sätt. De föreslår bostäder norr om Björlandavägen. Det finns ytterligare attraktiva områden kring Skra bro lämpliga för bostäder. De menar att större satsning på bostäder i Björlanda möjliggör en bättre balans mellan bostäder och verksamheter på västra Hisingen. Rätt utnyttjat kan detta innebära kortare arbetsresor och fritidsresor. En större satsning på västra Hisingen ger underlag för en kapacitetsstark kustväg som tillsammans med utökat pendeltåg på Bohusbanan avlastar E6.

De tycker att kollektivtrafiken ska byggas utmed Björlandavägen och föreslår att spår-
vägslinje 5 förlängs via en tunnel till Björlandavägen och vidare mot Skra bro och Björ-
landa Kile, alternativt en stombusslinje med pendelparkeringar. Det skulle ge möjlighet
till direktförbindelse tillkusten för boende i Biskopsgården.

De föreslår en väg från Skra bro direkt till hamnområdet. Då måste Osbäckens sträck-
ning ändras tillbaka till sitt naturliga läge söder om Björlanda Kile. Då undviker man
även störande genomfartstrafik i villaområdet till hamnområdet.

Programmet bör utökas med flera bostäder vid Skra bro och utformas med hänsyn till
framtida bebyggelse utmed Björlandavägen och vid Björlanda Kile. De vill även reser-
vera mark för spårvagnsförbindelse via Länsmansgården. Programmet bör kompletteras
med ny vägförbindelse från Skra bro till Björlanda Kile. Servicen dimensioneras för en
omfattande, långsiktig utbyggnad i Björlanda. Starta programarbetet för bostäder vid
Björlanda Kile. Starta programarbetet för ett bebyggelseband mellan Skra bro och Sör-
redsvägen.

Kommentar: Kontoret anser att kopplingen till Göteborgs centrum är viktig, men bostä-
der norr om Björlandavägen är inte lämpligt. Programförslaget har tagits fram utifrån
den markanvändning som Översiktsplan för Göteborg anger. Området längs Osbäcken
och norr om Björlandavägen är utpekat som område med särskilt stora värden för na-
turvård, friluftsliv, landskapsbild och/eller kulturlandskap. Längs Osbäcken råder även
strandskydd. Det är viktigt att stärka kollektivtrafiken till Björlanda, men spårväg är
inte aktuellt. Björlandavägen är nyligen utbyggd för att förbättra trafiksäkerheten samt
komplettering av gång- och cykelbana. Kontoret bedömer att en satsning på bostäder
vid Skra bro kommer att möjliggöra en bättre balans mellan bostäder och verksamheter
på västra Hisingen. Fortsatt utbyggnad kan komma att ske på längre sikt inom de ut-
redningsområden som redovisas i översiktsplanen.

Boende i Torslanda vill att en lösning på allmänna kommunikationer ska redovisas tyd-
ligare. De menar att kollektivtrafiken fungerar idag med täta avgångar i högrafik, men
det är Björlandavägen in mot staden som är flaskhalsen. Att sätta in ytterligare bussar i
denna kö är ingen lösning.

Kommentar: Med en utbyggd kollektivtrafikknutpunkt inkluderande fler busshållplat-
ser/bussterminal och ett stort antal platser för pendelparkering är det sannolikt att fler
åker kollektivt och att biltrafiken minskar. Kontoret medverkar i en översiktlig trafikut-
redning bl a behandlas Björlandavägens kapacitet in mot centrala Göteborg.

Boende på Kronängen 25 tycker att det vore bättre att flytta knutpunkten för kollektiv-
trafik rakt söderut för att få en bättre säkerhet för de ungdomar som går till/från Trulse-
gårdsskolan.

Kommentar: Kontoret har tillsammans med trafikkontoret bedömt att knutpunkten för
kollektivtrafik bör ligga i centrumområdet då det ligger mest centralt och tillgängligt.
Säkerheten och detaljer kring trafikföringen i området kommer att utredas i det fortsat-
ta planarbetet.

Boende vid Björlanda Strand påpekar befintligt trafik- och flygbuller på berget vid
Kattedammen.

Kommentar: En utredning av trafik- och flygbuller kommer att göras i fortsatt detalj-
planarbete.

Boende på Trulsegårdsbacken 7 anser att ny friidrottsarenan bör förläggas i anslutning
till inomhushallen. Gång- och cykelvägar är viktigt. De ser positivt på förbättrad kollek-
tivtrafiken till och från Göteborg centrum. Befarar trafikökning och trafikbullerproblem
vid utbyggnad av bostäder. Fler skolor behövs i Björlanda.

Kommentar: Se kommentar på idrott- och föreningsnämndens yttrande angående ny friidrottsarena. En utredning av trafik vad gäller bl a säkerhet och buller kommer att göras i fortsatt detaljplanarbete. Se kommentar på lokalsekretariatet yttrande angående skolutbyggnad.

Boende på Kattedammen 3 ser positivt på äldreboendet och möjligheten till att förbättra tillgängligheten till Kattedammen sommar som vinter. Max två våningar är lämpligt på den tillkommande bebyggelsen. Vi som bor i närheten som har egen brunn, kommer vi att påverkas av byggnationerna?

Kommentar: Frågan om den egna brunnen kommer att påverkas av byggnationen kan först besvaras när omkringliggande område börjar detaljplaneras.

Ombud för fastigheterna Kvisljungeby 3:3, Kvisljungeby 2:172 och Kvisljungeby 3:100 anser att det finns förutsättningar för fler bostäder, handel och kommunal service i Björlanda. För att utveckla ett ekonomiska och socialt hållbart centrum bör programområdet utökas för att möjliggöra fler bostäder och verksamheter. Förslag på utvidgning är området öster om programområdet (Kvisljungeby 3:3 och 3:100) samt området mellan Kongahällavägen och Gamla Sörredsvägen (Kvisljungeby 2:172).

Kommentar: Programområdet följer det område som är utpekad "Förändrad användning och Bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor" i markanvändningskartan i Översiktsplan för Göteborg. Fastigheterna ingår i utredningsområde för framtida bebyggelseområde enligt översiktsplanen. Frågan om att exploatera på fastigheterna hänvisas till prövning i anslutning till planförfrågan. Det råder restriktivitet avseende planläggning inom västra Hisingen för bostäder med hänvisning till trafiksituationen på Björlandavägen och Torslandavägen. Trafikkontoret har påbörjat en översyn av trafiksituationen på västra Hisingen.

Fastighetsägare till Kvisljungeby 1:2 och Kvisljungeby 1:5 anser att delar av fastigheterna bör ingå i programmet. Fastighetsägaren hänvisar bl a till "Beskrivning av stadsdelen Torslanda", ÖP 2009 samt Strukturstudie västra Hisingen med strategier på kort sikt. Argument för att exploatera fastigheterna är bl a närhet till kommunikationer, bostäder intill fastigheterna, närhet till arbetsplatser och idrottsanläggning. De vill betona att Kvisljungeby by inte i hela sin utsträckning ska ses som bevarandsvärt och läggas med särskilda bestämmelser. Endast en lite del av byn ingår i områdesbestämmelser. De kräver en nyansering av byn som bevarandsvärd.

Kommentar: Programområdet följer det område som är utpekad "Förändrad användning och Bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor" i markanvändningskartan i Översiktsplan för Göteborg. Båda fastigheterna ingår i område som i översiktsplanen anger utredningsområde för framtida bebyggelseområden. Kontoret hänvisar även till det brev som skickats till fastighetsägaren 2010-12-14, vari kontoret bedömt att planläggning av fastigheterna Kvisljungeby 1:2 och Kvisljungeby 1:5 inte är lämplig. I brevet hänvisar kontoret till restriktiviteten avseende vidare planläggning inom västra Hisingen, som har sin grund i en komplicerad trafiksituation som berör både Torslandavägen och Björlandavägen. Trafikkontoret har påbörjat en översyn av trafiksituationen på västra Hisingen.

Boende på Lilla Fågleviksvägen 21 vill ha reducerat antalet bostäder i Skra bro. Bostäderna bör bli max två våningar för att smälta in i miljön. De anser att en utbyggd skolverksamhet och idrottshallar/anläggningar kommer att behövas. Arkeologiska fynd som hittas bör bevaras och visas t ex i undervisningssyfte för skolbarnen. Utökad kollektivtrafik från Skra bro innan byggnationen sätts igång vore uppskattat.

Kommentar: Kontoret bedömer det viktigt att utnyttja marken i de centrala delarna där tätare och högre bostadsbebyggelse kan prövas. Antalet våningar på flerbostadshusen får prövas i detaljplanarbetet.

Se kommentar på lokalsekretariatet yttrande angående skolutbyggnad.

Se kommentar på Länsstyrelsen yttrande angående förutsättningar för ett ökat kollektivtrafikreseande.

Boende på Emils väg 6 bor söder om Björlandavägen strax utanför programmets östra gräns. De värnar om det öppna landskapet och den fria sikten ner i dalen. Deras fastighet är belägen strax utanför programområdets östra del och de tror att utsikten kommer att försvinna helt. De är oroliga för ett alltför storskaligt byggande förstör bygdens speciella karaktär och vill ha en måttlighet i planerna. Konsekvenser av exploateringen vad gäller vägar, dagis, skolor och utökad tillgång till fritidsaktiviteter efterlys. De önskar att fria utsiktslinjer från sin fastighet tas med i den fortsatta planeringen av bostäder på ången vid Kvisljungeby 3:6.

Kommentar: Gestaltning av den nya bebyggelsen är tänkt att utformas med hänsyn till de höga natur-, kultur- och landskapsvärden i området. Utblickar och siktlinjer kommer att studeras i detaljplanarbetet. Även kopplingar mellan de nya bebyggda områdena och det befintliga är en väsentlig del i planeringen och stor vikt kommer att läggas vid detta i det fortsatta planarbetet. I den fortsatta planeringen kommer trafiksäkerhet att utredas samt lägen för förskola/skola.

Boende på Ekstigen 18 vill ha ett reducerat antal bostäder samt att ny bebyggelse visa hänsyn till intilliggande bostäder. Området öster om Trulsegårdsskolan skulle passa till friidrottsanläggning. Kolonilotter passar också in. Den boende föreslår inslag av moderna kollektiv med egna lägenheter och gemensamma utrymmen för att mer naturligt blanda generationer. Äldreboendet måste vara tillgänglighetsanpassat. Föreslår att lägga äldreboendet i centrumområdet för att samutnyttja matleveranser med skolan. Dagens affärsverksamhet och fiskhandlaren är bra och har bra parkeringsmöjligheter.

Kommentar: I det fortsatta arbetet med detaljplanen kommer hänsyn till intilliggande bebyggelse att beaktas. Björlanda har också höga natur-, kultur- och landskapsvärden som också bör beaktas i utformning av den nya bebyggelsen. Detaljplanen styr inte över typer av bostäder och där med inte hur de boende väljer att bo. Det befintliga centrumområdet kan utvecklas och kompletteras tillsammans med nytt centrumområde söder om Björlandavägen.

Frågan om kolonilotter inom programområdet får behandlas i fortsatt planarbete.

Se kommentar på idrott- och föreningsnämndens yttrande angående ny friidrottsarena.

Se kommentar på lokalsekretariatet yttrande angående äldreboendet.

En privatperson menar att den karaktäristiska bykänslan med närheten till staden ska bevaras och att grönområden lämnas som de boende kan nyttja. De anser att en utbyggnad i skola och förskola kommer att behövas. Önskemål läggs fram om komplettering av sporthallen med möjlighet för fler idrottsgrenar utomhus samt en simhall.

Kommentar: Gestaltning av den nya bebyggelsen är tänkt att utformas med hänsyn till de höga natur-, kultur- och landskapsvärden som finns i Björlanda. Idrott- och föreningsförvaltningen har övergripande planering vad gäller utökning av idrottsverksamhet och enligt dem är det idag inte aktuellt med simhall i Björlanda.

Bo & bygga-gruppen inom Omställning Göteborg lägger fram förslag om ekologiska och kooperativa lösningar. Önskemål läggs fram om att avsätta en del av planområdet till en bebyggelse som fokuserar på ekologi och social samverkan i form av bl a od-

lingslotter. De hänvisar till Björlanda som en gammal jordbruksbygd med goda möjligheter till odling. Deras strävan är att skapa nya former för boende och byggande och därmed integrera en bärkraftig bebyggelse med den redan planerade. Ambitionen är bl a att göra ett så litet ingrepp i naturen som möjligt när bostadsområde anläggs, ta tillvara odlingsbar mark i anslutning till bebyggelse för nära odling m.m.

Kommentar: Gestaltning av den nya bebyggelsen är tänkt att utformas med hänsyn till de höga natur-, kultur- och landskapsvärden i området. Frågan om kolonilotter inom programområdet får behandlas i fortsatt planarbete.

Lokala Kommunala Pensionärsrådet i Torslanda skrivelsen är bilagd i SDN Torslandas remissvar.

Kommentar: Se kommentarer på SDN Torslanda yttrande angående äldreboendet.

En privatperson tycker att det bör anläggas en ny vägsträcka längs med Osbäcken ner till Björlanda Kile med tillhörande gång- och cykelbana för att leda bort trafiken mellan bostadsområden. Denne befarar trafikbuller och skydd för buller vid en exploatering vid korsningen i Skra bro. Alternativa vägar bör dras runt området för att förhindra genomfartstrafik i Skra bro.

Kommentar: Enligt Översiktsplanen för Göteborg har det öppna landskapet kring Osbäcken stora värden för naturvård, landskapsbild och kulturlandskap därav är det inte aktuellt med bilväg, gång- och cykelbana längs med Osbäcken till Björlanda Kile. En trafiksäkerhet och trafikbullerutredning kommer att göras i det fortsatta detaljplanarbetet.

Boende på Linas Lycka 2 har svårt att förstå hur förslaget med busshållplats, pendelparkering, lägenheter och affärscentra ska få plats i centrumområdet. Tillfarter till centrumområdet måste studeras för att öka tillgängligheten.

Kommentar: En volymskiss som innehåller dessa centrumfunktioner söder om Björlandavägen har tagits fram under programskedet. Denna skiss kommer att vidareutvecklas och konkretiseras under detaljplaneskedet.

Boende på Linas Lycka 3 har synpunkter på eventuellt vägbuller från Björlandavägen och menar att bullerskyddsåtgärder måste ingå i exploateringen vid Skra bro. En redovisning av utbyggd infrastruktur efterfrågas inom programområdet.

Kommentar: För att reda ut trafiksituationen kommer en utredning av trafiksäkerhet och trafikbuller att göras i det fortsatta detaljplanarbetet.

Svenska kyrkan i Göteborg ser positivt på rondellen vid Nolviksvägen/Kongahälsavägen som gynnar till- och från fart till kyrkan och församlingshemmet. De tycker även att Björlanda Lexbyvägen bör ingå i samma rondell. De önskar att fartgränsen 30 km/h på Nolviksvägen ska behållas och förlängas till avtagsvägen till kyrkan där det idag råder 30 km/h. Vid vissa högtider är trafiksituationen inte tillfredställande.

En ny rondell vid Björlanda Strand och infarten till Pizzerian bör komma till. Övergångsstället i anslutning till Björlanda Strand måste göras säkert. Närheten till Katte-dammens äldreboende är praktiskt för vår diakoni. Gång- och cykelvägar måste inventeras i hela området.

Kommentar: Detaljer kring trafikföringen i området kommer att utredas i det fortsatta planarbetet. Cirkulationslösningar och hastighetsgränser kommer också att redas ut.



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Karin Slättberg
Arkitekt

031 - 60 52 86

karin.slattberg@lansstyrelsen.se

Åtgärd	Kännetecken	Kopia
INKOM Stadsbyggnads- kontoret		
2010 -12- 06		
Stab Öpa	N S	Sma Eko
Info	Pers	688/08

SAMRÅDS-
YTTRANDE
2010-12-03

Diarienummer
402-16138-2010

Gbg F 2372

Sida
1(4)

Göteborgs Stad
Byggnadsnämnden
Box 2554
403 17 GÖTEBORG

Förslag till program för detaljplan för Skra Bro inom stadsdelen Björlanda i Göteborgs Stad kommun, Västra Götalands län

Handlingar daterade augusti 2010 för samråd enligt 5 kap 20 § plan- och bygglagen (PBL)

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen anser att motiven behöver klargöras för att utveckla en knutpunkt vid Skra Bro framför utbyggnad i andra geografiska lägen, där de kriterier som anges i översiktsplanen (med avseende på tillgång till kollektivtrafik, service mm samt hushållning med den kvarvarande jordbruksmarken) är uppfyllda. Om programmets intentioner skall förverkligas, är det viktigt att från början skapa förutsättningar för ett ökat kollektivtrafikresande med bl a pendelparkering mm.

Viktiga frågor i ett fortsatt planarbete, om detta kommer till stånd, är Björlandavägens funktion som genomfartsled i förhållande till programmets ambitioner om "bygata", tillgänglighet och trafiksäkerhet, vägtrafik- och flygbuller, geoteknik kontra naturvärden i Osbäcken, ev. översvämningsrisk, skydd av naturvärden på land och i vatten och hantering av förekomsten av hotade arter samt fornlämningar.

Motiv för bedömningen

Allmänt – hållbar stadsstruktur

En strategisk fråga i översiktsplanen är att bygga bostäder genom komplettering centralt och i den sk mellanstaden samt i strategiska knutpunkter för att uppnå en hållbar stadsstruktur. För kustnära områden och skärgården uttrycks att utveckling i första hand skall ske i anslutning till god kollektivtrafik och särskilt kring bytespunkter. Programförslaget innebär en utveckling av en blivande knutpunkt, men det finns ingen i nuläget. Länsstyrelsen instämmer därför i Trafikverkets synpunkter om att motiven behöver klargöras för att i dagsläget utveckla en knutpunkt vid Skra Bro framför utbyggnad i andra geografiska lägen, där de kriterier som anges i översiktsplanen är uppfyllda.

På stora delar av Hisingen i övrigt planeras omfattande exploateringar för bl a logistikändamål och verksamheter. Nya bostadsområden har därtill byggts ut vid bl a Älvegårdsvägen och Bottnevägen. Länsstyrelsen vill därför i sammanhanget även peka på vikten av att Göteborgs Stad överväger hur god hushållning med kvarvarande jordbruksmark inom kommunen kan åstadkommas i enlighet med riktlinjerna i översiktsplanen.

Om programmets intentioner skall förverkligas, är det mycket bra att från början skapa förutsättningar för ett ökat kollektivtrafikresande med bl a pendelparkering mm. I samrådsyttrandet för den numera nedlagda fördjupningen av översiktsplanen för Björlanda, uttryckte Länsstyrelsen att "en fortsatt utbyggnad i området förutsätter att förbättringar för kollektivtrafiken, säkra pendelparkeringar, ett utvecklat gång- och cykelvägnät, närhet till offentlig och kommersiell service etc. kan förverkligas i samband med exploatering av olika områden. För att kollektivtrafiken skall kunna bli ett attraktivt alternativ till den egna bilen, måste möjligheten finnas redan då människor flyttar in i ett område, i enlighet med vad som tidigare har uttalats i bl a strukturstudien för Västra Hisingen. En exploatering bör därför i första hand ske i de områden som redan idag har god kollektivtrafikförsörjning. Att enbart skapa fysiska förutsättningar för ökat kollektivtrafikresande är inte heller tillräckligt. Det fortsatta arbetet måste bedrivas på flera olika plan, då ökat nyttjande av kollektivtrafik i stor utsträckning handlar om en attitydförändring, inte minst i områden som präglas av en stor andel småhus. Alla tänkbara åtgärder behöver vidtas för att minska bilberoendet. Att arbeta för att förbättra bussförbindelserna mellan Björlanda och de större arbetsplatserna på Hisingen är t. ex. angeläget."

Trafikverket tar också upp Björlandavägens funktion i sitt yttrande (se yttrande 22 okt 2010 som har skickats direkt till kommunen.) Förenligheten mellan programmets vilja att skapa en gatumiljö av mer lokal karaktär och det pågående arbetet för att öka standarden på Björlandavägen för genomfartstrafik i ett övergripande vägnät är en fråga som även Länsstyrelsen anser behöver behandlas i det fortsatta arbetet.

Hälsa och säkerhet

När det gäller buller, behöver förhållandena redovisas tydligare i senare planskede. Det gäller såväl vägtrafikbuller som flygbuller från Säve. Länsstyrelsen anser utifrån platsens förutsättningar idag att riksdagens gällande riktvärden skall följas, dvs. inga avsteg bör tillåtas.

Länsstyrelsen förutsätter vidare att geoteknik enligt programmet (sid 10) och radonförhållanden (sid 5) utreds i fortsatt planarbete och att nödvändiga åtgärder vidtas.

Med hänsyn till närheten till Osbäcken, vill Länsstyrelsen också väcka frågan om översvämningsrisk. Detta kan behöva utredas och kommenteras i beskrivningen till kommande planer.

Trafikverkets synpunkter om tillgänglighet och trafiksäkerhet (gena och säkra trafikförbindelser, barns skolvägar, risker och eventuella konfliktpunkter) behöver också beaktas och studeras mer i detalj i kommande planarbete för att lösas på ett bra sätt.

I det fortsatta planarbetet behöver också hänsyn tas till den existerande hästhållningen med tillhörande verksamhet i området. Eventuella markföröre-

ningar i området för den fd plantskolan bör undersökas och vid behov tas bort.

Natur- och kulturmiljö

Enligt programmet så skall biotopskyddade objekt som t ex åkerholmar bevaras i möjlig utsträckning. Länsstyrelsen ser positivt på detta, men vill också uppmärksamma kommunen på att dessa biotoper kräver ett omland av öppet kulturlandskap för att bibehålla sin biologiska funktion. En planutformning med bevarande av så mycket öppen mark som möjligt i anslutning till de biotopskyddade objekten är därför önskvärt, om man vill bevara levnadsförutsättningarna för de arter som finns här idag. Åkerholmarna och övriga småbiotoper är skyddade av 7 kap 11 § MB och kräver dispens om man vill gräva bort dem. Dispensen kan kräva att kompensationsåtgärder genomförs. Med hänsyn till naturvärdena, ser Länsstyrelsen också att så mycket som möjligt av ädellövskogen i norr bör sparas.

Kornknarr är en av de arter som har hittats i området. Kornknarren är en hotad, rödlistad art som omfattas av EUs fågeldirektiv och därmed även av Artskyddsförordningen. Utredning av hur arten kan komma att påverkas av de föreslagna förändringarna i landskapet är därför nödvändig. När denna utredning finns framme, kan Länsstyrelsen ta ställning till hur frågan skall hanteras fortsättningsvis.

Fornlämningsbilden är påtaglig både inom programområdet och i dess omedelbara närhet. Detta innebär att Länsstyrelsen kommer att ställa krav på att en särskild arkeologisk utredning utförs inom programområdet i syfte att utröna förekomsten av idag okända fornlämningar.

Slutligen måste påverkan på Osbäcken redovisas, vilken följer av t ex geotekniska förstärkningsåtgärder. Påverkan avgör om åtgärder, som innebär arbeten i vatten (även tillskapande av dagvattendammar/våtmarker), är anmälningspliktig eller tillståndspliktig verksamhet enligt 11 kap MB. Skyddsåtgärder kan bli nödvändiga att vidta. Generellt bör exploatering nära Osbäcken ske med stor försiktighet. Strävan bör vara att spara en väl tilltagen grönzon inkluderande skuggande träd över bäcken. Vegetationszonen säkerställs lämpligen med en planbestämmelse Allmän plats, Natur.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt.

Beredning

Detta ärende har granskats av Elin Johansson. I beredning av ärendet har Birgit Willner, Enheten för skydd och säkerhet, Monica Norrby, Miljöskyddsenheten, Camilla Kylin, Naturvårdsenheten, Sofia Stridsman, Vattenvårdsenheten samt Leif Johansson, Kulturmiljöenheten deltagit. Vad som angivits ovan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning vid en avvägning mellan olika framförda synpunkter.



Elin Johansson



Karin Slättberg

Kopia till:

Trafikverket, länskontoret i Göteborg
Enheten för skydd och säkerhet, BW
Miljöskyddsenheten, MN
Naturvårdsenheten, CK
Kulturmiljöenheten, LJ
Vattenvårdsenheten, SS
Samhällsbyggnadsenheten enligt expeditiionslista

Sändlista

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Fastighetsnämnden
Gatubolaget
Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)
Göteborg Energi Gasnät AB
Göteborg Energi GothNet AB
Göteborg Energi Nät AB
Göteborgs Hamn AB
Göteborgs kyrkonämnd
Idrotts- och föreningsnämnden
Kretsloppsnämnden
Kulturnämnden
Lokalförsörjningsnämnden
Lokalsekretariatet
MedicHus
Miljönämnden
Namnberedningen
Nämnden för Göteborg Vatten
Park- och naturnämnden
Räddningstjänsten Storgöteborg
Stadsdelsnämnden i Torslanda
Stadskansliet
Trafiknämnden
Utbildningsnämnden

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Trafikverket, Region Väst
Business Region Göteborg AB
Fiskeriverket
Göteborgsregionen (GR)
Lantmäterimyndigheten i Göteborg
Luftfartsverket
Länsordningspolisen
Länsstyrelsen
Posten Meddelande AB
Svensk Handel
Svenska Kraftnät
Skanova Nätplanering D3N
Västfastigheter, Distrikt Göteborg
Västtrafik Göteborgsområdet AB

Sakägare

Hämtas från fastighetsförteckningen

Övriga

Handikappfören. Samarbetsorgan
Naturskyddsföreningen i Göteborg



Program för Skra Bro med bostäder, service och knutpunkt/ bytespunkt för kollektivtrafik

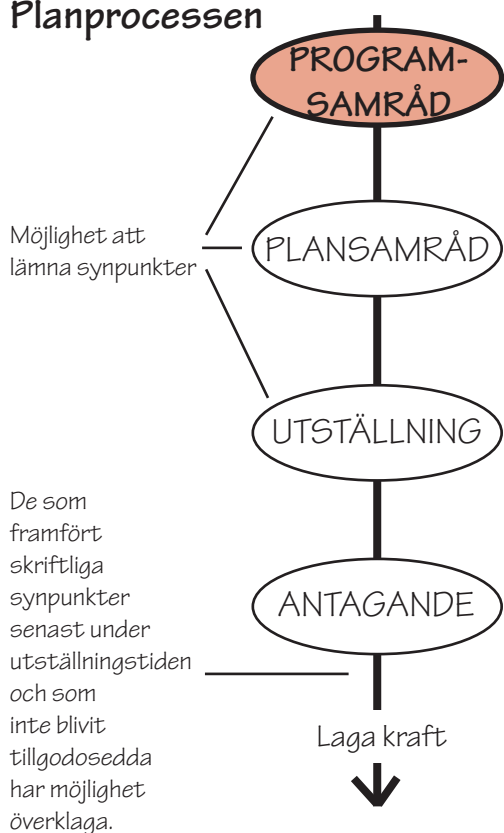
Augusti 2010



Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

INFORMATION

Planprocessen



Planeringen av bostäder, service och knutpunkt/bytespunkt för kollektivtrafik vid Skra bro kommer att ske enligt Plan- och Bygglagen. Byggnadsnämnden beslutar om planläggning. Synpunkter i ärendet kommer att kunna lämnas tre gånger under planprocessen; under programsamråd (detta skede), vid plansamråd och vid utställning av detaljplaneförslaget. Mellan de olika skedena redovisas framförda synpunkter till stöd för politiska beslut om hur det fortsatta arbetet ska bedrivas. Detaljplanen antas slutligen av Byggnadsnämnden. Antagandet kan överklagas av sakägare om de senast under utställningstiden inkommit med skriftliga synpunkter och som ej fått dessa tillgodosedda.

Samrådstid: 15 sept - 26 okt 2010
Samrådsmöte: 12 okt 2010

Programhandlingar visas på:

Stadsbyggnadskontoret, Köpmansgatan 20
Öppettider: måndag - fredag 8.00-16.00

Torslanda bibliotek, Torslanda torg
Öppettider: måndag, tisdag, torsdag 10-19,
onsdag 10-17, fredag 10-15

Trulsegårdsskolan, Bibliotek
Öppettider: måndag, ondag 14-19

Upplysningar om programmet lämnas av:

Maria Malone, stadsbyggnadskontoret, tel 031-368 16 10
Annika Wingfors, fastighetskontoret, tel 031-368 10 71

Skriftliga synpunkter skickas senast den 26 okt till:

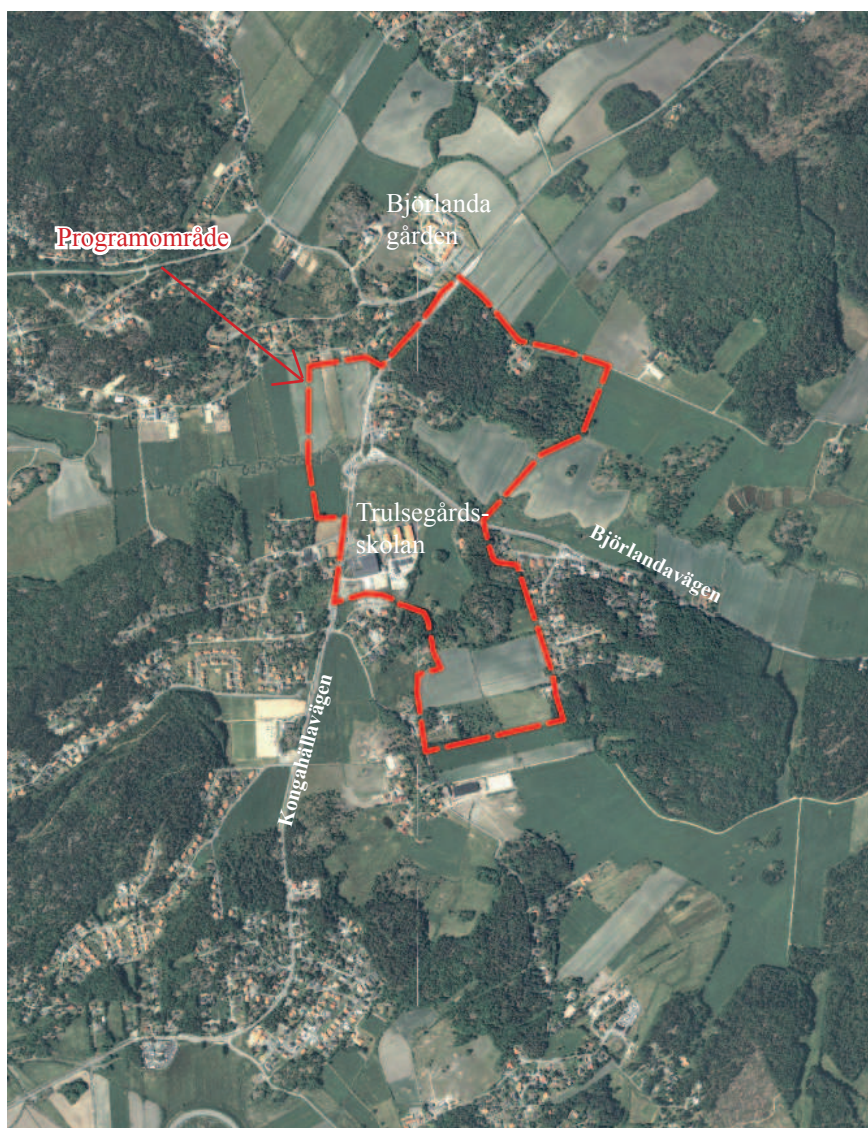
Byggnadsnämnden, Box 2554, 403 17 Göteborg
eller till
sbk@stadsbyggnad.goteborg.se

Bakgrund

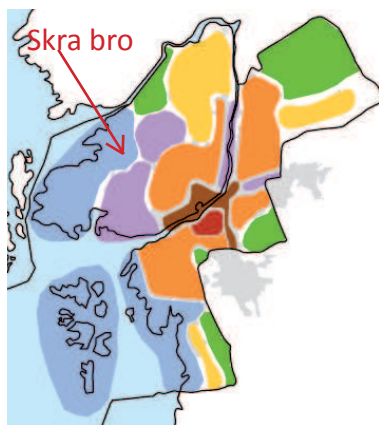
Byggnadsnämnden gav 2009-10-06 stadsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram ett program för området Skra bro med bostäder, service och knutpunkt/bytespunkt för kollektivtrafik. Uppdraget innebär att undersöka planförutsättningarna för en utveckling av området kring Skra bro. Markägare är kommunen samt två privata markinnehavare. Programområdet var en central del i den fördjupade översiktsplanen för Björlanda som avbröts 2009-10-06. Programmet fokuserar på övergripande frågor som bedöms vara viktiga att diskutera i första steget i planprocessen. I följande detaljplaner kommer kompletta handlingar att upprättas. För att få in synpunkter på programförslaget genomförs ett programsamråd.



Lägeskarta



Programområdet Skra bro

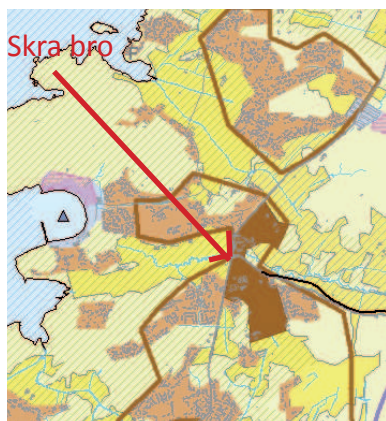


7 områdesvisa inriktningar

(ÖP för Göteborg)

Inriktning för kustnära områden/skärgård är bl a

- kustområdenas attraktivitet i form av natur-, kultur-, och landskapsbildsvärden ska värnas och utvecklas.
- ny bebyggelse ska lokaliseras i anslutning till god kollektivtrafik och särskilt kring bytespunkter.
- vid en komplettering ska en blandning av bostadsformer eftersträvas.



Mark- och vattenanvändningskarta

(ursnitt ur ÖP för Göteborg)

■ Bebyggelseområde förändrad Bostäder, arbetsplatser, service, handel, mindre grönytor mm. Blandning av bostäder och icke störande verksamheter är önskvärd.

■ Bebyggelseområde framtida utveckling

Stadsdelen Björlanda

Björlanda ligger i det i ÖP:n utpekade *kustnära område/skärgård*. Intentionen inom detta område är att "planeringen ska sträva mot att ny bebyggelse uppfattas ha en lokal anknytning, såväl skala som i arkitektoniskt uttryck". I mark- och vattenanvändningskartan är stora delar av Björlandaområdet markerade som bebyggelseområde som kan utvecklas i framtiden, förutom områden vid Skra bro där förändring av bebyggelseområde är lämplig i nuläget.

Vision

En vision för det framtida Björlanda (hämtad ur förslaget till den fördjupade översiktsplanen för Björlanda som avbröts) bygger på dess unika förutsättningar. Här utvecklas en stadsnära bystruktur som fortsättningsvis präglas av det öppna landskapet, där delarna växer samman och där ett vitalt servicecentrum utvecklas i ett naturligt läge. Naturen och kulturen är viktiga delar i stadsdelens identitet.

Kulturlandskap

Landskapet i Björlandaområdet utgör bitvis fortfarande prägel av flera tusen års jordbruk. Bebyggelsemönster, vägsträckningar och ägogränser speglar skilda tidsepoker. De gamla byarna Kvisljungeby och Låssby visar hur landsbygden kunde se ut före det laga skiftet som genomfördes under 1800-talets mitt.

De öppna dalgångarna och den kulturhistoriskt värdefulla jordbruksmarken är ännu tydliga och karaktäristiska delar av Björlanda. Antalet jordbruk har minskat successivt. Stora markarealer hålls ändå öppna, främst tack vare den intensiva privata hästhållningen som växt fram.

Bostäder, service, rekreation

I stadsdelen Björlanda bor idag drygt 6 500 personer. Omvandling av fritidshus till permanentbostäder började så smått redan på 60-talet och fortsatte sedan stadigt. En kraftig utbyggnad skedde under 1980-, 90- och 2000-talet, beroende på den starka industriella utvecklingen, främst kring Volvo i Torslanda. Idag domineras bebyggelsen helt av villor.

I Björlanda ligger Björlandagården som rymmer skolklasser i årskurserna 0-5, ett fritids samt en förskola. Vid Skra bro ligger Trulsegårdsskolan (årskurserna 6-9) samt en förskola. Till Trulsegårdsskolan hör även bibliotek och idrottshall. Därutöver finns tre kommunala förskolor, en öppen förskola samt en förskola i kyrklig regi. I Björlanda by ligger kyrkan och församlingshemmet.

Björlanda innehåller rika möjligheter till fritidsaktiviteter och rekreation. Här finns ett vitalt föreningsliv. Torslanda ridklubb och Alleby ridklubb är två av de största ridklubbarna. Det finns även många mindre privata hästgårdar. I Björlanda Kile ligger nordens största småbåtshamn och där finns även seglarskolor m.m. Kusten erbjuder både bad- och fiskemöjligheter.

Programområde

Bostäder, skola och service

Skra bro ligger ca 10 kilometer från centrala Göteborg. Programområdet ligger norr och söder om korsningen där Björlandavägen möter Kongahällavägen.

Inom området ligger Trulsegårdsskolan samt en förskola. Vid Skra bro finns även en liten servicebutik och en fiskbod. Närmaste sällanköps-handel finns vid Torslanda Torg, Amhult och på Backaplan. Ett antal villor ligger i den norra delen av området.

Kommunikationer

Kongahällavägen löper från norr till söder genom området. Vid Skra bro leder Björlandavägen öster ut in mot centrala Göteborg. Skra bro är en knutpunkt för kollektivtrafiken. Idag trafikeras Björlanda av tre busslinjer samt en natt buss. Alla passerar Skra bro. Linjerna når Säve Station, Torslandakrysset, Hjalmar Brantingsplatsen och Drottningtorget. En mindre pendelparkering ligger vid Björlandavägen och på västra sidan om Kongahällavägen, söder om busshållplatsen, har nyligen en tillfällig pendelparkering anlagts.

Längs Kongahällavägen och Björlandavägen finns en separat gång- och cykelbana av god standard.

För att trafiksäkra Björlandavägen har en ombyggnad påbörjats samt en komplettering av gång- och cykelbana och trafikåtgärderna beräknar vara färdiga 2011.

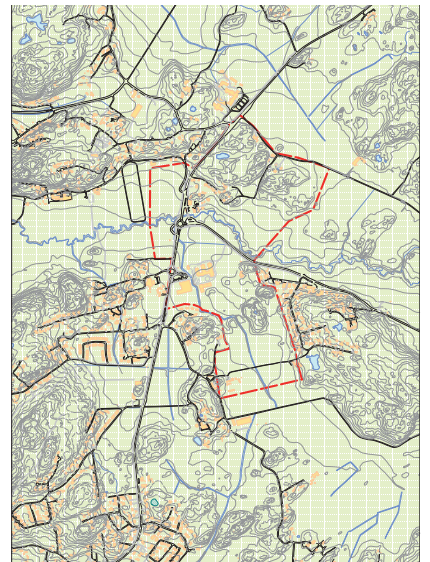
Vägverket är väghållare för Björlandavägen och Kongahällavägen norr om Skra bro. Trafikkontoret är väghållare för Kongahällavägen söder om Skra bro.

Markförhållande

Söder om Björlandavägen är området låglänt och sankt och genomdras av diken. Jordlagren utgörs av 10-30 m djup lera. I de södra delarna minskar lerdjupet och marken är relativt plan och täcks av jordlager bestående av 1-10 m djup lera. Området vid Kvisljungeby by avgränsas



Programområdet Skra bro.



Programområdet Skra bro.



Skra bro



Trulsegårdsskolan



Pendelparkering vid Björlandavägen



Busshållplats vid Kongahällavägen

i väster, öster och norr av fastmark i form av bergshöjder med friktionsjord. En bäck rinner från Kvisljungeby by genom skolområdet vid Trulsegårdsskolan och mynnar i Osbäcken. Längs diket kan lokala stabilitetsproblem uppstå.

Området norr om Björlandavägen består huvudsakligen av fastmark i form av berg i dagen och friktionsjord. Lerdjupen ökar mot söder och Osbäcken, där stabilitetsproblem kan uppstå.

I de lertäckta delarna är marken mycket sättningsbenägen. Zoner närmast berg i dagen och fastmarksområdena utgör viktiga infiltrationsområden för grundvatten.

Området söder om Björlandavägen är klassat som lågriskområde för markradon i SGU:s radonriskkarta (Rapport 2002:27). Övriga områden är klassade som normalriskområde för markradon. På grund av lerans tjocka torrskorpa och siltinnehåll kan klassningen behöva skärpas till normalriskområde.

Natur, kultur och rekreation

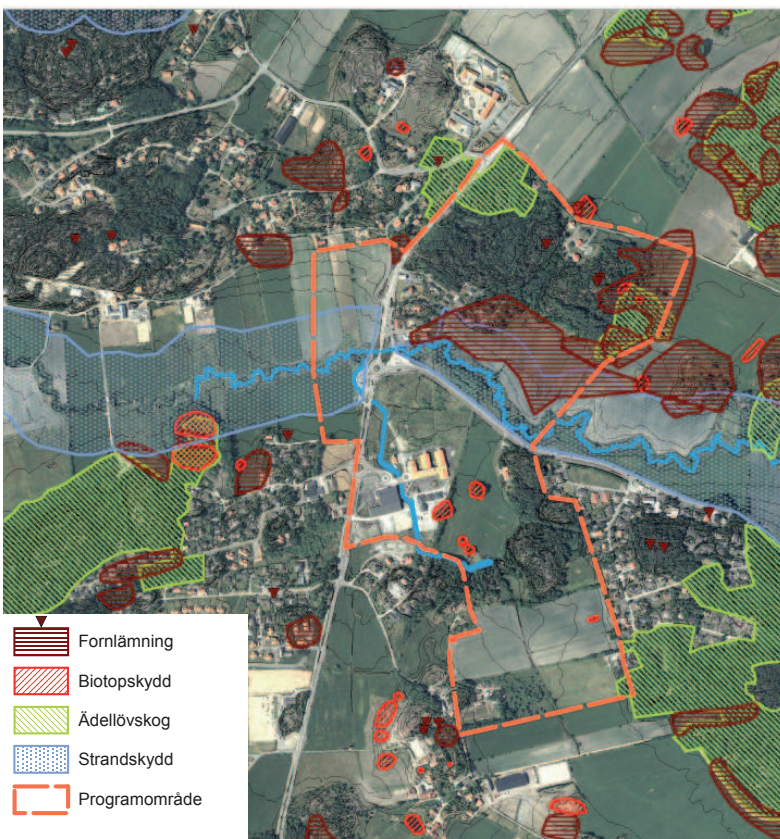
I anslutning till området finns stora landskap-, natur- och kulturvärden. Väster om korsningen vid Skra bro finns en dalgång mot havet som är ett av Björlandas karaktäristiska landskapsrum. Området söder om Björlandavägen är i huvudsak åkermark och jordbruksmark.

Björlanda är rikt på fornlämningar. Norr om Osbäcken finns ett område med fornlämningar. Detta område fortsätter längs bergsområdets östra kant. Delar av fornlämningsområdet sammanfaller med ädellövskog. Programområdet gränsar i söder till den kulturhistoriskt värdefulla Kvisljungeby by. Odlingsmarkerna, som omger den gamla bykärna, tillsammans med bebyggelsen upplevs som en tydlig enhet.

På berget i norr ligger Kattedammen. Idag nyttjas området runt Kattedammen för rekreation för såväl skolbarn som vardagspromenader. Mittemot och söder om Björlandagården finns ett område med ekskog. Norr om Osbäcken är ett utpekat häckningsområde för bl a kornknarr, skogsduva och sånglärka.

Osbäcken som rinner genom området i öst-västlig sträckning har strandskydd. I huvudsak har programområdet sitt avrinningsområde mot Osbäcken. I ett Åtgärdesprogram för Osbäcken - Hisingen från 2002 föreslås dagvattendammar anläggas sydöst om korsningen Kongahällavägen/ Björlandavägen.

En f d plantskola finns på den södra fastigheten intill Kvisljungeby by.



Karta över natur- och kulturvärden

Förslag

Skra bro – ett centrum för hela Björlanda

Skra Bro är en naturlig centrumpunkt längs Kongahällavägen. Skolan är redan placerad med hänsyn till ett utvecklat centrumområde. En förbättrad kollektivtrafikknutpunkt föreslås söder om korsningen Björlandavägen/Kongahällavägen och därmed flyttas hållplatsen som idag ligger på västra sidan om Kongahällavägen. I anslutning till denna utbyggda knutpunkt föreslås även en högklassig pendelparkering för att underlätta resandet med kollektivtrafik. Utgångspunkten är att man tar sig till Skra bro med anslutningsbuss, egen bil, cykel eller till fots.

Det centrala läget möjliggör även för en livsmedelsbutik, specialbutiker, små verksamheter och kompletterande samhällsservice, så som t ex vårdcentral. Trulsegårdsskolan med sitt bibliotek och sina lokalresurser blir kulturcentrum.

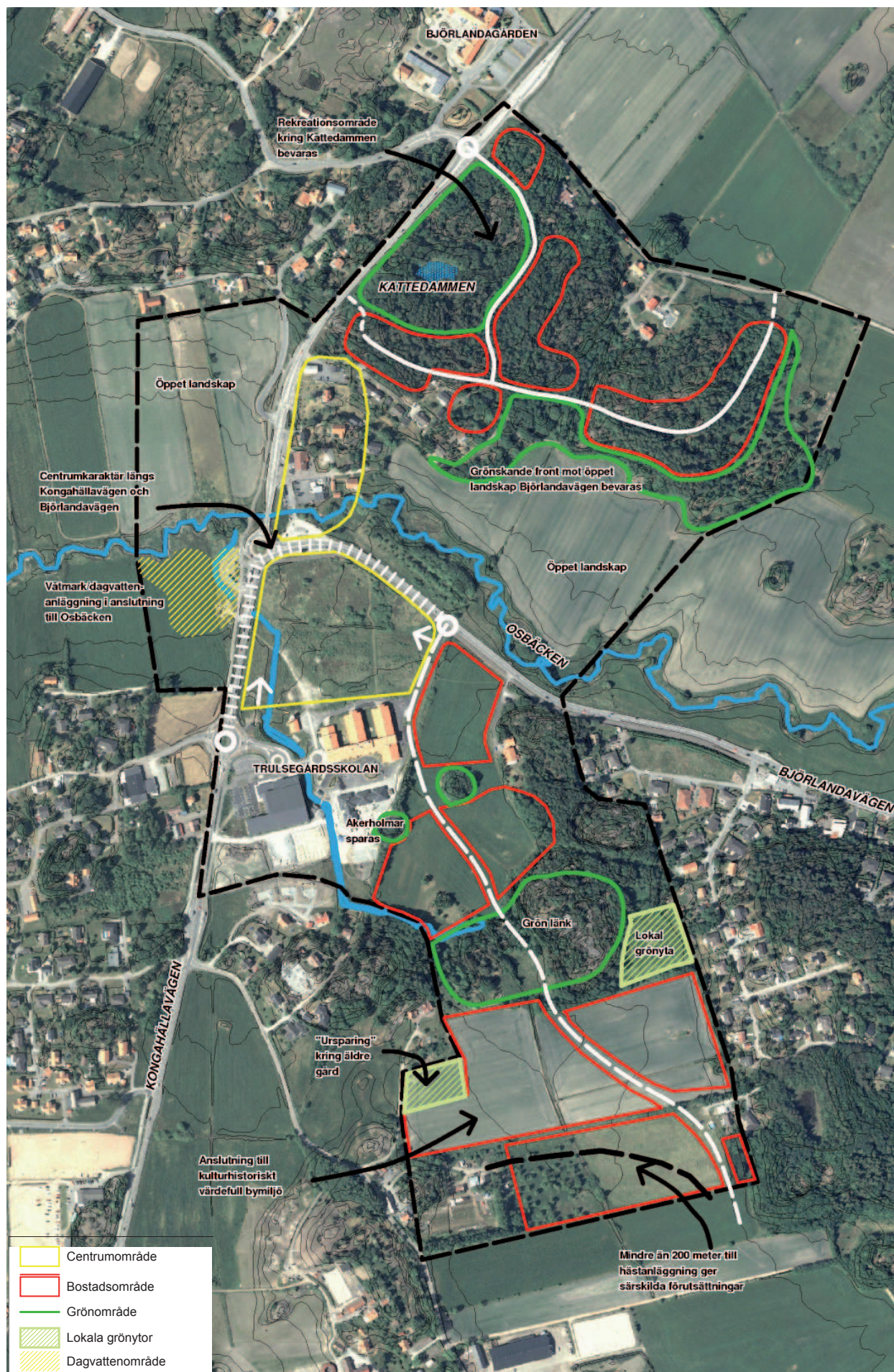
Ett levande centrum innehåller även bostäder. Eftersom området bli Björlandas viktigaste utvecklingsområde för offentlig och kommersiell service motiverar det ett högt markutnyttjande. I och i nära anslutning till centrum lokaliseras lämpligen en tätare bostadsbebyggelse med varierade lägenhetsstorlekar och upplåtelseformer. Bebyggelse i flera våningar bedöms lämplig. Bostäder och kontor/butiker kan med fördel kombineras i samma byggnad. Alternativa tillfarter prövas till centrumområdet. Se skissförslag. Bäckens som rinner i nordväst-sydöstlig riktning föreslås ligga kvar för att utgöra ett tillskott och bidra till en god centrummiljö.

Skra bro norr om Björlandavägen utgör ett område som tillsammans med centrumområdet kan rymma kompletterande butiker, service m.m. Tillfart till området sker från Kongahällavägen. Även här kan flerbostadshus prövas.

Det är viktigt att betona Kongahällavägens roll som huvudstråk eller bygata norr och söder om Skra Bro. Samma gäller för Björlandavägen omdelbart öster om Skra bro. Det kan ske med gatubelysning, belysning av gång- och cykelvägar, alléplanteringar tydliga entréer i norr, söder och öster. Tillsammans kan dessa åtgärder skapa en lugnare trafikmiljö och en tydlig känsla av att man befinner sig i Björlanda centrum.



Illustrationen visar möjlig gestaltning av Skra bro centrum söder om Björlandavägen. Skiss gjord av Norconsult



Förslag till ny mark- och vattenanvändning vid Skra bro

Teknisk försörjning

Den nya bebyggelsen kräver utbyggt vatten, avlopp, värme och el.

Störningar

En översiktlig trafikbullerberäkning har gjorts längs med Björlandavägen och Kongahällavägen. Beräkningen har baserats på att det färdas 9 000 respektive 7 500 fordon/dygn på vägen varav 7 % är tunga fordon. Fordonen färdas i 40 km/h. Bullerberäkningen är schematisk, men i norra delen har viss hänsyn tagit till terrängen. Rekommenderade riktvärden enligt svensk standard vid nybyggnation är 55 dB(A) ekvivalentnivå (medelljudnivå) utanför fönster till minst hälften av utrymmena för sömn, vila och daglig samvaro. På uteplats gäller 52 dB(A) ekvivalent ljudnivå.

Resultatet visar att på ett avstånd av ca 70 meter från vägmitt (i båda fallen) ligger den ekvivalenta ljudnivån på 55 dB(A) på markplan om inga åtgärder vidtas. En reduktion av avståndet förutsätts att byggnaderna vänder sig inåt och att det finns en tyst sida.

Konsekvenser

Natur- och kulturvärden

Att ianspråkta jordbruksmarken inom programområdet motiveras med att utvecklingen i Skra bro har ett samhällsintresse som bl a innebär förbättrad kollektivtrafik, utökad service, hyresrätter, äldreboende m.m.

Förslaget innebär ingrepp i ädellövskog på berget vid Kattedammen samt fornlämningar i norra delen. I förslaget försöker biotopvärden att bevaras i möjlig utsträckning. I huvudsak finns få kända fornlämningar i utvecklingsområdena. De fornlämningsområden som blir berörda av programförslaget kommer att utredas i fortsatt detaljplanarbete.

I södra delen innebär förslaget en förändring av landskapsbilden i närheten av kulturmiljön Kvisljungeby by. Med tanke på närhet till centrumfunktioner och förbättrad kollektivtrafik bedöms en nybyggnation som är varsam och hänsynsfull vara lämplig. Avståndet till hästverksamhet måste uppmärksammas.

*Björlandas karaktäristiska
öppna landskapskilar*



Geoteknik och dagvatten

Eftersom området söder om Björlandavägen är låglänt och till stor del består av lermark som är sättningsbenägen behövs en grundläggningsutredning göras i den fortsatta detaljplaneringen. För områden som gränsar till el- eller ligger nära Osbäcken kommer totalstabiliteten att behöva utredas i ett detaljplaneskede. Även risk för bergras och blocknedfall behöver undersökas för de delar där berg i dagen förekommer.

De i Åtgärdesprogrammet för Osbäcken föreslagna dagvattendammarna söder om Skra bro ges i programförslaget möjlighet att flyttas till åkermarken väster om Kongahällavägen. Med denna omdaning möjliggörs ett utvecklat sammanhängande centrumområde vid Skra bro. Under planarbetet behöver en dagvattenutredning över hela Skra bro-området tas fram som klargör behovet av markdränering och hur dagvattnet ska tas om hand inom planområdet. Viktiga infiltrationsområden för grundvatten närmast berg i dagen och på fastmarksområden bör identifieras och beaktas.

God kollektivtrafik

Med en ny förbättrad bytespunkt för kollektivtrafik antas bussresandet öka in mot centrala Göteborg och därmed minskar antal resor med bil. Förutsättningarna för att erbjuda ett bekvämt kollektivtrafikresande måste noga utredas med bl a närbelägen pendelparkering, goda möjligheter att parkera cykel samt väderskyddad hållplats.

Bullerstörning

Störande buller kan uppkomma dels som vägtrafikbuller från de större vägarna, dels från flyget till Göteborg City Airport. Inom ramen för kommande detaljplanearbeten ska eventuellt störande väg- och flygtrafikbuller utredas ytterligare. Programmet föreslår inga nya bostäder inom gällande gränser för flygbuller.

Sociala konsekvenser

Ett mer varierat bostadsutbud skapar en bredare social sammansättning och möjlighet att finna bostad efter varierande behov. Boende för alla skeden i livet underlättar tillsyn och umgänge mellan generationer, vilket inte minst är till gagn för jämställdheten. Förbättrad kollektivtrafik gagnar bl a kvinnor och ungdomar, som är de dominerande kollektivtrafikresenärerna.

Genomförande

Organisation

Utbyggnaden av området är relativt omfattande och planeras att ske etappvis under en längre tid. Programmet följs av flera detaljplaner inom området och detaljplanernas genomförandetid ska beaktas med hänsyn till planerad utbyggnadstakt.

Utbyggnaden av Skra Bro startar företrädesvis i centrumområdet med centrumverksamheter och ombyggnad av kollektivtrafikknutpunkt. Önskvärt är att även bostäder i nära anslutning till centrumområdet samt äldreboendet ingår i denna första utbyggnadsetappen. En förhoppning är att dessa delar byggs ut på kort sikt, inom 5-10 år. Återstående delar kan byggas ut successivt på längre sikt, vilket uppskattas till 10-20 år.

De områden som avses exploateras på berget runt Kattedammen samt inom centrumdelen ägs av kommunen. Områden avsedda för bostäder sydöst om Björlandavägen ägs av två privata markinnehavare. Inom programområdet finns därutöver ett flertal privata fastigheter, i vilken omfattning dessa berörs ska utredas i det fortsatta planarbetet.

Kommunen föreslås vara huvudman för allmän plats, vilket innebär att kommunen ansvarar för utbyggnad och framtida drift av allmän plats inom området.

Avtal som ska tecknas är bland annat; genomförandeavtal med respektive exploatör, markanvisningsavtal med byggherrar som har markanvisning samt avtal med Trafikverket avseende åtgärder som berör allmän väg.

Teknik och juridik

Detaljplaner som föreskriver kommunalt huvudmannaskap medför en rättighet respektive skyldighet för kommunen att lösa in mark avsedd för allmän plats. Berörda fastigheter bedöms bli de privatägda fastigheter som avses exploateras.

Området belastas av ledningsrätter och servitut som kan komma att beröras. Dessa kan behöva omprövas om de berörs alternativt upphävas om de kan anses onyttiga. Befintliga och tillkommande allmänna ledningar, ska om de berör kvartersmark och upplåtelse inte redan skett, säkerställas med ledningsrätt.

Befintliga ledningar ska beaktas i det fortsatta planarbetet och behov av tillkommande transformatorstationer ska utredas.

Området är intressant ur fornlämningssynpunkt då ett flertal fornlämningar finns inom programområdet. Ingrepp i fornlämningar är förenat med krav på tillstånd enligt kulturminneslagen. Mot bakgrund av detta bör ett samråd ske med Länsstyrelsen i tidigt skede för att klargöra den faktiska fornlämningsförekomsten i området och fastställa i vilken omfattning arkeologiska undersökningar krävs.

Genomförandet kan medföra påverkan på objekt omfattande av biotopskydd enligt Miljöbalken kapitel 7 § 11, såsom exempelvis åkerholmar och diken. Ingrepp i dessa objekt kräver dispens från Länsstyrelsen.

Ekonomi

Utbyggnad av lokalgator och övrig allmän plats förutsätts finansieras inom ramen för exploateringsprojektet.

Exploatörerna svarar för de kostnader som uppkommer i samband med planens genomförande inom kvartersmark samt i övrigt kostnader enligt genomförandavtal med kommunen.

Behovsbedömning

Kommunen har gjort en behovsbedömning enligt PBL 5 kap. 18§ och Miljöbalken (MB) 6 kap. 11§ för aktuellt program. Kommunen har bedömt att programmet inte medför någon betydande miljöpåverkan. Vid behovsbedömningen har kriterier i MKB-förordningen bilaga 4 särskilt beaktats och ansetts vara uppfyllda. Programförslaget medger inte användning av programområdet för ett av de ändamål som anges i PBL 5 kap. 18§, varför kriterierna i MKB-förordningen bilaga 2 inte behöver särskilt beaktas.

Med hänvisning till ovanstående bedöms kommande detaljplaner som baseras på programmet ej att kräva miljöbedömningar. Behovsbedömningar kommer formellt att göras inom ramen för detaljplanerna.