



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

Datum: 2017-08-29
Diarienummer: 0488/12

Lena Hasselgren
Telefon: 031-368 19 42
E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Detaljplan för Handel, bostäder mm i Skra Bro inom stadsdelen Björlanda i Göteborg

Samrådsredogörelse

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 20:e januari 2015 att genomföra samråd för detaljplane-förslaget. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samråds-krets, bilaga 1, under tiden 4:e februari till 17:e mars 2015.

Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret och på Trulsegårdsskolans bibliotek i Björlanda under samrådstiden. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt/.

Sammanfattning

Allvarligaste invändningen bland inkomna synpunkter är från allmänheten som anser att planförslaget innehåller en för hög exploatering. Både med hänvisning till vad som passar in i landskapet och med tanke på trafiksituationen i stort i denna del av Hisingen.

Invändningar från statliga myndigheter och kommunala nämnder handlar även de om exploateringsgrad. Där exempelvis Trafiknämnden anser att exploateringen är för hög med hänsyn till rådande trafiksituation. BRG, Fastighetsnämnden och Trafikverket anser däremot att exploateringen bör hållas högre då det bland annat är viktigt att komplettera bostadsutbudet med lägenheter och att bebyggelse bör koncentreras kring befintliga kollektivtrafikstråk.

Länsstyrelsen anser att de frågor som behöver tas omhand i den fortsatta planeringen i huvudsak är trafikbuller, geoteknik, MKN för vatten, dagvattenhantering, trafiksäkerhet och relationen till pågående arbete med tillägg till översiktsplanen för jordbruksmark.

Vad gäller trafikbuller anser Länsstyrelsen att planområdets läge inte kan motivera dåvarande avsteg från huvudregeln i Boverkets allmänna råd (2008:1). Länsstyrelsen anser att det geotekniska underlagsmaterialet behöver kompletteras i enlighet med SGI:s yttrande. Dagvattenhanteringen kan behöva en ökad renings- och fördröjningskapacitet med tanke på

nuvarande och framtida klimat, för att långsiktigt begränsa belastningen på vattendrag och MKN för vatten. Länsstyrelsen saknar ett enhetligt trafiksäkerhetstänk för kopplingarna över Björlanda- och Kongahällavägen.

Kontoret har bedömt att kapaciteten på utfarterna från planområdet får ligga till grund för möjlig exploatering. Trafikkontoret har efter samrådet tagit fram en trafikanalys för Skra Bro (2016-04-28) som utreder kapaciteten i korsningen vid Björlandavägen/Kongahällavägen. Dagens utformning av cirkulationsplatsen med en ny utfart från pendelparkeringen i cirkulationens västra ben, anses som en tillräcklig utformning kapacitetsmässigt om trafikmängderna fortsätter vara som dagens flöde, inkl. alstring från exploateringarna. Reservytan för ett extra högersvängfält säkerställs som allmän plats på plankartan. Förbindelser gång- och cykelväg förbättras vid cirkulationen.

När detaljplanen togs upp för beslut om samråd i byggnadsnämnden 20:e januari 2015 yrkade BN att en ökning av exploateringen skulle arbetas in i detaljplanen vilket gjorts. Utredningar som tillhör planhandlingarna har reviderats inför granskning.

Vad gäller hushöjder så har kontoret bedömt att exploateringen kan hållas hög utan att hushöjderna överstiger 5 våningar. Våningshöjder har ökats mot Kongahällavägen och Björlandavägen. En tätare och något lägre bebyggelse föredras framför en gles och hög, vilket prövats inom planarbetet, punkthus har utgått till förmån för gårdshus i småskalig kvartersstruktur. Hänsyn har tagits till buller- och parkeringsfrågor.

Framförda synpunkter har i övrigt till stor del kunnat beaktas genom mindre ändringar i planhandlingarna.

Ett kompletterande samråd har utförts den 12 juli – 22 augusti 2017 för att justera vägrättsgränser för Björlandavägen och Kongahällavägen. Trafikförslag med justering av vägrättsgränser har framtagits i dialog mellan Trafikverket och kommunen för att överensstämja med framtida vägrättsgränser. Detaljplaneområdet har därför utökats, inom det utökade planområdet ingår även en pumpstation norrom Björlandavägen samt utökad pendelparkering med ny modellering av bäck.

Inkomna synpunkter i det kompletterande samrådet från Länsstyrelsen berör strandskydd, att kommunen behöver motivera valet av plats för pumpstation inom strandskyddat område. Trafikverket för fram att avtal mellan Trafikverket och kommun krävs för att reglera genomförandet av åtgärder. Parkeringsbolaget framför att all parkering ska vara öppen för samnyttjande i möjligaste mån och främja hållbarhet. Synpunkter återfinns i slutet av dokumentet.

Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till fastighetskontoret, fastighetsägare och berörda konsulter för kännedom och ev. beaktande vid planens genomförande.

Inkomna synpunkter Samråd och stadsbyggnadskontorets kommentarer

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

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Fastighetsnämnden

Fastighetskontoret ställer sig positivt till detaljplaneförslaget, dels genom att det med ett stort antal bostäder bidrar till bostadsförsörjningen, dels genom att förtätning sker i ett område med god tillgänglighet till kollektivtrafik.

Fastighetskontoret förutsätter vidare att man i granskningsskedet prövar möjligheten till en högre bebyggelse (5-6 våningar) utmed Kongahällavägen och Björlandavägen, eftersom det ytterligare kan bidra till bostadsförsörjningen och att stärka underlaget till en förbättrad kollektivtrafik.

Planeekonomin bedöms som relativt god med inkomster som överstiger utgifterna.

Fastighetskontoret tillstyrker förslaget till detaljplan, med beaktande av ovan nämnda synpunkter.

Kommentar:

Exploateringsgrad och hushöjder har utretts i planarbetet och planförslaget har utökats till att nu omfatta ca 600 bostäder. Villabebyggelse har utgått till förmån för gårdshus i den nedre södra delen av området samt antalet våningar för flerbostadshusen längs Kongahällavägen och Björlandavägen har höjts till fem våningar. Balans mellan landskapsbild, trafikkapacitet och bostadsförsörjning i kollektivtrafiknära läge eftersträvas.

2. Trafiknämnden

En exploatering kring Skra Bro går inte i linje med de strategiska inriktnings- och planeringsdokument som tagits fram för Göteborgs Stad såsom trafikstrategin, strategi för utbyggnadsplanering samt tillämpning av riktvärden för trafikbuller.

Detaljplanen medför både en ökad trafikalstring i ett område som upplevs ha en underdimensionerad infrastruktur, långt till service samt höga bullernivåer för de boende.

Förutsättningarna förändrades då detaljplanen togs upp i BN (2015-01-20) för beslut om samråd. BN yrkade då att en ökning av exploateringen skall arbetas in i detaljplanen inför samrådet.

Plankartan har reviderats och medger nu en exploatering av ca 460 bostäder i området. Möjlighet till ytterligare ökning skall utredas fram till granskningsskedet av detaljplanen. Inga utredningar är reviderade utefter den ökade exploateringen, vilket gör det omöjligt för trafikkontoret att bedöma vilken påverkan den ökade exploateringen medför på bl.a. bullernivåer och kapacitet.

Biltrafik

Exploateringen kommer att bidra till att öka resandet med bil i ett område där de boende i omgivningen upplever trafiksituationen som hårt ansträngd, då Skra Bro ligger långt ifrån centrum och servicefunktioner. Området har en alltför låg täthet för att kunna tillgodose den service som trafikstrategin strävar efter och är en förutsättning för att uppnå ett hållbart resande. En ökning av exploateringsgraden medför att kapaciteten i korsningen vid Björlandavägen måste utredas ytterligare i det fortsatta arbetet. Planförslaget medför en ytterligare ökning av trafiken på Björlandavägen ner mot Swedenborgsplatsen

Parkering

Detaljplanen följer gällande vägledning för parkeringstal, och trafikkontoret förutsätter att denna inriktning kvarstår i det fortsatta arbetet. Trafikkontoret önskar utreda om det går att skapa ytterligare bilplatser på pendelparkeringen i det fortsatta arbetet.

Kollektivtrafik

Skra Bro är idag en bytespunkt för kollektivtrafiken som utvecklas positivt i planförslaget, då hållplatser placeras nära handel och pendelparkeringen blir större.

Trafikbuller

Trafikkontoret anser att Skra Bro inte är ett avstegsområde för buller, då planförslaget inte uppfyller de riktlinjer som finns för avsteg enligt ”/Kommunal tillämpning av riktvärden för buller” Idag finns nyetablerade områden utmed Kongahällavägen som klagar på störande buller, trots att avståndet till vägen är längre och bullernivåerna är lägre än vid Skra Bro.

Den framtagna bullerutredningen visar att ekvivalenta ljudnivåer vid fasader mot Kongahällavägen inom planområdet hamnar mellan 60-65 dBA. Framtagen bullerutredning avser en lägre exploatering än vad planförslaget medger. De nya förutsättningarna måste utredas i det fortsatta arbetet, med anledning av att bullervärdena då förväntas öka ytterligare.

Dagvatten

Tillsynsmyndigheten har förändrat tillsynsarbetet och kräver att staden i sina byggprojekt, redovisar hur kommunens vägar påverkar med luft, buller, och vatten i form av flöden och föroreningar. (ämnen och partiklar). Dagvattenutredningen måste därför kompletteras i det fortsatta arbetet. Utformning, redovisning av vattenmängd och föroreningar av planområdet ska vara klart före granskningskedet.

Justering av verksamhetsområde dagvatten förutsätts ske och ska vara klart i samband med laga kraft av planen.

Ekonomiska konsekvenser

Investeringskostnaderna för detaljplanen är inte fastställda. De ekonomiska konsekvenserna för trafiknämnden skall utredas vidare i det fortsatta arbetet. Trafiknämnden får utgifter för anläggande av pendelparkering, samt ökade kostnader för skötsel och underhåll av gator, gång-, cykel- och mopedväg, torg och pendelparkering.

Barnperspektivet

Trulsegårdsskolan med fritidsgård, bibliotek och idrottsverksamhet är en social mötesplats för framförallt unga i Björlanda. Planförslaget innebär att busshållplatserna flyttas närmare bebyggelsen. Detta medför att de barn som använder den hållplats som ligger vid Björlandavägen får en tryggare och trafiksäkrare gångväg till och från skola samt idrottshall.

De barn som kommer att bosätta sig i det nya planområdet erbjuds trafiksäkra gång- och cykelvägar både inom och utanför bostadsområdet.

Jämställdhetsperspektivet

Det är viktigt att beakta tryggheten vid detaljutformningen av allmänna platser i det fortsatta arbetet. Framförallt pendelparkeringar samt hållplatser kan upplevas otrygga under dygnets mörka timmar.

Mångfaldsperspektivet

Trafikkontoret har inte funnit några aspekter ur mångfaldsperspektivet.

Miljöperspektivet

Den nyligen antagna trafikstrategin anger att minst hela resandeökningen, som kommer av exempelvis nybyggnation, ska ske med hållbara färdmedel såsom gång-, cykel- och kollektivtrafik. Det är också dessa trafikslag som göteborgarna ska kunna och vilja använda som sina vanligaste färdmedel. Området är av sådan karaktär att det är svårt att få boende att i lika stor utsträckning att välja kollektivtrafik som i till exempel innerstaden och mellanstaden. Detta medför sannolikt att exploateringen kommer att bidra till att öka resandet med bil, då Skra Bro dessutom ligger långt ifrån centrum och servicefunktioner.

Omvärldsperspektivet

Trafikkontoret har inte funnit några aspekter ur omvärldsperspektivet.

Kommentar:

Projektet Skra Bro överensstämmer med översiktsplanen, anges som utvecklingsområde för bostäder med rekreationsytor. Möjlighet till ytterligare exploatering har utretts inom planarbetet. Trafikkontorets representanter är delaktiga i projektarbetet och bevakar vad som är lämpligt trafikalt, både i sin helhet och på detaljnivå. Berörda utredningar har reviderats inför granskningskedet.

Trafikkontoret har efter samrådet tagit fram en trafikanalys för Skra Bro (2016-04-28) som utreder kapaciteten i korsningen vid Björlandavägen/Kongahällavägen. Cirkulationsplatsen vid Kongahällavägen/Björlandavägen har en begränsad kapacitet på grund av ojämnt fördelade trafikströmmarna samt höga flöden som råder genom cirkulationen under eftermiddags-maxtimmen.

Dagens utformning av cirkulationsplatsen med en ny utfart från pendelparkeringen i cirkulationens västra ben, anses som en tillräcklig utformning kapacitetsmässigt om trafikmängderna fortsätter vara som dagens flöde, inkl. alstring från exploateringarna. Om trafikflödet skulle öka med ca 10% eller mer utifrån dagens trafik (+alstring från exploateringarna) rekommenderas en fri högersväng från Kongahällavägen i riktning mot Björlandavägen. Reservytan för ett extra högersvängfält säkerställs som allmän plats på plankartan. Pendelparkeringen har utökats i så hög mån som möjligt med hänsyn till en omdragning av bäcken och anmälan om vattenverksamhet. Pendelparkeringen ger nu plats för ca 260 pendel p-platser.

Bullerhanteringen utgår från den nya bullerförordningen, uppdatering av trafikbullervärden har utförts som visar att ny bebyggelse klarar gällande riktlinjer för buller. Tidigare skillnadsberäkningar för buller vid bullerplank av 1 m har utförts.

Dagvattenutredningen har kompletterats, redovisar avsikten att bilda en gemensam dagvattenanläggning mellan kommun och intressenter. Dagvatten föreslås hanteras genom att avleda vattnet i ett ledningssystem genom trumma under Kongahällavägen mot pendelparkeringen i väster för att där fördröja och rena vattnet i en gemensam anläggning.

3. Park och naturnämnden

I förslaget ingår en bostadsnära park på cirka 0,5 hektar. Boende i Björlanda saknar i dagsläget anlagd park. Ur ett socialt perspektiv är den föreslagna parken positiv, då anlagd park skapar andra värden än naturmark.

Parkens storlek är avgörande för hur mycket den används. Storleken i planförslaget är väl tillgodosett. Däremot är parkens entréer otydligt definierade i förslaget. Otydliga entréer påverkar användandet i negativ riktning, eftersom det blir svårt för besökare att enkelt hitta dit. Park- och naturförvaltningen föreslår därför att en del av kvartersmarken blir till allmän parkmark.

Planförslaget innebär att park- och naturförvaltningen får ökade driftskostnader för den parkmark, naturmark och lekplats, som överförs till park- och naturnämnden. Park- och naturförvaltningen får även ökade driftskostnader för skötseln av träd på ytor som överförs till Trafikkontoret. Planförslaget innebär även att ett icke-trafiktalt torg ska anläggas och skötas, vilket ger ökade driftkostnader. De ekonomiska konsekvenserna bör därför beaktas i den fortsatta beredningen av ärendet.

Förvaltningen ser positivt på kreativa och estetiska lösningar gällande dagvattenhantering. Driftfunktionen för öppna diken och dammar som ingår i dagvattensystem tar förvaltningen inte ansvar för. Det är viktigt att ansvarsfördelningen för öppna dagvattensystem framgår tydligt i genomförandebeskrivningen.

Kommentar:

Parkens entréer bör i det fortsatta planarbetet studeras vidare tillsammans med Park och Natur, exploatörer och representanter från Trulsegårdsskolan. I detaljplanen värnas även siktlinjer som löper genom området och strålar samman mot parken genom prickmark på kvartersmark.

Genomförandebeskrivningen förtydligas med ansvarsfördelning.

4. Miljönämnden

Miljö- och klimatnämnden tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att förvaltningens synpunkter beaktas.

Nämnden anser att det finns tämligen god tillgänglighet till kollektivtrafik, men sannolikt finns det också utrymme för förbättringar. Det är viktigt att ha tillräckligt med plats på pendelparkeringarna samt tillgång till cykelparkering för att gynna närområdets användande av kollektivtrafiken.

Riktvärdet för trafikbuller överskrids vid bebyggelsegräns. Förvaltningen bedömer dock att det finns motiv till att göra avsteg enligt stadsbyggnadskontorets PM om buller som ingår i samrådshandlingarna. Möjligheten till låga bullerskärmar längs vägarna bör utredas, då de sannolikt kommer förbättra ljudmiljön i stort.

Utformningen av den nya bäckfåran av Låssbybäcken är viktigt att den utförs på bästa sätt för öringens behov samt att själva grävarbetet sker under den tid på året som innebär minst störning för öringen, det vill säga under sommaren. Frågan om kompensationsåtgärder kvarstår att utreda.

Förvaltningen påminner vidare om att nyanläggning av dagvattenanläggningar sedan 2014 är anmälningspliktiga till miljöförvaltningen.

Kommentar:

Nya trafikbullerberäkningar har utförts samt möjlighet till bullerskärm har tidigare utretts. Under planarbetets gång har dock en ny bullerförordning inträtt. Stadsbyggnadskontoret tillämnar förordningens riktvärden. Trafikbullerberäkningar har reviderats i planarbetet och visar att riktlinjer för accepterade bullernivåer bostäder följs.

Cykelparkering integrerad inom pendelparkering redovisas i Trafikförslag (2017-05-04) som framtagits av Trafikkontoret och ÅF. Kompensationsåtgärder tas fram tillsammans med representanter från mark och naturförvaltningen och miljöförvaltningen inom planarbetet. PM Modellering bäck samt tillägg fiskeribiologiska värden, anger kompensationsåtgärder och rekommendationer som ska följas vid utformning, projektering och omledning av bäcken samt trummor för att tillgodose djurarters behov och inverka så positivt som möjligt för fauna och djurliv. Förtydligas att grävarbete sker under sommar.

Information om anmälningsplikt vidarebefordras till exploatörerna och är inlagd i planbeskrivningen.

5. Kretslopp och vattennämnden

Avfall

En hållbar avfallshantering för såväl bostäder som verksamheter bygger på sortering i flera fraktioner. Avfallsutrymmena i flerbostadshusen bör vara rejält tilltagna så att sortering i flera fraktioner blir möjlig. Utrymmena ska vara lättillgängliga både för dem som lämnar avfall och för tömningsbilarna som hämtar. Gemensamma miljöhus har visat sig fungera mycket bra i stället för flera soprum. Fastighetsägarna behöver även tänka på att de ska ha en lösning för hur grovsopor ska hanteras. Grovsoprum är ett bra alternativ då det medför en hög service för de boende samt att det även kan fungera för återbruk. Om exploatörerna vet vilken typ av avfallslösning de kommer välja så kan den nämnas under rubriken Avfall. Om det i dagsläget är oklart vilket system för avfallshanteringen som kommer väljas går det skriva något liknande som det som står under rubriken Avfall i detaljplan för Gunnilse centrum.

Planens lokalgator samt de illustrerade gatorna på kvartermark ger god tillgänglighet till de olika kvarteren och bra rundkörningsmöjligheter.

Backning eller backvändning får inte förekomma i närheten av förskolor, skolor eller äldreboenden. Det är positivt att situationen vid Trulsegårdsskolan förbättras i samband med planen.

Ny placering av Skra bros befintliga återvinningsstation vid handel och torg är bra. Förpacknings- och tidningsinsamlingen kommer söka bygglov för återvinningsstationen. Men det är med kretslopp och vatten som markarrendeavtal för ytan ska skrivas, vilket kan nämnas i handlingarna. Det är bra om planeringen av återvinningsstationen samt bygglovsansökan kan samordnas med övrigt byggande. Kontakt för detta är kretslopp och vatten och Förpacknings- och tidningsinsamlingen.

I planbeskrivningen behöver ordet återvinningscentral justeras till återvinningsstation (en återvinningscentral är en större anläggning, en återvinningsstation är där man lämnar förpackningar och tidningar).

Goda råd och riktlinjer finns i skriften Gör rum för miljön som finns på www.goteborg.se. Kretslopp och vatten står gärna till tjänst framöver vad gäller planering av soprum och övrig avfallshantering.

Ledningsutbyggnad

Behovet av allmän VA-ledningsutbyggnad inom planområdet bedöms till ca 1.200 m. Ledningarna förläggs företrädesvis i allmän platsmark, men två begränsade sträckor behöver förläggas inom kvartermark, där u-område och sedermera ledningsrätt kommer att krävas.

Dessutom måste en befintlig ledningssträcka om ca 200 m läggas om. Ny ledningsförläggning blir i markerat u-område utmed Björlandavägen. Kostnaden för ledningsomläggningen ska inte belasta va-kollektivet.

De flacka nivåförutsättningarna gör att också en pumpstation för spillvatten måste anläggas. Möjligen kan denna placeras utanför planområdet, omedelbart norr om Björlandavägen. Alternativ placering är inom kvartermark på i plankartan redovisad yta för parkering, vilket i så fall medför att plats för detta måste skapas i planen. Fortsatt utredning får visa vilken placering som är genomförbar.

Dricksvatten

Dricksvattenanslutning kommer att kunna ske till blivande allmänt ledningsnät i lokal-gator. Kapaciteten på allmänt ledningsnät för dricksvatten medger uttag av brandvatten motsvarande områdestyp A1; VAV publikation P 83. Lägsta normala vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivån + 49 m. I de fall högre vattentryck önskas får detta ordnas och betalas av fastighetsägaren.

Spillvatten

Avloppsnätet inom kvartersmark ska utformas som duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten. Spillvattenanslutning kommer att kunna ske till blivande allmänt ledningsnät i lokal-gator.

Spillvattnet avleds till befintlig pumpstation Skra Bro, som pumpar spillvattnet vidare söderut utmed Kongahällavägen mot befintlig pumpstation Låssbyvägen. Båda pumpstationerna samt del av mellanliggande ledningsnät har i nuläget begränsad kapacitet. Utredningsarbete pågår avseende åtgärder på ledningsnät och pumpstationer.

Dagvatten

Dag- och dräneringsvatten ska i första hand tas om hand lokalt inom kvartersmark genom infiltration eller i andra hand fördröjas i magasin och vid behov avledas till allmän dagvattenledning eller dike. Dagvattenanslutning kommer att kunna ske till blivande allmänt ledningsnät i lokal-gator.

Trög avledning bör eftersträvas. Utförd dagvattenutredning föreslår att öppna dagvattensystem som svackdiken, kanaler m m tillämpas i så stor utsträckning som möjligt. Även permeabla ytor och gröna tak rekommenderas.

Programmet för Skra Bro visar på en fortsatt exploatering av området efter denna detaljplan. Det är viktigt att ta med detta vid dimensionering (vattengångar och kapacitet.) av dagvattenledningen i den nya lokal-gatan och trumman under Kongahällavägen, om dessa områden ska nyttja samma dagvattensystem. Höjdsättning av området ska göras så att dagens blöta områden undviks vid byggnader, samt att fördröjningsåtgärder och yttlig avrinning vid stora regn blir genomförbart. Möjlig dagvattenhantering för planområdet presenteras i utredningen ”PM dagvattenutredning - Skra Bro etapp 2” (2014-12-17, Ramböll).

Materialval för utvändiga ytor ska väljas med omsorg om miljön. Till exempel ska oskyddade ytor av koppar eller zink undvikas för att minska risken för föroreningar i dagvattnet.

Klimatanpassning

Lägsta höjd på färdigt golv, för att anslutning med självfall ska tillåtas, ska vara 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt med hänsyn till risk för uppdämning i allmänt dag- och spillvattensystem.

Trädplantering

Vid trädplantering gäller som grundregel att ett skyddsavstånd på 4 m mellan trädets rothals och ytterkant ledning ska hållas. Avsteg från grundregeln kan göras endast i speciella fall och efter godkännande från Kretslopp och vatten som då kan komma att ställa krav på att skyddsåtgärder, exempelvis rotspärrar ska utföras.

Ekonomi

Kostnaden för utbyggnad av allmänna VA-ledningar på en sträcka av ca 1.200 m inom planområdet har beräknats till 10 Mkr. Kostnaden för omläggning av allmänna VA-ledningar på en sträcka av ca 200 m har beräknats till 1,4 Mkr. Omläggningskostnaden ska inte belasta va-kollektivet. Anläggningsavgifterna för vatten och avlopp har beräknats

till 15 Mkr enligt VA-taxa för år 2015. Mervärdesskatt tillkommer. Kostnadstäckningen för VA-kollektivet vid genomförande av detaljplanen blir enligt ovan 150%.

Kommentar:

Dagvattenutredningen har reviderats. Kretslopp och vattens rekommendationer har inarbetats i detaljplanen och gemensamt dialogarbete har förts. Avsikten är att bilda en gemensam dagvattenanläggning mellan kommun och intressenter. Dagvatten föreslås hanteras genom att avleda vattnet i ett ledningssystem genom trumma under Kongahällavägen mot pendelparkeringen i väster för att där fördröja och rena vattnet i en gemensam anläggning. Anläggningen föreslås bestå av antingen ett kassetmagasin och ett filtermagasin eller ett makadammagasin, och tillgodoser en ökad renings- och fördröjningskapacitet.

Återvinningscentral har utgått inom planområdet efter dialog med Kretslopp och vatten där man gemensamt kommit fram till att det är möjligt att prioritera pendelparkeringens yta och istället nyttja den befintliga återvinningsstationen som är belägen norrom planområdet.

En befintlig pumpstation för spillvatten samt en befintlig byggnad som inrymmer en tryckstegringsstation för dricksvatten är placerade inom parkeringsytan väster om Kongahällavägen. E- område skapas för att säkra tillgängligheten till de båda anläggningarna. Ny pumpstation har placerats norrom Björlandavägen inom breddat område i dialog med bland annat Kretslopp och Vatten, Trafikverket och utökade vägrättsgränser, utanför kvartersmark för pendelparkering, för att tillgodose allmänt intresse av utökad pendelparkering och ledningsutbyggnad.

6. Kulturförvaltningen

Planområdet ligger vid en känslig plats i den öppna dalgången. Kulturförvaltningen befarar att det föreslagna uppstickande höga huset alltför mycket kommer att dominera dalen så att det lågmälda samspelet mellan dalen, dess byar och den medeltida kyrkan och järnålders gravfält försvagas. Kvalitetsprogrammet visar inte tillräckligt tydligt vilken inverkan byggnationen får på dalen som helhetsmiljö.

Det är väsentligt att hålla dallandskapet levande och öppet. Därför vill kulturförvaltningen avstyrka föreslagen pendelparkering som inkräktar på detta landskapsrum. En pendelparkering bör kunna integreras i den nya centrummiljön öster om Kungahällavägen.

Kulturförvaltningen är vidare mån om att ett respektfullt avstånd lämnas mellan det nya bostadsområdet och Kvisljungeby med bybebyggelse och de närmast kringliggande markerna. Föreslagen exploatering i den aktuella detaljplanen inkräktar inte på detta område.

Skålgroparna som framkom vid den arkeologiska utredningen ger området en historisk förankring för nya boende i området. Stensättningen på bergsimpedimentet är en grav och kan på samma sätt som skålgroparna påminna om tidigare Björlandabor som bott i området. De båda fornlämningarna bör skyltas. Detta ligger i linje med detaljplanens intentioner att sträva efter att det nya ska uppfattas ha en lokal anknytning så att historia om området kan berättas.

Kommentar:

En avvägning mellan landskapsbild och bostadsförsörjning ligger till grund för planförslaget. Se även sammanfattning angående möjligheten till att exploatera med en tätare och lägre bebyggelse.

En pendelparkering har inte bedömts möjlig att integrera i centrummiljön. Det är också viktigt att skapa möjlighet för fler att gå från bostaden till hållplatsen.

Att fornlämningarna bör skyltas har lagts in i planbeskrivningen, regleras dock inte i detaljplan.

7. SDF Västra Hisingen

Förvaltningen tillstyrker förslaget. Förvaltningen anser att det är bra att ett nytt centrum med äldreboende byggs i Björlanda. Här finns förutsättningar för att skapa nya mötesplatser. En sådan skulle vara det nya äldreboendet som kan ha gemensamhetslokaler, café etc. som kommer invånarna till del. Det finns även intresse hos förvaltningen att etablera en större daglig verksamhet i Skra Bro. Angöringen till Trulsegårdsskolan och förskolan ingår inte i planarbetet. Förvaltningen vill dock understryka vikten av att kompletterande åtgärder genomförs, av Lokalförvaltningen, så att den blir trygg och bra.

I plankartan anges att husen ska vara fyra våningar. Möjligheten att uppföra flerbostadshus i fem och sex våningar ska dock arbetas in i det fortsatta arbetet. Förvaltningen anser att det är av stor vikt att de utredningar som behöver kompletteras p.g.a. av en högre exploatering kommer tillstånd. Gestaltningen och höjden på byggnaderna har framhållits som mycket viktigt av invånarna under hela processen.

Det är viktigt att gator och stråk i området görs tydliga och väl upplysta för att skapa god trygghetsupplevelse, vilket i sin tur är viktigt ur ett jämlikhetsperspektiv. En ny bebyggelse som till ca 50 % består av flerbostadsbebyggelse, kan medverka till att minska segregation och öka blandningen i bebyggelsemönster. Den kan också öppna för möjligheten för redan boende i området till ett alternativ boende vid t.ex. en separation.

Vid de ungdomsdialoget som stadsbyggnadskontoret hade under sommaren 2013 i Björlanda sade många att det behövs fler lägenheter, speciellt hyreslägenheter. Över hälften av ungdomarna som deltog sa att de kan tänka sig att bo i lägenhet i området i framtiden. Det är viktigt att trygga gång-, cykelvägar och övergångsställen skapas. Området runt skolan kommer att befolkas även utanför skoltid som kan ge en ökad känsla av trygghet. Planförslaget ger goda förutsättningar för lek och utomhusvistelse.

Önskemål har funnits att en förlängning av spårvagnslinje från Länsmansgården till Björlanda Kile via Björlandavägen och Skra Bro skulle ingå i det tidigare utarbetade programmet. Detsamma gällde färjelinje för persontrafik från Björlanda Kile till Göteborgs norra skärgård. Förvaltningen framför att önskemålet om spårvagnslinje finns med som ett prioriterat mål i nämndens inriktningsdokument för 2015.

Förvaltningen ser med stor oro på den trafiksituation som råder vid Kongahällavägen förbi Domarringen och Torslandakrysset på tidiga morgnar och sena eftermiddagar. De ser det är positivt att Trafiknämnden tagit fram förslag på 20 åtgärder för att komma tillrätta med den rådande trafiksituationen. De ser också med tillförsikt på att förslaget om en ny tvärförbindelse mellan Kongahällavägen och väg 155 tas fram snarast samt markerar vikten av att arbetet kring att lösa den trafiksituation som just nu råder i Torslanda fortlöper. Förvaltningen anser att det är viktigt att bostadsbyggandet prioriteras och att Torslanda fortsätter att utvecklas.

Kommentar:

Förslaget har bearbetats såväl inom kvartér och allmän platsmark, park, samt kompletterats för att skapa en tätare bebyggelse som underlag till en utveckling av Skra Bro som centrumpunkt. Tydliga kopplingar till närområdena har eftersträvat samt en varierad bebyggelsestruktur. Noteras att kompletterande åtgärder kan komma behövas för att säkerställa en god angörings- och vistelsemiljö. Ett Trafikförslag har utarbetats i samverkan mellan Trafikverket och Trafikkontoret där förslag till åtgärder framtagits. Trafikkontoret har efter samrådet även tagit fram en trafikanalys för Skra Bro (2016-04-28) som utreder kapaciteten i korsningen vid Björlandavägen/Kongahällavägen. Dagens ut-

formning av cirkulationsplatsen med en ny utfart från pendelparkeringen i cirkulationens västra ben, anses som en tillräcklig utformning kapacitetsmässigt om trafikmängderna fortsätter vara som dagens flöde, inkl. alstring från exploateringarna. Arbeta med planering av framtida trafikåtgärder fortlöper.

8. Lokalförvaltningen

Ingen erinran.

9. Göteborg Energi - Fjärrvärme

I nuläget finns inte fjärrvärme framdraget till Skra Bro, utan förslaget är att det anläggs en lokal produktionsanläggning på ett lämpligt ställe i närheten av den föreslagna bebyggelsen. Göteborg Energi kan idag inte säga hur stor yta den lokala produktionsanläggningen kräver. Detta alternativ får utredas tillsammans med Stadsbyggnadskontoret.

Kommentar:

Noteras, kontakt kommer att tas i det fortsatta planarbetet.

10. Göteborg Energi Gothnet

Observera befintliga optokablar och rör enligt bifogad lägeskarta. Göteborg energi är väldigt intresserade av att bli informerade längre fram i planarbetet angående eventuella schakter, el-, fjärrvärmeanslutning, m.m. Göteborg energi kan då förlägga rör och leverera bredband, IT-tjänster, om intresse finns.

Kommentar:

Noteras, kontakt kommer att tas med ledningsägare inför exploatering.

11. Räddningstjänsten

Räddningstjänsten förutsätter att området byggs ut med vattenledningar och brandposter enligt VAV p83 för områdestyp A2.

Området hamnar mitt på gränsen för inom vilket avstånd insatstiden kan förväntas vara max 10 min. Detta har betydelse för hur utrymning kan projekteras, och därmed hur byggnader måste utformas, från bostadshus som ej är friliggande eller har fler än 3 våningsplan. Detta omnämns kortfattat i planbeskrivningen.

I övrigt ingen erinran.

Kommentar:

Noteras.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

12. Länsstyrelsen

Buller

Länsstyrelsen anser att planområdets läge inte kan motivera avsteg från huvudregeln i Boverkets allmänna råd (2008:1).

Det finns skillnader mellan bullerutbredningskartan för ekvivalent ljudnivå (5321-24) och bullerkartan för ekvivalent ljudnivå vid fasad (5321-26), jämför exempelvis kvarteret längs Björlandavägen sydost om parkeringen. På bullerutbredningskartan uppgår fasadnivåerna här till över 65 dB(A), medan i motsvarande beräkning för ekvivalent ljudnivå vid fasad är nivåerna lägre. Kommunen behöver tydliggöra orsaken till skillnaderna i beräkningarna.

Geoteknik

Det finns enligt Statens Geotekniska Institut (SGI) en brist i att de geotekniska utredningarna inte undersökt lerans sensitivitet, mot bakgrund att sensitiviteten uppmätts till mellan 10 och 70. Det innebär förekomst av kvicklera. Vidare anser SGI att osäkerhet råder kring stabiliteten närmast Osbäcken.

I *PM Översiktlig dagvattenutredning Skra Bro etapp 1* anges fördröjnings-behov för 13 olika delområden och förslag på placering av fördröjningsmagasin för dagvatten. Enligt SGI saknas dock en bedömning av hur ett dagvattensystem med en mängd ytliga magasin och översvämningssytor kan påverka markstabiliteten.

MKN

Det råder, som kommunen kan konstatera, inte några miljö kvalitetsnormer (MKN) för Osbäcken; dock leder Osbäcken vidare till Nordre älvs fjord, en vattenförekomst som omfattas av MKN enligt EU:s vattendirektiv. Det saknas en konsekvensbedömning av planens effekter på MKN för Nordre älvs fjord. En så storskalig exploatering av naturmark nära Nordre älvs fjord kommer oundvikligen att ha en viss påverkan på vattenförekomsten.

Dagvattenhantering

Kommunen har inte valt att prioritera en långsiktig dagvattenlösning. Ett exempel är att öppna fördröjningsmagasin och översvämningssytor, som föreslogs i *PM Översiktlig dagvattenutredning Skra Bro etapp 1*, ersatts av främst underjordiska fördröjningsmagasin, med begränsad reningsförmåga och kapacitet. Vid exploatering av naturmark och kulvertering av bäckar som har god reningsförmåga leder detta oundvikligen till ökad förorenings-belastning på Osbäcken, som är värdefull för fisk. Det är av stor vikt att kommunen arbetar fram lösningar som ger tillfredställande rening av dagvattnet. Omgrävningen av bäcken, placering av dagvattenanläggningar och brunnar måste planeras noggrant i det fortsatta skedet. Dagvattendiken längs Björlanda- och Kongahällavägen föreslås fungera som översvämningssytor vid extrema regntillfällen. Länsstyrelsen vill poängtera att dagvattendiken utmed vägar i första hand är avsedda att hantera vägdagvatten och inte ökat dagvatten från planområden.

Länsstyrelsen anser att samtliga projekt bör ta hänsyn till effekterna av ett förändrat klimat, med ökade flöden och intensivare nederbörd. Till utställningen av detaljplanen behöver kommunen särskilt beskriva konsekvenserna av ett förändrat klimat för aktuellt område.

Råd enligt 2 kap. PBL:

Förhållande till ÖP

Göteborgs gällande översiktsplan har angivit aktuellt område som förändrad markanvändning, bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor. I översiktsplanen finns dock generella rekommendationer för kustnära områden och skärgården att utveckling i första hand bör ske i anslutning till god kollektivtrafik och knutpunkter. Länsstyrelsen har tidigare påpekat att området i dagsläget inte har någon knutpunkt för kollektivtrafiken. Till översiktsplanen har kommunen tagit fram förslag på tillägg för jordbruksområden, som varit på utställning. Länsstyrelsen anser att kommunen bör förtydliga hur denna detaljplan anpassats till förslag om tillägg till översiktsplanen om jordbruksmark och hur exploateringen inte ska bidra till ytterligare fragmentering av jordbruksmarken på Hisingen.

Naturmiljö

Biotopskyddsdispens krävs för åtgärder på öppna diken, vilket Länsstyrelsen tidigare påpekat. De berörda dikena bör kunna nyttjas av groddjur för födosök och spridning i landskapet. I övrigt har de tämligen låga naturvärden. Enligt Länsstyrelsens bedömning undviks exploatering av den enda av de åkerholmar som omfattas av det generella biotopskyddet (den norra) varför ingen dispens krävs i denna del. Länsstyrelsen har i dagsläget inte erhållit någon dispensansökan.

Länsstyrelsen har tidigare poängterat att särskild hänsyn måste tas till groddjur. Enligt utförd inventering är området rikt på groddjursförekomster. Här förekommer samtliga av länets groddjur (förutom strandpadda) i vad det verkar livskraftiga populationer. I den aktuella detaljplanen är det i synnerhet till groddjurens aktiva landlevande fas samt till övervintringsperioden som hänsyn behöver tas, eftersom inga lekvatten berörs av byggnation.

Detaljplanen kan, enligt Länsstyrelsens bedömning, i allt väsentligt undvika negativ barriärpåverkan, i synnerhet om lokalgatan, som planeras mellan två lämpliga landområden för groddjur, anläggs med möjlighet till groddjurspassage, samt att Låsbybäckens spridningsfunktion bibehålls. Låsbybäckens strandskog med höga naturvärden kommer enligt planhandlingarna att undvikas. Ett sumpskogsområde (nr. 9 i naturinventeringen) som delvis utpekats som lämpligt landområde för groddjur kommer däremot att ianspråktagas som kvartersmark. Länsstyrelsen vill poängtera att förstörelse av övervintringsplatser inom området behöver ske mellan april-oktober. I annat fall krävs dispens enligt 14 § artskyddsförordningen för att döda groddjur (åkergroda), en dispens som Länsstyrelsen inte kan bevilja för ändamålet. Förlusten av övervintringsområden i stort, som ianspråktagandet av område 9 innebär, bedöms däremot inte innebära en sådan skada på fortplantningsområden och viloplatsler att dispens krävs.

Vid en eventuell biotopskyddsdispens ställer Länsstyrelsen i regel krav på att kompensationsåtgärder utförs. I närområdet finns enligt naturinventeringen några groddjursvatten i behov av restaurering, vilket kan utgöra lämplig kompensation. Även anläggande av grodtunnlar under lokalgatan (utanför planområdet) mellan område 8-9 kan utgöra kompensation.

Strandskydd

Det finns enligt Länsstyrelsens bedömning inte några hinder att upphäva strandskyddet enligt förslaget; marken är redan ianspråktagen av vägområde och parkering och behövs för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse.

Enligt planprogrammet fick Stadsbyggnadskontoret den 6 oktober 2009 i uppdrag av Byggnadsnämnden att ta fram ett program för Skra bro. Enligt Länsstyrelsens bedömning påbörjades planarbetet med programutställningen och att nu aktuell detaljplan bör upprättas enligt äldre PBL 1987:10. Kommunen får gärna bekräfta det datum då planarbetet påbörjades, eftersom det kan ha betydelse för processen vid upphävande av strandskydd.

Trafikfrågor

Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning om betydelsen av säkra gång- och cykelvägar till viktiga målpunkter inom nu aktuell och i framtida utbyggnadsetapper av Skra bro och Björlanda (yttrande dat. 2015-03-17, bifogas). Länsstyrelsen anser, med tanke på terräng och vägutformning som inbjuder till höga hastigheter, att särskilt fokus bör läggas på utformningen av korsningspunkter över Björlanda- och Kongahällavägen för att barn och ungdomar ska ha trafiksäkra förbindelser till/från skola, busshållplats och utmed gång-, cykel- och ridvägar. Det är också viktigt, som kommunen vill rekommendera, att trafikseparera gång- och cykelväg från ridväg. Det kan bidra till att minska störningarna mellan gång, cykel- och mopedtrafik från hästrafiken, vilket är positivt för ökad trygghet. Länsstyrelsen vill upplysa om rekommendationerna i VGU, *Vägar och gators utformning*, om standard för utformning av ridvägar.

Länsstyrelsen anser att kommunen bör överväga att använda de parkeringstal som används för centrala Göteborg, för att främja hållbart resande och inte bidra till kapacitetsproblem för kollektivtrafiken på överbelastade vägsträckor på Hisingen. Tillgången på parkering har stark koppling till bilanvändningen. En begränsning av parkeringstalen kan med fördel kombineras med mobility management, i enlighet med kommunens rekommendationer.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Vattenverksamhet

Länsstyrelsen anser att rekommendationerna i rapporten *Modellering och konsekvensbeskrivning av Skra Bro* ska följas och att åtgärderna kräver anmälan om vattenverksamhet. Det är positivt att kommunen i planeringen av flytten av bäcken tagit hänsyn till öring. Men även andra ingrepp i vatten-miljön kan kräva anmälan om vattenverksamhet. Det är oklart om flytten av Björlandavägen kommer att leda till ingrepp i Osbäcken. Den geotekniska utredningen är i detta avseende bristfällig, enligt yttrande från SGI. Därtill behöver del av område 12, enligt *PM dagvattenutredning Skra Bro etapp 2*, höjas med 1 meter. Kommunen bör till utställningen av detaljplanen klargöra behov av stabilitetshöjande ingrepp vid Osbäcken.

Markavvattning

Det går i nuläget inte utesluta krav på markavvattning inom del av planområdet. Markavvattning avser åtgärd för avvattning av mark i syfte att ändra markanvändningen. Detta är förbjudet i Västra Götalands län. Tillstånd söks hos Länsstyrelsen och dispens kräver särskilt skäl.

Arkeologi

Den arkeologiska förundersökningen slutfördes under december 2014. Det innebär att kulturmiljölagens bestämmelser gäller för de påträffade fornlämningarna RAÅ Björlanda 627 och 628. Ingrepp i ett fornlämningsområde kräver Länsstyrelsens tillstånd enligt kulturmiljölagen 2 kap. 12 §. Med hänsyn till fornlämningarnas art och betydelse ska tillstånd enligt kulturmiljölagen villkoras med arkeologisk slutundersökning. Enligt kulturmiljölagen 2 kap. 14 § ska den som utför arbetsföretaget svara för kostnaden för en sådan undersökning. Kommunen bör därför ta kontakt med Länsstyrelsen för att klarlägga förutsättningarna att bevara fornlämningarna i lämplig miljö alternativt klarlägga villkoren för ingrepp med efterföljande krav på arkeologisk slutundersökning.

Behovsbedömning

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

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts.

Kommentar:

Buller

Bullerförordningen gäller för planer som är påbörjade från och med 2 januari 2015. Stadsbyggnadskontoret tillämpar dock förordningens riktvärden även för planer som är påbörjade före detta datum. Den nya bullerförordningen ska fungera som vägledning av de riktvärden som den anger vid handläggning av ärenden enligt PBL och ÄPBL. Trafikbullerberäkningar har reviderats i planarbetet och tillgodoser accepterade riktlinjer enligt ny förordning. Skra Bro avses utvecklas som centrumområde med knutpunkt och även om det inte är många avgångar och byten vid Skra Bro så är det en strategisk plats längs ett viktigt kollektivtrafikstråk, samt utgör en viktig kollektivtrafikbytespunkt.

Det är ingen skillnad mellan bullerutbredningskartorna. Det som redovisades olika var buller vid fasad och buller där även reflekterande buller från fasad ingår.

Geoteknik

565 Björlandavägen, den västliga delen berör nu aktuellt planområde. Tyrens utförde flera undersökningspunkter i läget för beräkningssektion 1 för detaljplanen bland annat en kolvprovtagning Bp 503. Labresultaten från provtagningen visar att sensitiviteten varierar mel-

lan 5-25 dvs låg-mellansensitiv lera. Därmed finns minst två punkter som påvisar att kvicklera inte förekommer i direkt anslutning till Osbäckens södra sida. Att det lokalt skulle finnas kvicklera längre söder ut inom själva planområdet bör inte påverka bedömningen om konsekvenserna vid ett eventuellt skred utmed bäcken. Då det trots allt finns osäkerhet om eventuell förekomst av kvicklera inom planområdet har gällande säkerhetsfaktorer för detta projekt höjts.

Strax öster om Swecos beräknade sektion 1 utförde Tyréns en kontroll av stabiliteten ner mot Osbäcken 2008 som hänförs till SK3, stabiliteten visade sig inte vara tillfredställande från Björlandavägen ner mot bäcken. Detta resulterade i en stabilitetshöjande åtgärd till godkänd nivå som innebar att bäcken grävdes om till ett nytt läge längre norr ut. I de första stabilitetsberäkningarna av Sweco användes och redovisades sammansatta glidytor. Efter en nu utförd analys samt att utförd utredning visar att beräkningar med sammansatta glidytor ger ett osäkert resultat har därför stabiliteten räknats om med analys för cirkulärcylindriska glidytor. Resultatet visar lägsta framräknade säkerhetsfaktorer är $F_c > 1,6$ och $F_{komb} > 1,5$ vilket är på säkra sidan.

Efter samrådet har dialog förts med SGI utifrån planförslagets högre exploatering om ca 600 bostäder, där nedan synpunkter från SGI besvarats av staden och översänts till SGI.

- Angående att dikets geometri bör säkerställas i planhandlingen
- Angående stabiliteten inom naturmarken i väster.
- Angående stabiliteten för nya markbelastningar på grund av att bebyggelsen höjts

Angående att dikets geometri ska säkerställas i planhandlingen: Ett förslag till geometri och släntlutning anges i Modellerings/bäck PM.

Angående stabiliteten inom naturmarken i väster: Stabilitetsberäkningar av Tyréns i väster visar att stabiliteten är tillfredställande. Gällande säkerhetsfaktorer för hela planområdet har utredningen utgått från att de är de samma och ett flertal beräkningar visar att stabiliteten är tillfredställande för blivande förhållanden, detaljerad utredning för planläggning.

Angående stabiliteten för nya markbelastningar på grund av att bebyggelsen höjts:

All bebyggelse kommer att behöva grundläggas till fast botten eller berg och kommer därmed inte att generera några markklaster som kan påverka stabiliteten oavsett antal våningar husen får. Inga markhöjningar planeras. Lasten 20 kPa för markbelastningar i utförda stabilitetsberäkningarna är en säkerhetslast för att kontrollera att marken klarar viss oförutsedd belastning, vilket den gör, således behövs inga nya stabilitetsberäkningar. Däremot kommer vissa delar av gatorna behöva utföras med lättfyllning för att minimera sättningarna, detta medför en viss avlastning av marken som kan vara gynnsamt för stabiliteten.

I samband med bygglov/marklov och startbesked kommer det att krävas en projekthanpassad geoteknisk utredning samt detaljprojektering som visar lämpligaste grundläggningsförfarandet för blivande exploatering med hänsyn till markbelastningar, sättningar och stabilitet. Det skall därmed inte införas några begränsningar i planen som kräver pålning av byggnader, se vidare PBL. Därmed anses att stabiliteten för både nuvarande och blivande förhållanden för den nya detaljplanen har redovisats på ett fullgott sätt och att marken är lämplig att bebyggas på ett sådant sätt planen medger.

MKN

Planbeskrivningen har kompletterats med information om planens effekter på Nordre Älvs fjord. Enligt uppdaterad dagvattenutredning ger inte bebyggelseområdet någon nämnvärd effekt för Nordre Älvs fjord. Mängderna PCB7 är relativt små och de bedöms inte hota den kemiska ytvattenstatusen i Osbäcken. Ökningen i flödet som uppkommer på grund av exploateringen av Skra Bro bedöms ej påverka Osbäcken negativt gällande erosion så länge en fördröjning av 10 mm per m² hårdgjord yta genomförs. Rening av dagvatten ska ske från trafikytor och parkering. Reglering krävs även att från parkering

med fler än 30 platser ska dagvatten passera en oljeavskiljare. Dessa båda regleringar hanteras genom Miljöbalken och utgår därför som planbestämmelser.

Dagvattenhantering

Fördjupad dagvattenutredning har tagits fram. Marken har inte förutsättningar för öppna dagvattenlösningar. Dagvattenproblematiken är uppdelad i två delområden. Med utredning för dagvattnet inom det nya bostadsområdet *Dagvattenutredning*, Ramböll 2014-12-17, rev 2017-04-11, samt *Kompletterande Dagvattenutredning*, Ramböll 2017-05-18. Och en bedömning om vad omledning av biflödet till Osbäcken innebär *Modellering/Konsekvensbeskrivning*, Ramböll 2016-04-26. Utredningar redovisar ett flertal dagvattenlösningar inklusive föroreningsberäkningar MKN och dagvattenhantering vid klimatiförändringar. Dagvatten föreslås hanteras genom att avleda vattnet i ett ledningssystem genom trumma under Kongahällavägen mot den västra pendlarparkeringen för att där fördröja och rena vattnet i en gemensam anläggning. Parkytor och dagvattendiken längs med Kongahälla- och Björlandavägen föreslås fungera som översvämningsytor vid extrema regntillfällen samt ett komplement till bebyggelsemiljön.

Förhållande till ÖP

Planbeskrivning har kompletterats med hänvisning till TÖP ÖP. Tillägget till översiktsplanen om jordbruksområden är inte antaget (utställning 2013). I utställningsförslaget anges planområdet inte som *Område för jordbruksmark*, planområdet är beläget utanför avgränsningsområdet, planen bedöms förenlig med TÖP för jordbruksmark. Miljökvalitetsmålet för odlingslandskap och våtmarker ska beaktas vid planering av bebyggelse på jordbruksmark. I planbeskrivningen redovisas hur miljökvalitetsmålet har beaktats och hur en avvägning har gjorts mot Miljöbalken 3 kap 4 §.

Området utgör en kollektivtrafikbytespunkt och ej en kollektivtrafikknutpunkt. Formuleringar i planbeskrivningen har förtydligats.

Naturmiljö

Dispenser för åtgärder på öppna diken söks inför antagande införs i planbeskrivningen. Biotopskyddsdispenser är inlämnade. Faunapassager, groddjurspassage mellan landområden för groddjur kommer anläggas och Låsbybäckens spridningsfunktion ska strävas att bibehållas. Inom planområdet löper ett sammanhängande grönt stråk som ger djur och människor möjlighet att röra sig genom området, från söder upp mot förskolegården vidare norrut längs ett äldreboende och bostadskvartér med eleverade gårdar. Genomförandebeskrivningen har kompletterats med information om att förstörelse av groddjurens övervintringsplatser inom området ska ske mellan april-oktober.

Strandskydd

Planbeskrivningen har kompletterats med upphävandeområdets omfattning. Vid avstämning med Länsstyrelsen framkom att prop. 2013/14:126 (s. 234) anger följande övergångsbestämmelser avseende detaljplaneprocessen: *I den mån planärendet har inlett med ett detaljplaneprogram bör ärendet emellertid anses ha påbörjats först vid den tidpunkt då kommunen beslutar att upprätta detaljplanen.* Detaljplanen ska således handläggas enligt PBL 2010:900.

Trafikfrågor

Gång- och cykelvägar blir säkra då passager över Björlandavägen och Kongahällavägen sker nära cirkulationsplatserna där hastigheterna är som lägst. Angående parkeringstal så följer detaljplanen ”Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov” godkänd av Byggnadsnämnden 2011.

Vattenverksamhet

Rapporten *Modellering och konsekvensbeskrivning av Skra Bro* har förtydligats. Rapporten kommer att utgöra en del av anmälan om vattenverksamhet. Angående den geotekniska utredningen för området närmast Osbäcken, se tidigare kommentar.

Markavvattning

Dagvattenutredningarna har förtydligats.

Arkeologi

Samråd har skett mellan kommunen och Länsstyrelsen angående arkeologin. Resultatet av förundersökningen finns nu redovisade i planbeskrivningen. Fastighetskontoret har lämnat in anmälan om slutundersökning för delar av området juni 2016.

13. Trafikverket

Trafikverket ser positivt på att utvecklingen av Skra Bro sker kring befintligt kollektivtrafikstråk. Genom en förtätning skapas underlag för lokal service och handel.

En fortsatt kraftig ökning av trafiken på Björlandavägen kan befaras på grund av att det planeras för ytterligare expansion i området. I Björlandavägens fortsättning in mot Göteborg finns begränsade möjligheter att kunna ta emot ökad trafik. Denna utveckling räknas enligt Göteborgs stad hem med hänvisning till en beräknad minskning av den totala trafiken till följd av trängselskattens införande. Göteborgs stads bedömning är därmed att inga ytterligare åtgärder i det kommunala trafiksystemet behövs.

Björlandavägens betydelse ur ett regionalt perspektiv går att ifrågasätta. I takt med att staden växer ökar också anspråken på att omvandla vägen till en mer integrerad del av stadsbebyggelsen. Trafikverket anser därför att Göteborgs stad nogga bör överväga möjligheten att ta över väghållaransvaret för hela Björlandavägen.

Det är viktigt att framkomligheten för kollektivtrafiken säkras och utvecklas både i riktning mot Torslanda och mot Göteborg. Genom att systematiskt bygga friliggande villor i perifera lägen ökar bilberoendet vilket hittills varit fallet på yttre Hisingen. Trafikverket anser därför att det är viktigt att fortsatt utbyggnad, exploatering och förtätning koncentreras kring befintliga eller planerade kollektivtrafikstråk.

Planbestämmelsen om störningsskydd medger att ekvivalent trafikbullernivå vid fasad överstiger 60 dBA. Trafikverket anser att ekvivalent ljudnivå 60 dBA vid fasad ska sättas som högsta tillåtna bullernivå för nya bostäder inom planområdet. Det bör noteras att bullerutredningen utgår från en hastighetssänkning på Björlandavägen. Trafikverket anser att utredningen ska utgå från idag gällande hastighet.

Förslaget innebär åtgärder i Trafikverkets väganläggning. Framförallt genom anläggande av vänstersvängfält och busshållplatser. Trafikverket ser i nuläget inga direkta hinder mot dessa åtgärder men ser behov av en fortsatt dialog med Göteborgs stad kring utformning och genomförande av åtgärder inom och i angränsning till väg 565 är absolut nödvändig. Det behöver bland annat säkerställas att trafiksäkerhet och framkomlighet med de föreslagna åtgärderna blir acceptabel.

Det bör också noteras att åtgärder som behöver genomföras på Trafikverkets vägar kan medföra krav på att vägplan upprättas i enlighet med Väglagen. Samtliga kostnader för åtgärderna ska tas av kommunen. Avtal som reglerar genomförandet av åtgärderna behöver träffas innan aktuell detaljplan kan antas. En eventuell vägplanprocess bör dessutom helst pågå parallellt med detaljplanprocessen, ett sådant förfarande ger stor potential för en smidig och effektiv process som kan bidra till att förenkla genomförandet.

Trafikverket ser fram mot fortsatt samarbete.

Kommentar:

Frågan om kommunen ska ta över väghållaransvaret för Björlandavägen ligger utanför detaljplanen. Bullerutredningen utgår från gällande hastighet 50 km/h utmed detaljplanen. Genom att hålla bebyggelsen nära Kongahällavägen och Björlandavägen skapas det nya gaturum som eftersträvas och som också bidrar till att hålla hastigheterna nere. Det är inte heller möjligt att hålla den höga exploatering som eftersträvas om bebyggelsen skjuts inåt området. Se även tidigare kommentarer om tät och låg bebyggelse.

Kommunen och Trafikverket för ett pågående dialogarbete för erforderliga åtgärder inom Trafikverkets vägrättsområde, ett trafikförslag har upprättats genom samverkan, Trafikförslag 2017-05-04. Planförslaget innebär bland annat att delar av Trafikverkets befintliga anläggningar behöver byggas om och att befintligt vägrättsområde behöver justeras. Utifrån Trafikverkets lämnade information i det pågående dialogarbetet gör kommunen bedömningen att erforderliga åtgärder kan genomföras med stöd av vägplan typfall 1.

Avtal om finansiering, drift och iordningställande m.m. av erforderliga åtgärder inom trafikverkets vägrättsområde kommer tecknas mellan kommunen och Trafikverket inom ramen för detaljplanearbetet innan antagande.

14. SGI Statens geotekniska institut

Området utgörs av trädbevuxna fastmarkspartier med berg i dagen i söder och sydost och därifrån svagt sluttande öppen lermark mot nordväst. Området gränsar i nordost mot Olsbäcken. Marken sluttar svagt ner mot bäcken från både söder och norr och närmast bäcken övergår slänterna till att bli relativt branta, 1 :2 -1 :4. Jordlagrens mäktighet varierar och når som mest över 35 m, i de centrala delarna av området (Geoteknik Fastighetskontoret 2014-09-04). Vid beräkningssektion 1 har tiycksondering också visat fast botten ca 35 m under markytan. Jorden består allmänt av 1 - 1,5 m torrskorpelera och därunder lera med uppmätt hållfasthet varierande mellan ca 10 och 40 kPa.

Lerans sensitivitet har inte undersökts i senare geotekniska utredningar. Detta ser vi som en brist med hänsyn till att det i den geotekniska sammanställningen nämns att "sensitiviteten har uppmätts till mellan 10 och 70 vilket medför att kvicklera finns i området" (Geoteknik Fastighetskontoret 2014-09-04). Förhållandet har också påpekats i planbeskrivningen samt i PM dagvatten, Ramböll 2013-07-03). I den detaljerade geotekniska utredningen (Sweco 2013-07-09) har dock detta inte berömts. Den redovisning som där görs, i Bilaga 4, visar sensitivitetsbestämningar i en borrhål upprättad av Göteborgs stads gatukontor, troligen 1971. Bestämningen visar flera prov med sensitivitet omkring 40, vilket kan benämnas som högsensitiv men ej kvick (IEG Rapport 13:2010). Mot den bakgrunden är förhållandena kring eventuell kvicklereförekomst oklara (uppgifter om lerans omrörda hållfasthet saknas).

Beräkningar av markstabiliteten har utförts i tre, ca 85 till 95 m långa, sektioner ner mot Olsbäcken. Beräkningarna visar lägsta beräknad säkerhetsfaktor, i sektion 1, med $F_c=1,5$ och $F_{komb}= 1,45$ och man konstaterar därmed att säkerhetsrekommendationerna är uppfyllda. Vi menar dock att det fortfarande råder osäkerhet kring stabiliteten närmast Olsbäcken. Den valda nivån på säkerhetsfaktor ($F_c=1,5$ och $F_{komb}= 1,4$) för nyexploatering utgör lägsta nivå i det spann som rekommenderas av IEG (IEG Rapport 4:2010). Man motiverar valet utifrån rådande gynnsamma respektive ogynnsamma förhållanden. Ett påtagligt ogynnsamt förhållande är dock förekomst av kvicklera, vilket vi inte ser att man beaktat i utredningen. Som beräkningsförutsättningar har man vidare angett en utbredd marklast på 20 kPa inom bebyggelseområdet. Denna last motsvarar inte belastningen från föreslagna bebyggelse på 5 eller 6 våningar - utan förutsätter pålning till fast botten och begränsade uppfyllnader till ca 1 meter. Vi ser inte att dessa begränsningar har förts in i planen.

I samrådshandlingen (januari 2015) har markstabiliteten kommenterats. Man anger där att " ..det finns få beräkningssektioner med endast översiktliga beräkningar som visar varierande resultat. Enligt skredkommissionens och IEG.s rekommendationer skall minst en detaljerad utredning utföras för planläggning av området". Vi är osäkra på om detta innebär att ytterligare utredningar planeras. Vi vill dock i det sammanhanget lyfta fram att de geotekniska förutsättningarna, inklusive stabilitetsförhållandena, ska vara klarlagda innan detaljplanen antas - inte hänskjutas till projekteringskedet.

I planen finns en yta markerad där "Rening av dagvatten från trafikytor och parkering ska ske". I dagvattenutredningen (Ramböll 2014-12-17) har dock fördröjningsbehov angett för 13 olika delområden och förslag på placering av fördröjningsmagasin för dagvatten har lämnats. Vi saknar en bedömning av hur ett dagvattensystem med en mängd ytliga magasin och översvämningssytor påverkar markstabiliteten. SGJ anser också att bedömningar av markens allmänna bygghälsa bör ingå i planprocessen (främst i översiktsplanarbetet).

Beträffande risken för bergras och blocknedfall konstateras i den geotekniska sammanställningen (Fastighetskontoret 2014-09-04) att "då berget är sprick- och blockfattigt finns ingen risk för blockutfall". SGI har ingen annan uppfattning.

Sammanfattningsvis är vår uppfattning att belastningssituationen, lerans egenskaper (sensitivitet) och därmed också beräkningen av stabilitetsförhållandena är oklar, främst i sektion 1. Vi bedömer att dessa förhållanden bör klarläggas tydligare innan planarbetet går vidare.

Kommentar:

565 Björlandavägen, den västliga delen berör nu aktuellt planområde. Tyrens utförde i tidigare utredning flera undersökningspunkter i läget för beräkningssektion 1 för detaljplanen bland annat en kolvprovtagning Bp 503. Labresultaten från provtagningen visar att sensitiviteten varierar mellan 5-25 dvs låg-mellansensitiv lera. Därmed finns minst två punkter som påvisar att kvicklera inte förekommer i direkt anslutning till Osbäckens södra sida. Att det lokalt skulle finnas kvicklera längre söder ut inom själva planområdet bör inte påverka bedömningen om konsekvenserna vid ett eventuellt skred utmed bäcken. Då det trots allt finns osäkerhet om eventuell förekomst av kvicklera inom planområdet har gällande säkerhetsfaktorer för detta projekt höjts.

Strax öster om Swecos beräknade sektion 1 utförde Tyréns en kontroll av stabiliteten ner mot Osbäcken 2008 som hänförs till SK3, stabiliteten visade sig inte vara tillfredställande från Björlandavägen ner mot bäcken. Detta resulterade i en stabilitetshöjande åtgärd till godkänd nivå som innebar att bäcken grävdes om till ett nytt läge längre norr ut. I de första stabilitetsberäkningarna av Sweco användes och redovisades sammansatta glidytor. Efter en nu utförd analys samt att utförd utredning visar att beräkningar med sammansatta glidytor ger ett osäkert resultat har därför stabiliteten räknats om med analys för cirkulär-cylindriska glidytor. Resultatet visar lägsta framräknade säkerhetsfaktorer är $F_c > 1,6$ och $F_{komb} > 1,5$ vilket är på säkra sidan.

Efter samrådet har dialog förts med SGI utifrån planförslagets högre exploatering om ca 600 bostäder, där nedan synpunkter från SGI besvarats av staden och översänts till SGI.

- Angående att dikets geometri bör säkerställas i planhandlingen
- Angående stabiliteten inom naturmarken i väster.

- Angående stabiliteten för nya markbelastningar på grund av att bebyggelsen höjts
Angående att dikets geometri ska säkerställas i planhandlingen: Ett förslag till släntlutning anges i Modellerings/bäck PM.

Angående stabiliteten inom naturmarken i väster: Stabilitetsberäkningar av Tyréns i väster visar att stabiliteten är tillfredställande. Gällande säkerhetsfaktorer för hela planom-

rådet har utredningen utgått från att är de samma och ett flertal beräkningar visar att stabiliteten är tillfredställande för blivande förhållanden, detaljerad utredning för planläggning.

Angående stabiliteten för nya markbelastningar på grund av att bebyggelsen höjts: All bebyggelse kommer att behöva grundläggas till fast botten eller berg och kommer därmed inte att generera några marklaster som kan påverka stabiliteten oavsett antal våningar husen får. Inga markhöjningar planeras. Lasten 20 kPa för markbelastningar i utförda stabilitetsberäkningarna är en säkerhetslast för att kontrollera att marken klarar viss oförutsedd belastning, vilket den gör, således behövs inga nya stabilitetsberäkningar. Däremot kommer vissa delar av gatorna behöva utföras med lättfyllning för att minimera sättningarna, detta medför en viss avlastning av marken som kan vara gynnsamt för stabiliteten.

I samband med bygglov/marklov och startbesked kommer det att krävas en projektpassad geoteknisk utredning samt detaljprojektering som visar lämpligaste grundläggningsförfarandet för blivande exploatering med hänsyn till markbelastningar, sättningar och stabilitet. Det skall därmed inte införas några begränsningar i planen som kräver pålning av byggnader, se vidare PBL. Därmed anses att stabiliteten för både nuvarande och blivande förhållanden för den nya detaljplanen har redovisats på ett fullgott sätt och att marken är lämplig att bebyggas på ett sådant sätt planen medger.

15. Västtrafik

Inga synpunkter. Vill dock påminna om vikten av trygga, säkra och tydliga gång- och cykelvägar mellan hållplatser och pendelparkeringen. Det är viktigt att dessa inte byggs så att framkomligheten för kollektivtrafiken försämras.

Kommentar:

Noteras.

16. Vattenfall

Ingen erinran.

17. Skanova

På bifogad lägeskarta är Skanovas anläggningar inom och intill aktuellt område markerade. De anläggningar som är X-markerade är ej i bruk och kan tas bort vid kommande exploatering. Dessa kablar kräver speciell hantering, då det är bly-kablar.

En telestation finns också inom området, vilken i planbestämmelserna fått beteckningen E. För denna station, samt för kablar norr ut från denna finns ledningsrätt.

För diskussion om, samt beställning av undanflyttning av Skanovas anläggningar hänvisas till e-post.

Skanova har inget att invända mot planförslaget.

Kommentar:

Informationen vidarebefordras till exploitörerna.

18. Business Region Göteborg

Det strategiska läget nära de stora arbetsplatserna Volvo och hamnen och samtidigt i närheten till högklassiga fritids- och naturområden vid havet gör det till ett område som är förmånligt ur miljösynpunkt för stadsutveckling. Björlanda Kile har redan idag regional betydelse med sitt centrala läge i regionen, med stor regional småbåtshamn och badplatser. Det är väl motiverat både ur lokal och regional synpunkt att etablera en

knutpunkt vid Skra bro. Planförslaget illustrerar ett attraktivt lokalt torg som kan motsvara dagens lokala behov. Men planen för bostäder och service behöver kunna integreras med stadsutvecklingen både mot centrala Göteborg och längs Kongahällavägen och med ett tydligt samband ut mot Björlanda Kile.

Business Region Göteborg anser att Översiktsplanen behöver fördjupas med visionsstudie för Göteborg väster om älven från Kvillestaden och ut till havet för att ge underlag för fortsatt stadsbyggande med varierat utbud av bostäder och verksamheter. Regionstudie från 1992 visar tydligt att det finns vinster att hämta genom utbyggd blandstad i detta läge. BRG bifogar även en skiss på hur spårväg mellan Biskopsgården och Björlanda kan knyta ihop stråket.

Kommentar:

Det finns inget aktuellt uppdrag att fördjupa översiktsplanen på det sätt som BRG föreslår. Översiktsplanen aktualitetsförklarades i november 2014 vilket innebär att de politiska ställningstaganden som ligger till grund för detaljplanen gäller. Skrivelsen överlämnades till den strategiska avdelningen för kännedom.

Sakägare

Sakägare i form av bolag, myndigheter, föreningar etc. har namngivits. Personnamn har inte skrivits ut, utan skrivs som "fastighetsägare" för att möjliggöra att samrådsredogörelsen publiceras på kommunens hemsida. Uppgifter om personnamn som är kopplade till yttrandena finns på Stadsbyggnadskontoret.

18. Fastighetsägare, Emils väg

Fastighetsägarna motsätter sig utbyggnadsplanerna i sin nuvarande form då de är helt emot att det skall byggas stadsligt med så stor påverkan på natur och kulturlandskapet i Björlanda. Kommunen använder själva ofta vackra ord såsom "unik", "kulturlandskap" etc. och visar gärna upp lantliga bilder på äldre gårdar när Björlanda skall illustreras i olika sammanhang. Genom att bygga stadsmässigt i Skra bro förstör ni samtidigt de värden som gör Björlanda unikt. Ni slänger så att säga ut barnet med badvattnet.

Kommunen nämner i olika sammanhang värdet av att "bevara kulturvärden" i bebyggd miljö, att "bevara & varsamt utveckla" det kulturella, historiska och arkitektoniska arvet. Det talas också om "hänsynsfull utformning" och att komplettering skall ske "restriktivt & värnas i kustnära områden". Allt detta framstår som ett rent hån när det nu föreslås att bygga upp till sex våningar. Detta går emot kommunens egna kvalitetsmål och tyder på desperation, okänslighet och okunskap om bygden.

Fastighetsägarna är inte emot en utveckling men den skall ske betydligt mer varsamt. De kan acceptera maximalt två våningar i den här miljön med prioritet på de servicefunktioner som efterfrågas. Absolut inte högre än vad Trulsegårdsskolan utgör. Byggnader på upp till 4-6 våningar är helt förkastligt.

Av kommunens översiktsplan framgår att Skra bro inte ingår i de prioriterade utbyggnadsområdena. Man säger också att strategin för utbyggnadsordningen skall vara att bygga inifrån centrum & utåt med koncentration vid definierade knutpunkter & att ytterområdena skall sparas för framtiden. Så vad är det frågan om här egentligen? Detta rimmar ju inte alls med det som nu pågår. Varför respekteras inte den egna planen?

Många har valt den här platsen att bo på just för att det är lantligt och ser ut som det gör, hade man önskat bo stadsmässigt så hade man rimligen valt att bosätta oss i staden.

Att bygga så stort och omfattande i en vägkorsning är ett stort feltänk. I planerna ligger att bebygga både söder och norr om Björlandavägen vilket därmed innebär att området

kommer vara avskuret rakt igenom med en genomfartsled på storleksordningen 10 000 bilar/dygn och ökande. Detta rimmar illa med de egna målen att bygga för goda boende och vistelsemiljöer utan störningar från luftföroreningar & trafikbuller, dessutom kommer det leda till ytterligare trafiksäkerhetsrisker då ökad mängd fotgängare, cyklister etc, skall korsa flödet av bilar.

Att införa trafiksäkerhetshöjande åtgärder såsom avsmalning av Kongahällavägen kan förbättra men inte lösa problemet, samtidigt som det innebär negativ påverkan av framkomligheten för såväl kollektivtrafiken som biltrafiken och leda till ytterligare miljöutsläpp från inbromsningar & accelerationer. I materialet hänvisas till en trafikstrategi, med hjälp av den motiveras att det behövs fler bostäder här. Men en stor koncentration av bostäder i ett perifert läge som Skra bro med bara en smal tillfartsväg mot staden kommer leda till ökad trafik och miljöbelastning. Det kommer innebära en ytterligare försämring av trafiksituationen på alla punkter för oss som redan bor här. Fler kommer att trängas på Björlandavägen på morgonen, bussarna är redan nu överfulla och räcker redan nu inte till trots att de går var 7:e minut. Att lösa korsningen mot Norrleden löser ingenting utan flyttar bara köerna närmare staden till Tolereredsområdet fram till Björlandavägens slut där det är helt igenkorkat varje morgon och bussarna sitter fast tillsammans med biltrafiken.

Fastighetsägarna ifrågasätter därför den där trafikstrategin som nämns. På vilket sätt skulle ännu mer boende som ska åka med samma bussar på samma smala Björlandaväg kunna leda till en förbättring? Det talar snarare mot det motsatta då ännu fler skall med dessa redan överfulla bussar tillsammans med ännu fler bilar. Hur tänker kommunen lösa det ökade resbehovet? Fler bussar får ju inte plats.

Föreslår därför att man ändrar planerna till att bygga mer måttfullt i Skra Bro. Istället kan man använda det nerlagda Säve flygfält för att klara kommunens bostadsproduktionsmål. Där finns mark med råge och goda förutsättningar att åstadkomma något riktigt bra.

Fastighetsägarna vill inte ha höga hus i direkt närhet av sin fastighet. Nu är det irriterat flera hus på fyra och fem våningar strax söder om tomten på den sidan som används mest, dvs sidsidan. Vi ber er istället placera lägre hus där så att den direkta insynen in i trädgården minskar. Det finns lägre hus irriterade ytterligare söder om vår fastighet, byt plats med de höga.

På morgonen vid rusningstrafik kommer bilar längs Björlandavägen från Skra bro tätt med få luckor som medger att man kan bryta in och själv komma ut på vägen. Detta är ett problem redan idag. Om man nu ska addera trafik från ytterligare hundratals bostäder kommer det behövas en rondell för att man skall kunna komma ut på Björlandavägen på morgonen.

Konstaterar att det saknas en solstudie i handlingarna och ifrågasätter om ni med detta förslag verkligen lever upp till Boverkets riktlinjer för solljus? I riktlinjerna nämner man särskilt att man inte får köra över dessa krav med hjälp av, som de säger modeord som ”Statsmässighet” så kom gärna med ett bättre argument till varför de boende i Skra bro skall behöva kompromissa bort värdefullt solljus.

Med tanke på den förhärskande vindriktningen kommer det bli väldigt blåsig på det här torget då utformningen är gjord som en nästan perfekt vindtunnel med en stor tratt som fångar in vinden och pressar in den mellan de höga byggnaderna. En väldigt bra vindtunnel men hopplös plats att kunna vistas på. Dessutom kommer också allt vägtrafikbuller från de ca 10 000 bilarna per dygn som bromsar in och accelererar i rondellen att ledas rakt in i samma tratt. Vi konstaterar att den aspekten inte tagits med i bulleranalysen, vi noterar också att man ändå tvingas göra avsteg från riktvärdena för trafikbuller

då platsen egentligen är olämplig för bostäder på grund av sin närhet till Björlanda & Kongahällavägen.

Ålderdomshemmet ligger inklämt som en lägre byggnad innanför de höga husen och mot skolan, vilket innebär ingen utsikt alls, begränsningar i solljus och störande ljud från skolan. Totalt sett en dålig kompromiss.

Presentationen vid samrådet har inte tillräckligt tydligt visat vad beslutet från Byggnadsnämnden att mängden skall ökas till 500 bostäder egentligen innebär. De perspektivbilder som tagits fram är också klart vilseledande och skönbeskrivande. Det behövs en 3D modell för att få full förståelse av vad ett så här stort ingrepp innebär.

Kommentar:

Allt bostadsbyggande i kommunen kan inte koncentreras endast till stadskärnan. Syftet med detaljplanen är att komplettera bebyggelsen i dessa delar av Hisingen med ett centrum med bostäder i form av både flerbostadshus och enbostadshus. Det är viktigt att koncentrera bebyggelsen kring befintliga kollektivtrafikstråk och genom en förtätning skapas även ett bättre underlag för lokal service och handel. Planbeskrivning och gestaltungsprogram beskriver den tillkommande bebyggelsen som modern trädgårdsstad och inte som stadsmässig eller alltför urban, se även inledande sammanfattning.

Solstudie tas fram i det fortsatta planarbetet. Kontoret har bedömt att vindförhållandena är acceptabla. Torget är utformat för att locka liv och rörelse med god kontakt till buss-hållplatser och gångstråk.

Äldreboendet kan inte placeras nära de stora vägarna då det är svårt att klara bullerkra-ven när det är enkelsidiga lägenheter. Placeringen är istället vald med närhet till lokal grönska och det liv och rörelse som finns nära skolan och stråk inom planområdet.

Planbeskrivningen har kompletterats med fler perspektiv och illustrationer.

19. Fastighetsägare, Kvislungeby 3:96

Mellan de två befintliga rondellerna bör hastigheten sänkas ifrån dagens 50 km till 40 km då den delen av gatan kommer bli tätbebyggd . Fördelen är att övergångsställen blir säkrare, minskat trafikbuller och bättre miljöpåverkan - då man slipper accelerera ut från den första rondellen till den andra bara för att sakta ner igen .

Ridvägen längst med fastigheten Kvislungeby 3:96 bör flyttas till den befintliga gång-banan för att sedan gå ut mot den "nya" vägen runt pendelparkeringen.

Fastighetsägarna vill att diket placeras så långt ifrån fastigheten som möjligt, minst 4,5 meter hade uppskattats då diken även oftast avger illa lukt när vattnet kommer ifrån tätt område. Så nära pendelparkeringen som möjligt hade varit bra. Diket bör även vara extra djup så man slipper översvämningar vid extrema regnfall. Det har hänt upprepade gånger vid centrala Torslanda och kommunen bör inte göra samma misstag med denna diket.

Kommentar:

Trafikkontoret har bedömt att hastigheterna inte ska sänkas till 40 km/h. Detaljplanens genomförande kommer inte att förhindra en eventuell hastighetssänkning i framtiden.

Ridenvägen och diket nära berörd fastighet ska ligga inom naturmarken. Dess exakta läge regleras inte i detaljplanen. Illustrationen revideras och visar en placering något längre österut.

20. Handelsbolaget Björlanda 2:7

Handelsbolaget vill att man i planförslaget beaktar eventuell framtida ny vägsträckning till Björlanda Kile.

Kommentar:

Det finns inte med någon framtida väg till Björlanda Kile i kommunens planering. Ett genomförande av detaljplanen innebär dock inte att en eventuell framtida väg omöjliggörs. Detaljplanen styr ej området utanför planområdesgränsen.

Övriga

21. Torslandapartiet

Torslandapartiet ser positivt på att nya bostäder byggs och att handel etableras vid Skra Bro. Partiet vill understryka vikten av att det byggs fler hyresrätter i området.

För torgbildningar och handel anses att den lantliga och kustnära karaktären ska tillvaratas och präglade byggnation i omgivande miljö.

Angående bostadshusens byggnadshöjd anses att det som högst ska tillåtas 3-våningshus på grund av landskapets flacka karaktär. Även 3-våningshus kommer att kraftigt dominera landskapsbilden.

För de ungas hälsa anser partiet att handel med söksaker och läsk etableras så långt som möjligt från Trulsegårdsskolan.

Torslandapartiet anser att en ny Låssbyförbindelse mellan Kongahällavägen och Sörredsvägen måste färdigställas innan förväntad byggstart för första bostadsetappen.

Kommentar:

Upplåtelseformer bestäms inte i detaljplan. Markanvisningen för det område som är i kommunal ägo anger att fördelningen bör vara 50% bostadsrätter och 50% hyresrätter.

Angående hushöjder och karaktär se tidigare kommentarer och sammanfattning.

Livsmedelsbutiken är bland annat placerad med hänsyn till närhet till kollektivtrafiken.

En ny Låssbyförbindelse utreds utanför arbetet med aktuell detaljplan.

22. Företrädare för Hembygdsföreningen i Björlanda-Torslanda

Hembygdsföreningen föreslår att projektet ser till namnet för det nya bygget blir Björlanda Centrum och försöker arbeta in begreppet snarast.

Hembygdsföreningen har lämnat förslaget till namnberedningen men har inte fått något svar.

Kommentar:

Synpunkterna har vidarebefordrats till namnberedningen. Detaljplanen styr inte över vilket namn området får.

23. Rektorn för Trulsegårdsskolan

Då denna eventuella bebyggelse på ett kraftigt sätt kommer att påverka skolans omgivning eftersöks lite mer information om detta innan och under själva byggtiden.

Närmare 600 personer tar sig från och till skolan på morgon och om eftermiddagen och det är tillika arbetsplats för dessa under dagen. Kan detta tas med i beräkningen?

På illustrationskartan finns det en ny väg och rondell vid skolan. Trafiklösningen till Trulsegårdsskolan och Lilla Trulsegårdsskolan är idag inte tillfyllest och på kartan redovisas inte att den nya lösningen helt löser bekymren. Vill gärna diskutera vidare hur kommunen ser på detta.

Kommentar:

Detaljplanen omöjliggör inte en ny angoring till skolan. Möten har ägt rum med Lokalförvaltningen, representanter från skolan m fl. inför granskningskedet.

24. Skrivelse med 484 namnunderskrifter

Anser att detaljplanen inte är konsekvent och inte uppfyller de riktlinjer som tidigare ställts för området och kommunicerats på möten. Hänvisar till Översiktsplanen, Program för Skra bro och inledningen i planbeskrivningen där det står att bebyggelsen ska anpassas till områdets karaktär.

Kräver att detaljplanen omarbetas och endast tillåta 3-våningar med lantligt anpassad stil som harmonierar med övrig natur- och kulturmiljö.

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

25. Boende Nolvik Kile, Skrivelse med 43 namnunderskrifter

Lämnar gemensamma synpunkter och välkomnar en centrumbebyggelse. Önskar att äldreboendet har lägenheter som är större än 40 kvm, gärna med uteplats eller balkong. Önskar att boendet ligger på en lugn plats med utsikt mot havet, fin utemiljö och kanske ett större växthus eller uterum att vistas i.

Anser att detta nya centrum ska vara inbjudande och utformat för att upplevas som en naturlig del av Skra bro, som vittnar om både forntid och bondesamhälle. Anser därför att byggnaderna ska vara i högst två våningar och byggda i trä.

Hänvisar till den fördjupade översiktsplanen och kvalitetsprogrammet.

Kommentar:

Lägenhetsstorlekar och utformning av utemiljön på äldreboendet bestäms av lokalförvaltningen och det totala antalet lägenheter är något som stadsdelen håller på att utreda. Önskemålet skickas vidare till exploatör och lokalförvaltningen.

Med hushöjder begränsade till endast två våningsplan är det svårt att uppfylla detaljplanens syften om att bygga ett centrum. Detaljplanen möjliggör trähusbebyggelse.

Arbetet med den fördjupade översiktsplanen är avbrutet.

26. Boende på Fyrklövergatan

Det vore bra med lite hyresrätter så det inte bara är de "rika" som har råd att bosätta sig där ute.

Kommentar:

Upplåtelseformer bestäms inte i detaljplan. Markanvisningen för det område som är i kommunal ägo anger att fördelningen bör vara 50% bostadsrätter och 50% hyresrätter.

27. Boende på Nya Älvegårdsvägen

Detta arbete borde inte påbörjas innan man löst trafiksituationen i Torslanda. Även bus-sar blir stående i köer idag.

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

28. Boende på Vigörvägen

Anser att kommunen måste lösa infrastrukturen först innan man ens börjar planera vidare byggnation i Björlanda. Den är en katastrof idag. På morgon och eftermiddag.

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

29. Boende på Skomakaregården

Bygg inte högre än 3 våningar för att passa in i den befintliga miljön.

Anser även att man bör satsa på en rejält stor mataffär för att tänka mer långsiktigt. Den absolut viktigaste institutionen i hela Björlanda är fiskeboden utanför Tempo. Kommunen bör göra allt för att den skall finnas kvar. Mycket viktigt är att Björlanda får en vårdcentral och gärna ett apotek. Det skulle höja livskvaliteten ytterligare och minska de ohållbara bilresorna till Amhult och Torslanda Torg. Planera för fler mötesplatser och gärna en restaurang/pub.

Föreslår att man inför minibussar som exempelvis Flexlinjen som komplement till kollektivtrafiken.

Saknar barnperspektivet i trafiksäkerheten. Sänk hastigheten runt Skra bro till 30km/h och till 50 km/h utmed Zenitgården. Önskar fler hastighetsdämpande åtgärder.

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

Vilken aktör som bedriver livsmedelsbutiken i området bestäms inte i detaljplanen. Markanvisningen anger dock att fastighetskontorets bedömning är att det är positivt för stadsdelen om den befintliga mataffären får utveckla sin verksamhet i det nya området, varför Tempo Björlanda valts ut.

Kollektivtrafik och Flexlinje ligger utanför arbetet med detaljplan. Men en hög exploatering i Skra Bro ger ett ökat underlag för kollektivtrafik och service.

Angående barnperspektivet och trafiksäkerheten, se tidigare kommentarer och trafikkontorets yttrande.

30. Boende på Björlanda strand

Anser att hus högre än tre våningar inte är tradition i området. Björlanda är ett lantbruksområde i synnerhet gäller det hela dalgången från Helgered och ut till havet. Ingen här ute vill ändra landskapets karaktär. En avsevärd nackdel med byggnader i sex plan, som nämnts, skulle lägga över halva planområdet i skugga på eftermiddagarna och kvällarna under vintermånaderna. För det andra är det lämpligast med en affärskedja här som stöder lågpris. Som exempel kan nämnas Willys Hemma. För det tredje bör det ges plats för en bensinstation. Behovet finnes redan och trafiken kommer att öka hela tiden. Den närmaste bensinstationen ligger i båthamnen, men deras prishöjning är ständigt 1,50kr över gängse priser. Det är alltså inget alternativ för de boende. För det fjärde bör det finnas hus som är rökfria och således tillgängliga för boende med kroniska besvär av rök.

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning. Solstudier kommer att bli en del av det fortsatta planarbetet.

Angående mataffär se tidigare hänvisning till markanvisningen. Det ingår inte i uppdraget att skapa möjligheter för bensinstation inom planområdet.

Önskemål om rökfria lägenheter skickas vidare till exploatörerna.

31. Boende på Stallvägen (2 yttranden)

En bebyggelse i områden som inte följer vad som redan finns här i design och höjd kommer inte att accepteras. Ta Björlandaskolan som ett bra exempel på hur man i designen efterliknar traditionell Bondgård som ett exempel.

Vid det första samrådsmötet accepterades samma höjd på nya byggnader som Trulsegårdsskolan och Björlanda Idrotthall idag har, inget annat kommer att accepteras. Det kommer leda till överklaganden från boende i området.

Det är fler områden än Skra Bro som nu skall utvecklas, säkerligen kan man fördela kravet på ökat antal bostäder på dessa ytor och på så sätt komma ifrån de byggnader som överstiger 3 våningar?

Fordonshastigheter på Kongahällavägen och Björlandavägen överstiger de idag satta hastighetsbegränsningarna rejält. Att kombinera körbana och gång och cykelbana kommer vara förenat med livsfara om hastighetsbegränsande åtgärder så som fartgupp, smala busshållplatser, trafikljus ej finns med i planeringen då ingen ny infrastruktur för att avlasta Torslanda kommer vara på plats innan detta projekt är färdigställt.

Fordonshastighet utanför skolområde ska vara max 30km/h på Kongahällavägen, speciellt när skolelever går till och från Trulsegårdsskolan – busshållplats Kvisljungeby kortast möjliga väg dvs. använder ej övergångsställen vid rondellen utan korsar vägen/mittrefugen vid Kvisljungeby hållplats.

Skolornas upptagnings områden styrs idag utav Kongahällavägen, om anledningen till detta är att barn skall slippa korsa den, kam man inte då skapa barnsäkra övergångar eller gång och cykel tunnel?

Barnens säkerhet, utomhusmiljö och skolmiljö (ljud och vibrationer) på Trulsegårdsskolan och Lilla Trulsegården under byggnationsperioden, luftkvalitet, ljudnivåer, konstruktionstrafik, eventuella sprängningar etc. hur skall detta hanteras? Miljöförvaltningens miljöövervakningsgrupp bör säkerställa luftkvaliteten och buller för Skol och dagisbarn.

Kapacitet i Skola, förskola och dagis, klarar den ytterligare 500+ bostäder i området? Hur ser planerna ut för ytterligare skolor, förskolor och dagis ut i Björlanda?

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning. Kapaciteten i skolor och förskolor bevakas av stadsdelsnämnden och lokalnämnden i alla planprojekt.

32. Boende på Skomakaregården

Björlanda är idag en utspridd bebyggelse med i huvudsak villor. Detta är låga byggnader och det är viktigt att även det nya centrumet byggs med låga byggnader. På tidigare informationsmöten och även med träff med referensgruppen framkom med all tydlighet att det är 3-4 våningar som är maximal bygghöjd. Gör inte husen högre än 4 våningar, det förstör intrycket av hela Björlanda.

Buller från trafiken måste hanteras genom avstånd från vägarna och placering av husen. Inga bullerplank! Detta då även det kommer att förstöra hela intrycket av ett nytt centrum som gömms bakom ett plank. Det skapar också otrygghet när man ska gå och cykla genom Björlanda.

Det nya bostäderna kommer att medföra ett stort antal bilar och därmed ökad trafik. Korsningen Skomakaregården/Kongahällavägen behöver förbättras för att möjliggöra utfart på Kongahällavägen på ett säkert sätt, detta gäller speciellt på morgonen. Det är redan idag så mycket trafik i båda riktningarna på Kongahällavägen att utfarten på Kongahällavägen alltid sker med för kort avstånd till en bil i någon av riktningarna.

Detta kommer att leda till en olycka. Detta kan inte försämrats, det behövs en rondell i denna korsning.

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

Trafiken har studerats för Kongahällavägen och en kapacitetsutredning har gjorts. Den visar att cirkulationsplatsen med en ny utfart från pendelparkeringen i cirkulationens västra ben, anses som en tillräcklig utformning kapacitetsmässigt om trafikmängderna fortsätter vara som dagens flöde, inkl. alstring från exploateringarna. Gång- och cykelförbindelser kommer att förbättras i anslutning till cirkulationsplatsen i norra planområdet.

33. Boende på Kronängen

Den tilltänkta bebyggelsen vid Skra bro med upp till 6 våningar följer inte lagen som säger att man skall bygga efter den befintliga landskapsbilden och ta hänsyn till natur och kulturvärden. På landet bygger man inte 6 våningshus. Vad erbjuds de barnfamiljer som flyttar hit. Zenitsplanerna är alltid fullbokade och vi har en nersliten slinga i skogen för rekreation.

Tänk på att landskapsbilden kommer att förändras för alltid, och kommande generationer kommer inte att få uppleva det jordbrukslandskap som är förknippat med Björlanda. Tänk på människans livsmiljö fysisk och psykisk. Utsikten från Björlandavägen är fantastisk vid solnedgång, beröva oss inte den. Tänk också på att busshållplatserna vid Skrabro och Kvislungeby är helt fulla och bussen fylls vid skolans slut.

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

34. Boende på Hjämvägen

Detta centrum är för stort för Skra Bro. Anledningen till att vi har valt att bosätta oss här ute är att vi vill bo lantligt. Bebyggelsen som planeras här med 5-6 våningar höga hus ut mot vägen kommer att förstöra Björlandas lantlighet. Det blir ett nytt Backaplan. Torg drar ofta till sig oönskade aktiviteter och blir lätt tillhåll. Björlanda riskerar med sin närhet till Biskopsgården att dra till sig aktiviteter från dessa ställen. Amhult centrum har en bättre geografisk placering som Björlanda saknar. Bygg istället bostäder som passar in och bevarar en lantlig miljö. Inga höga hus. Flest bostadsrätter och några hyresrätter. Inte ett storskaligt torg. Förstör inte vårt Björlanda!

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

35. Boende på Hjälmvägen

Vill inte ha något centrum vid Skra bro med bebyggelse i flera våningar. Många som bor i Björlanda vill ha kvar den lantliga miljön, det var därför vi flyttade till området. Det finns inte många sådana områden kvar i Göteborg och ni borde vara måna om de som finns kvar. Bättre förtäta de områden som redan är tätbebyggda. Utveckla Backaplan och centrala Hisingen som redan är bebyggt istället. Sisjön i söder och Gamlestan är liknande områden som går att förtäta.

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

36. Boende på Hjälmvägen

Anser att det som skrivs angående höjden på husen känns motstridigt. Det står att det ska vara en låg bebyggelse som passar in i området men också att det kan bli aktuellt med så höga hus som 5 och 6 våningar. Det stämmer inte överens. Läget är ju nära havet och det vore trevligt om man inte stängde in hela centrumet med höga hus utan istället såg till att utnyttja möjligheten till havsutsikt.

En större butik än den som finns nu är också att föredra. Ni skriver att det inte finns underlag men att inte alla handlar där beror på att det är så dyrt och utbudet är dåligt. Det är långt till närmsta större affär så området skulle verkligen vinna på att ha en större mataffär.

Det är spännande att följa planeringen och att se hur det blir!

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

37. Boende på Mosskullestigen

Anser att det inte skall byggas något mer överhuvudtaget i området innan trafikinfarkten i Torslanda och Björlanda har blivit löst.

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

38. Boende i Tuvebäck

Anser att det är helt galet att planera för detta INNAN trafikkaoset i Torslanda/Björlanda är löst. Konstaterar att någon har gjort ett väldigt dåligt jobb som har planerat för detta kaos som existerar i dagsläget och vädjar till att inte försämra eländet med att öka på invånarantalet utan att bygga ut infrastrukturen.

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

39. Boende på Nolviks Äng

Tidigare har det varit så viktigt att bevara naturen och det kulturella inslagen som finns i Björlanda. Har inget emot bygget vid Skra bro utan ser fram emot ett centrum med liv och rörelse. Men 6 våningar!!!! När man slingrar sig på vägen mot Skra bro från stan så är det idag så otroligt vackert och se den fina dalen och de öppna landskapen. Ska vi mötas av en vägg? Nej max 3-4 våningar. De höga husen kommer dessutom skymma solen för allt som finns på insidan. Ni borde också tänka om kring busshållsplatsen vid Skra bro. Som planen ser ut så ska pendelparkeringen ligga väster om Kongahällavägen och hållplatsen norr om Björlandavägen. Alla som ska till och från pendelparkeringen kommer att korsa rondellen vilket medför mycket stor olycksrisk samt trafikstockning då alla som kör längs med Kongahällavägen måste stanna så fort en buss kommer. Det blir inget bra flöde i trafiken. Dessutom är alla stressade runt rondellen då man kanske har en buss att passa. Det vore bättre om busshållsplatsen fick ligga kvar där den är idag. Är lite skeptiskt till om pendelparkeringen kommer räcka också. Fler och fler väljer bussen och dessutom byggs det mer om mer i området så det gäller att tänka ett par år framåt.

Det ska bli riktigt spännande med ett centrum och hoppas på att man behåller de gamla uttrycken i utseende etc på husen. Det går att bygga nytt i gammaldags stil.

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

40. Boende på Ruggestensliden

På plankartan redovisas byggrätterna runt den tänkta torgytan till max 4 våningar. I planhandlingarna anges emellertid att en utökning av byggrätten ska ske så att 5-6 våningar istället ska tillåtas. Eftersom målsättningen med bebyggelsen, som det står i handlingarna, är att den inte ska kännas främmande eller stadsmässigt, framstår det som ett steg i helt fel riktning att tillåta ännu högre byggnader än 4 våningar. Vi har förståelse för att ett nytt centrum/torg med lokaler och butiker rimligen bör tåla viss högre bebyggelse, men likväl bör betydligt större hänsyn tas till intilliggande områden med låg bebyggelse, med inspiration från den maritima miljön.

Den nya bebyggelsen som avser generera 500 nya bostäder, kommer givetvis att generera fler antal boende i området än så. I förhållande till de 6 500 personer som bor i Björlanda idag kommer den procentuella ökningen av boende i stadsdelen att bli stor. Därmed kommer även trafiken i området att öka markant och det finns alltså ett starkt behov av att finna hållbara trafiklösningar. Redan idag är trafiksituationen ansträngd, ytterligare belastning av vägnätet är inte hållbart. Detaljplanen förutsätter att fler människor ska åka kollektivt. Än om det blir en procentuell ökning av antalet kollektivtrafikeresenärer kommer inte den totala trafikmängden att minska. Fler boende genererar mer trafik inom samtliga trafikslag - gående, cyklister, bilar och bussar. Flytten av busshållsplatserna kommer göra det svårare för oss som åker kollektivt att göra smidiga byten. Att dessutom förlägga gång- och cykelbanor precis intill Kongahällavägen gör att säkerheten för de oskyddade trafikanterna minskar. Kollektivtrafiken inom Hisingen fungerar idag dåligt, det saknas direktbusslinjer som kan täcka upp för pendlingen till och från de största arbetsplatserna på Hisingen. Det måste alltså finnas bra förutsättningar för transport även med bil inkl. korttidsparkering vid skola och centrumverksamhet. Befarar att det låga parkeringstalet som används vid beräkning av parkeringsplatser kommer medföra att det blir ont om parkeringsplatser i området, dels intill torget och dels inom området i övrigt. Det finns en stor risk att pendelparkeringen kommer att nyttjas som boendeparkering.

Tillägger att idén med att skapa ett centrum kring Skra Bro med både verksamheter och bostäder är väldigt tilltalande. Särskilt om det utformas så som nämns i planhandlingarna - med bykänsla. Dock finns orosmomenten enligt ovan, att bebyggelsen blir allt för hög och att trafiksituationen försämras kraftigt.

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

41. Boende på Mangårdsvägen

Anser att helhetsperspektiv saknas. Där även kommande etapper ingår. Anser att man måste ta ett helhetsgrepp över allt som sker i området och utveckla en plan med prioriteringar samt tidsätta aktiviteterna innan man kan besluta om detaljer som "Centrum i Skra bro".

Saknar en redovisning av skolsituationen och fritidsanläggningarnas trångboddhet. Saknar även den viktiga överfarten från "Torslanda till Bulycke" utifrån trafikperspektivet och hur den kommer att påverka situationen runt Skra bro.

Hur påverkas trafiksituationen vid rondellen in på Stallvägen av den nya förskolan som projekteras vid Stallvägen? Saknar information om belastning på Stallvägen och utfarten vid rondellen. Är utfarten vid Trulsegården trafikfarlig?

Anser att det är helt oacceptabelt att 5-6 våningshus med bostäder ska byggas längs Kongahällavägen och Björlandavägen. Det stämmer inte alls med de intentioner som

angetts i översiktsplanen för Göteborgs kommun. Möjligtvis kan 2-våningshus accepteras längs Kongahällavägen och Björlandavägen för att även fortsättningsvis hjälpligt behålla den befintliga landskapsbilden. Om högre bebyggelse önskas kan de eventuellt läggas invid höjden i den östra delen av området. Hänvisar till utdrag ur översiktsplanen och till den fördjupade översiktplanen för Björlanda.

Påpekar att placeringen av busshållplatsen innebär att det blir mycket spring över vägen mellan torget/skolan till/från buss och även pendelparkering och buss. Busshållplatsen borde ligga kvar där den är och en undergång till torgområdet byggas för att skydda gående.

Kapaciteten på den föreslagna pendelparkeringen är ca 180 -200 platser och det är inte mycket fler än de som finns idag där det är fullt redan nu vid vissa dagar. Räknar man inte med ökad pendling o kollektivtrafik i framtiden?

Anser att det inte planeras för tillräckligt med boendeparkeringar. Anser även att det längs Kongahällavägen måste finnas en kombinerad gång- och cykelväg där barn kan gå / cykla till lågstadieskolan i Björlandagården från de nya bostäderna och de befintliga väster om Kongahällavägen på ett säkert sätt.

Bifogar utdrag ur bullerutredningen och anser att det är ett misslyckande att det inte är möjligt att ha uteplatser eller balkonger ut mot Kongahällavägen och Björlandavägen med tanke på bullersituationen. Vill man bygga på detta sättet kan man göra det i redan tätbebyggt område som inte befinner sig i det "öppna landskapet".

Kommentar:

Helhetsperspektivet finns med i planprogrammet för Skra bro.

Planförslaget innebär att busshållplatserna flyttas närmare bebyggelsen. Detta medför att de barn som använder den hållplats som ligger vid Björlandavägen får en tryggare och trafiksäkrare gångväg till och från skola samt idrottshall.

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

42. Boende på Rörhed

Anser att det är att förstöra den lantliga miljön i Björlanda om man bygger 6 våningshus. Gärna lägenheter men ej hus högre än 3 våningar!

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

43. Boende på Skomakaregården

Är starkt emot förtätad bostadsbebyggelse i Skra Bro. Service och verksamhetslokaler bra! Men infrastruktur och befintliga skolor klarar inte att svälja ens den nuvarande befolkningen i Björlanda. Dessutom vill vi som har investerat i boende här flyttat hit för att leva i lantlig miljö. Förtäta staden hellre där den redan är. Bevara Göteborgs stads sista lantliga stadsdel Björlanda som den lantbruksbygd den har varit och bör fortsätta vara. Restauranger och hotell i staden behöver fortfarande närodlade grödor, kött och ägg. Tänk långsiktigt nu, snälla!

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

44. Boende på Stallvägen, Kvislungeby 2:144

Det är av central betydelse att bevara den lantliga karaktär som finns i dagens Björlanda vid en framtida exploatering av området. Vi har nu på olika sätt tagit del av utbyggnadsplanerna för Skra Bro genom dialogmöte, samråd, översiktsplan, planbeskrivning mm. I

dialogmötet presenterades en plan som innebar att hela programmet skulle omfatta totalt 500 bostäder. Dialogen var positiv och många förmedlade en önskan om att området skulle bevara den lantliga karaktär som kännetecknar området idag vilket bl.a. innebar att bostäderna inte skulle överskrida den höjd som Trulsegårdsskolan och Björlandahallen utgör idag. Vid senaste samrådsmötet var det en helt annan bild som förmedlades, nu är det 500 bostäder i enbart etapp 1 som är målbilden och byggnader på 5-6 våningar! Tittar man på bilden som finns kopplat till beskrivningen av utbyggnaden så är den vilseledande med betydligt lägre byggnader än vad som föreskrivs i texten.

Hänvisar till planbeskrivningen och anser att det är svårt att förstå hur man kan föreslå en så pass hög bebyggelse som man gjort då landskapet i övrigt är väldigt platt. Det finns inte förutsättningar att få den att smälta in landskapet. Fastighetsägarna har också tagit del av naturinventeringen som gjorts och kan intyga att de sett och hört sånglärka ovanför åkern väster om befintlig busshållplats vid Skra Bro.

Anser att man också bör ta i beaktande att sättet att handla redan idag är på väg att ändras genom ändrade vanor som innebär att allt fler handlar det mesta via internet vilket gör att det blir svårt att beräkna underlag för hur mycket handel som kan bära sig i Skra Bro.

Som boende Björlanda är det svårt /omöjligt att få en bild av hur området kommer utvecklas framöver då man enbart tar en etapp i taget och idag saknar en komplett plan över hela programmet. Anser inte att den demokratiska processen fungerar då en bild förmedlas i första läget för att sedan vara en helt annan då utförandet närmar sig.

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

45. Boende på Madegårdsvägen

Anser att det skulle vara katastrofalt att bygga höghus i ett attraktivt landsbygdsområde. Att bygga 3-6 våningar är helt extremt och det skulle verkligen förstöra den lantliga miljön som hela tiden har varit i fokus vid andra byggnationer som exempelvis Björlandaskolan och Trulsegårdsskolan. Då var det viktigt att vi som bodde här skulle vara med och tycka till hur vi kunde bevara den miljön. Vi hade åtskilliga träffar i olika konstellationer då vi kunde bolla saker fram och tillbaka till det bästa. Nu blir vi bara överkörda! Det känns som att Storstan flyttar ut på landet och vi får bara böja oss för det. Var god svälj! Jag hoppas verkligen ni kommer till sans och ser verkligheten för hur stora höghus skulle förstöra landet för oss alla. Skrota detta plötsliga ogenomträngliga beslutet om 6 våningshus som ingen vill ha i Björlanda och låt oss vara med och bestämma om vårt närområde.

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

46. Boende på Sjömarksvägen

Ni säger att er ambition är att bygga så att det passar in i befintlig bebyggelse samt att det ska ha en lantlig stil. Detta anser vi att ni frångår då ni planerar att bygga hus som är upp till 6 våningar, samt upp till 500 bostäder. Varför måste ni bygga så höga hus? Det anser vi inte kommer passa in i den miljö som är runt Skra bro. Det borde gå att bygga fler lägre hus, om ni nu måste få ut det extremt höga antal bostäder som ni planerar.

Planen på att de högsta husen ska ligga ut mot vägen kommer även göra så att det kommer kännas väldigt ogästvänligt och kommer man på Björlandavägen förloras den vackra utsikten. Om ni får igenom detta i etapp 1, vad kommer då höjden bli i etapp 2

och 3? Då befarar vi att ni kommer hävda att det redan finns högre hus i området och därmed kunna bygga 7, 8 eller fler våningar.

Varför bygga om busshållplatsen? Är inte det en massa slöseri med pengar och resurser?! Den hållplats som finns idag fungerar alldeles utmärkt då alla bussar som passerar Skra Bro stannar på ett och samma ställe.

Det finns inga planer för att bygga en ny skola eller bygga ut befintlig skola. I och med de nya bostäderna kommer flera barnfamiljer att flytta in och vart ska dessa barn gå i skola? Redan idag är det högt tryck på förskola och skola.

Björlandavägen är redan idag högt belastad med trafik. Inte bara på morgon och eftermiddag utan även under resten av dagen också. Vi är oroliga att byggandet av bostäder och byggandet av vägen inte kommer i samma fas, utan att det kommer att bli trafikkaos. Idag är det inte ovanligt att stå i kö från rondellen i Skra bro till ljusen vid Norrleden.

Om ni fullföljer detta förslag kommer det att skapas en förortskänsla i området, vad är syftet med det? Anledningen till att de flesta bor här ute är att man vill bo lantligt, men ändå med relativ närhet till staden. De som vill bo mer stadsligt hade inte flyttat hit. Dessutom finns det stora områden mellan mer tätbebyggda områden som Tolered och Länsmansgården, där passar det bättre att bygga denna typ av bebyggelse.

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

Björlanda behöver ett närcentrum och Skra bro har ett bra läge för ett sådant. För att ge underlag till lokal service så krävs en hög exploatering. Busshållplats flyttas för att skapa bättre förbindelser mellan de båda hållplatslägena.

47. Boende på Kallhedsvägen

Ni har på ett bra sätt fångat Björlandas specifika kulturlandskapsvärden, samt också formulerat dem som textuella krav. Men det krockar ändå med de arkitektförslag som lagts fram. Både vad gäller plan och gestaltning. Som om de inte läst de förutsättningar ni ställt samman, och inte heller sett era foton. Vidare förstår jag att er beställare inte heller läst och förstått vilka begränsningar som det givna rummet sätter, i och med att det tänkta antalet bostäder ökats till 500 på samma yta, med resultat att det skall tryckas upp 6-våningsbyggnader i kulturlandskapet. Jag ser att ni inte får ihop teori och praktik, och ber er framföra det till beställare respektive arkitekter, samt att ett nytt omtag görs.

Kommentar:

Detaljplanen tas fram i ett nära samarbete mellan kommunens representanter, fastighetsägare och exploatörer. Det var i ett sent skede som byggnadsnämnden angav att en högre exploatering skulle prövas i samrådsskedet. Resultatet av detta samt av vad som nu framkommit under samrådet ska ligga till grund för det fortsatta planarbetet.

Se även tidigare kommentarer och sammanfattning.

48. Boende på Nolviksvägen

Anser att förslaget innebär följande problem: mer trafik, förstörd landsbygd, fruktansvärt oväsen när det bygg, förstör sikten av landsbygden, stränderna blir översvämmade av människor, mer skräp i naturen.

Kommer att bli som en mötesplats för de från Amhult och Biskop vilket kan föra med sig bråk, skjutningar och kriminalitet.

Sämre luft och fler olyckor på grund av mer trafik.

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

49. Boende på Nordtångsvägen

I huvudsak är förslaget positivt. Det är bra att något händer i den ödsliga korsningen och på de tomma fälten. Bra med blandad bebyggelse, fler verksamheter, större pendelparkering.

Anser dock att idén att bygga 5-6våningshus som inramning mot Kongahällavägen är grotesk. Den strider helt mot gällande Översiktsplan som föreskriver en skala i samklang med områdets karaktär av kulturlandskap och bybebyggelse. Området är klassat som allmänt intresse för kulturmiljö. Tidigare planerades tre-fyrvåningar som max, fullt rimligt. Det här blir som ett nytt Amhult - inte kul.

Hoppas ni tänkt på att placera byggnaderna så att de skapar lä och inte blåshål på gatorna.

Bibliotek bör ligga vid torg! Om det nuvarande, fina lilla biblioteket skulle behöva flyttas från Trulsegårdsskolan, borde det finnas plats för det vid det nya torget.

Lämnar också en kritisk synpunkt på busshållplatserna: Möjligheterna till enkla och snabba bussbyten blir sämre än nu, om hållplatserna sprids ut. Nu görs övergång mellan de tre linjer som trafikerar Skra Bro på ett enda ställe. Kan inte se att förslaget ger förbättrad kollektivtrafik. Trygg gångväg för skolbarnen till och från bussen måste kunna skapas även med en sammanhållen hållplats.

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

50. Boende på Kronängen

Gillar inte att ni gått ifrån den ursprungliga planen med färre antal bostäder. Och inte så höga hus (falsk marknadsföring). Vill inte att kommande hus blir högre än 4 vån pga att bevara den lantliga miljön och idyllen som finns nu. (Marker lär det ju finnas gott om, nu när Säve flygplats lagt ner).

Trafikproblemet är ju inte löst ang korsningen Björlandavägen och Norrleden. Vid rusningstrafik är det köer och stop där, redan nu. Hur kommer det bli med fler bilar? (kaos)

Våra pendelparkeringar är redan fulla. Kommer det att byggas fler antal pendelparkeringsplatser?

Hoppas att ni tänker till innan det är försent! Förstör nu inte Björlanda.

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning. Möjligheten att lösa fler pendelparkeringsplatser har studerats inom planarbetet och pendelparkeringen har utökats.

51. Boende på Hjälmvägen

Anser att man absolut inte borde bygga detta torg. Vill istället att Björlanda ska ha kvar den lite lantliga känslan och tryggheten som finns här idag. Torget kommer att föra med sig dåliga grejer så som ökad brottslighet och till och med skjutningar här i Torslanda. Folktätheten kommer att öka och badplatserna kommer att bli överbefolkade.

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

52. Boende på Södra Lunnegårdsvägen

Det kan inte råda några tvivel om att det finns en konflikt mellan invånarna i Björlanda och Stadsbyggnadskontoret i Göteborgs stad. Konflikten visar sig genom upprädda samtal om den föreslagna detaljplanen. Den syns även tydligt i den dialog som finns dokumenterad på stadsbyggnadskontorets hemsida. Där kan man läsa kommentarer som till exempel "Mån om området", "Glest befolkat och ett öppet klimat", "Det lantliga och naturnära är det specifika", "Att bo i Björlanda är att bo på landet", "Inte för höga hus", "Smälta in".

Generellt beskrivs området som ett jordbrukslandskap och en kulturbygd. Ändå väljer stadsbyggnadskontoret att lägga ett förslag som uppenbart förstör det lantliga intrycket och stadsbyggnadskontoret struntar fullständigt i vad den lokala opinionen tycker. I planbeskrivningen kan man till exempel läsa: "Den föreslagna bebyggelsen kommer att bryta mönstren på platsen och påverka den kulturhistoriska upplevelsen.

Det skulle kunna gå att anpassa bebyggelsen så att den smälter in bättre. Inte så höga hus som är utformade som till exempel Björlandagården. Utöver att komma med förslag som går emot lokalbefolkningens synpunkter så försöker stadsbyggnadskontoret utnyttja sitt överläge och smyga in förändringar som man vet att lokalbefolkningen vänder sig emot. Från det ursprungliga förslaget vill man nu öka antalet bostäder och bygga ännu högre hus än det som presenterats. I planbeskrivningen kan man till exempel läsa: "Alternativt kan högre bebyggelse tillåtas längs Björlandavägen och Kongahällavägen. Plankartan anger här fyra våningar men möjligheten att uppföra flerbostadshus i fem och sex våningar ska arbetas in i det fortsatta planarbetet." Det är ett sätt att åsidosätta demokratin! Om stadsbyggnadskontoret ärligt vill ha ett samråd så skall man naturligtvis visa förslag med illustrationer och ritningar med den typ av bebyggelse som förslaget handlar om. Inte som nu; visa en sak och sedan göra något annat.

Stadsbyggnadskontoret behöver göra om processen och köra med öppna kort. Stadsbyggnadskontoret måste ta upp denna synpunkt i nämnden eftersom det i första hand är en politisk fråga.

Ska vi ha en öppen demokrati med samråd eller ska myndigheterna med olika metoder driva igenom sina ursprungliga planer? Det verkar som ni redan glömt bort Västlänken som skapat ganska mycket politiskt rabalder.

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

53. Boende på Torslanda Mellängård

Hur kan kommunen ens fundera på att ytterligare bebygga Torslanda/Björlanda innan trafiksituationen för Björlandavägen och Kongahällavägen är lösta?

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

54. Boende på Ruggestensliden

Är inte emot att ett centrum byggs i Skra Bro. Det kan bli riktigt trevligt i framtiden om centrumet byggs som "småstadscentrum" d.v.s. inga höghus och att den lantliga känslan behålls.

Men innan spaden sätts i marken måste trafiksituationen i och omkring Skra Bro lösas! Den är ohållbar idag och kommer att bli outhärdlig med mer bebyggelse om inget görs. Vill då framföra att familjen endast har en bil (många familjer har två) då vi försöker cykla (motion) eller åka buss (miljövänligt) till våra arbetsplatser. Men den som lämna och hämtar barnen på dagis använder bilen, annat färdssätt är ej tidseffektivt.

Lämnar förslag på åtgärder för att förbättra både för bilister och busstrafik innan centrum i Skra Bro byggs:

1. Planskild korsning byggs i korsningen Björlandavägen/Hisingsleden, då skall även korsningen till Sörredsvägen inkluderas.
2. Tvärförbindelse mellan Konghällavägen och Sörredsvägen byggs.
3. Svart Express skall även stanna vid busshållplatsen Tulsegården.
4. Busslinga i Torslanda, dvs. Skra Bro, Sörredsvägen, Volvo, Torslandakrysset, Torslanda torg och tillbaka till Skra Bro.

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

55. Boende på Röds Jupiterstig (2 yttranden)

Byggnation i Torslanda behövs, dock måste infrastrukturen byggas ut. Vägarna är inte dimensionerade för den ökade trafik byggnationen medfört och planerna på att bygga nytt område. Dessutom har anslutningen mellan Låssby och Volvo stängt ner vilket har gjort att det bara finns två vägar in och ut från Torslanda. Vad händer och hur lång tid tar det när det blir ett hjärtstopp i det nybyggda centrumet klockan 16 en vardag och ambulans skall köra från brandstationen till Skrabro?

Saknar PM från en trafikutredning Kongahällavägen inte bara Björlandavägen.

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

56. Boende på Johan i Bönns väg (2 yttranden)

Trafiksituationen i Torslanda har som det framgår av "Trafikutredning i Torslanda" förvärrats markant de senaste åren. Speciellt gäller detta sedan Låssbyvägen stängdes för genomfart i juni 2013. Detta måste lösas innan nya byggprojekt i Torslanda exploateras. På samrådsmötet den 24/2 presenterades inga svar på när detta kommer att ske. Det finns planer men inga tydliga färdigtidpunkter på exempelvis planskild korsning vid Norrleden/Björlandavägen, ny förbindelselänk mellan Kongahällavägen/väg 155 m m.

Är positiv till detaljplanen vid Skra Bro generellt men vägnätet måste rättas till och byggas ut innan projektet färdigställs.

Är tveksam till att bygga lägenhetshus med sex våningar. Anser att det inte passar in i landskapsbilden i Torslanda. Begränsa antalet våningar till max tre.

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

57. Boende på Gamla Sörredsvägen

Hela detta bygget är sorgligt! Hade tro i att i skulle respektera det lantliga. Bygg inte mer än 3 våningar. Bygg färre lägenheter. Tänk på säker ridväg för de som skall ta sig förbi Skrabro till ridvägarna söderut. Hoppas verkligen detta är etapp1 av1!

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

58. Boende på Talbacksvägen

6 våningshus är lite att ta i runt ett område som Skra bro. Hellre lite mera hus än så höga.

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

59. Boende på Mangårdsvägen

När man bygger stora byggnader i Björlanda som har en lantlig miljö ska man också ta hänsyn till det. Att bygga högre hus än 3 våningar är inte acceptabelt i denna miljö. När man nu föreslår att bygga 6 våningar kan man undra om det är rätt område man pratar om. Det som var en självklarhet för 5år sedan bortser man helt ifrån nu. Det sista som tillkommit om höghusen är inte genomtänkt och medför att man behöver göra en helt ny konsekvensanalys.

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

60. Boende på Innegårdsvägen

Varför finns följande dokument med bland handlingarna? – ”PM trafiksituationen på Björlandavägen”

Dokumentet skrevs innan stängning av Låssbyvägen var känd. Dokumentet ger därför en väldigt missvisande bild av trafiksituationen. Anser att dokumentet ska revideras så att en korrekt beskrivning av trafiksituationen presenteras innan beslut angående bostäder i Skra Bro.

Kommentar:

Dokumentet finns för att ge en bakgrundsbild till trafiksituationen, uppgifter har uppdaterats inom övriga utredningar.

61. Boende på Sandenvägen

Bra med service i detta område. Men ingen byggstart innan det finns en lösning på trafikproblem i Torslanda. Denna lösning måste finnas på plats innan detta område färdigställs.

Tvärförbindelse måste på plats. Mellan Lilleby kiosk och Domaringsvägen. Kan ju även krävas planfri korsning Björlandavägen -Norrleden

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

62. Boende på Skomakaregården

Yrkar på att planen i sin helhet stoppas tills trafiksituationen i området drastiskt förbättrats. De delar av planbeskrivningen som beskriver den kommande trafikutvecklingen är, så här med det faktiska utfallet känt, gravt felaktiga. Därvid faller tanken om en bättre stadsdel då det kommer att vara känt som centrum för trafikkaos.

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

63. Boende på Nolviksvägen

Detta kan vara en av kommunens sämsta idéer någonsin, det kommer bli som Friskväderstorget i Biskopsgården, är det så vi vill ha det här? VERKLIGEN INTE!

Behåll Björlanda så som det är

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

64. Boende på Kronängen

Anser att bebyggelsen inte ska överstig 3-4 våningar. Vi som redan bor här ser gärna att man bygger. Dock inte på höjden då detta förvanskar den lantliga landskapsbilden.

De GC-banor som finns närmast Kongahällavägen bör placeras med avstånd från vägbanan för att på det sättet skapa en "säkerhets-zon" för de barn som är tvungna att färdas till Björlandagårdens skola.

Korsningen Kongahällavägen/G:a Sörredsvägen/Kronängen bör byggas om till cirkulationsplats/rondell så att hastighetsdämpande åtgärder uppnås, och för att på det sättet ge bättre möjlighet för skolbarn att använda hållplatsen Kvisljungeby.

Bygg ytterligare en idrottshall så att den lokala idrotten kan utvecklas och ta om hand om de ungdomar som redan idag har svårt att få plats. (IK Zenith har på bara 7 år blivit en av Sveriges största innebandyföreningar, och har på denna korta tid spelat upp till en plats i div 1.)

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

Gång- och cykelbanorna placeras nära vägen för att bidra till att skapa ett mer urbant gaturum. Det tillsammans med bebyggelse nära vägarna och trädplanteringar ska rama in gatan och bidra till att få ner hastigheterna. Målet är att gatan inte längre ska upplevas som en landsväg.

65. Skrivelse utan angiven adress

Anser att 6-våningshus utefter Kongahällavägen och Björlandavägen är att förstöra miljön. Max två våningar utefter dessa gator!

Anser även att det verkar obetänkt att flytta busshållplatser från rondellen till Björlandavägen då det blir längre väg mellan pendelparkering och busshållplats. Föreslår att Svart Express går kvar från nuvarande hållplats.

Blev besviken över att det inte blir någon riktig affär i området. Med det menas t.ex ICA Maxi/ COOP Forum. Konstaterar att med denna plan får man fortsätta att köra till Amhult eller Backaplan.

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

66. Skrivelse utan angiven adress

Planen var att bygga 4 våningar med sadeltak och det var även det som presenterades i bilder på mötet. Nu framkom det på mötet att planen är bygga 6 våningar längs vägarna. Det var ett önskemål/krav från nämnden. Synpunkter lämnas på att det är ett mycket dåligt förslag att bygga 6 våningar, det räcker med 4 våningar för att värna om landskapsbilden. Planområdet ligger i översiktsplanen för Göteborgs kommun inom inriktningsområden för kustnära område/skärgård. Det innebär att kustområdenas attraktivitet i form av natur-, kultur- och landskapsbildsvärden ska värnas och utvecklas. Anser att utformningen med förlaget med 4 våningar och sadeltak var i enlighet med kustnära område. Nu däremot med 6 våningar, så utgår man inte från översiktsplanen.

En viktigt del för boende i Björlanda och Lilleby är handel, det är nog den viktigaste delen i byggnationen för många. Idag saknas det totalt handel i området! I markanvisningen väljer ni den lokala handlarna (Tempo) med motiveringen att denna aktör är populär idag. Detta stämmer inte, man handlar inte där idag och det visar även omsättningen på 15MSEK per år för affären. Man handlar möjligtvis mjölk där. ICA fastigheter lämnade anbud i markanvisningen och denna aktör valdes bort på vad som anses

vara en ofullständig analys. Idag åker alla i Björlanda och Lilleby till Amhult i Torslanda eller Backaplan för sin matköp. Våldigt långa resor som belastar Björlandavägen och Konghällavägen. Tycker att det saknas ambitioner med torget i Skra Bro, mataffären kommer bli viktigt för torget för att kunna starta och utveckla annan verksamhet på torget som exempelvis apotek, restaurang, fik, osv. Risken nu är att det blir en dött torg. Sedan har ni ökat antalet bostäder i förslaget men minskat ytan för handel från 4000 kvm till 1500kvm. Håller med om att 4000 är för mycket - men kanske att 1500 kvm är för lite.

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

67. Skrivelse utan angiven adress

Anser att det är en toppenidé att bygga upp mot 6-våningshus i Skra bro!

Kommentar:

Noteras.

68. Skrivelse utan angiven adress

Låt oss ha kvar den lantliga miljön vi än så länge har.

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

69. Skrivelse utan angiven adress

Anser att det är kommer bli ett fantastiskt lyft för området.

Lämnar synpunkter på hur barnen ska tas sig till och från skolan och lämnar förslag på hur trafiksäkerheten kan förbättras:

Sätt upp blinkande Här-går-man-skyltar (finns många sådana i Jönköpings kommun om man är intresserad av att se hur de fungerar).

Förlägg inte barnens väg i ett så oerhört trafikerat område. Dra en cykelväg/gångbana väster om den planerade pendelparkeringen. Där det idag planeras en ridväg. Antar att det inte är något som säger att det inte skulle kunna finnas utrymme för både ridväg och gång-/cykelbana?

Lås er inte vid en lösning utan gör två gång-& cykelbanor: en utmed Kongahällavägen och en utmed ridvägen.

Sänk hastigheten till 30 km/h under skoltid sträckan Gamla Sörredsvägen - Trulesgårdsrondellen.

Skapa ordentliga övergångsställen vid hållplatsen Kvisljungeby. Antingen med stoppljus eller blinkande Här-går-man-skyltar.

Ta bort buskaget som skymmer sikten i Trulsegårdsrondellen

Belys området väl.

Håll efter sly och gräs som växer högt och skymmer sikten för de som kommer från Stallvägen. Det är omöjligt att se de som kommer på cykelbanan ens om man krypkör.

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

70. Skrivelse utan angiven adress

Utbyggnad vid korsningen Björlandavägen-Torslandavägen kommer bli en mycket knypunkt för framtida Björlanda. Det är viktigt att kontakten med andra områden söder och väster om Skra bro förstärks.

Anser att utbyggnaden ska utredas i en fördjupad översiktsplan för att undvika att skapa en ny, isolerad förort.

Föreslår följande förändringar:

- Utred förutsättningarna för framtida utbyggnad av spårväg och dess konsekvenser.
- Rondellen ska kompletteras med reservområde för framtida anslutning av Björlandavägens förlängning till befintlig, och framtida, bebyggelse vid Björlanda Kile. Infart till pendelparkering bör ändras.
- Koppla ihop Björlanda centrum med kommande bebyggelse i sydost, ny Låssbyled och logistikcenter med en matargata som kan fungera även för framtida buss- trafik (bifogar skiss på detta)

Kommentar:

Se tidigare kommentarer och sammanfattning.

Kompletterande samråd Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

Inkomna synpunkter under kompletterande samråd 12 juli-22 augusti 2017 sammanfattats nedan. Personnamn anges inte. Synpunkterna finns i sin helhet på stadsbyggnadskontoret.

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Parkeringsbolaget

Parkeringsbolaget anser att all parkering ska vara öppen för samnyttjande i möjligaste mån och att tillgängligheten beaktas såväl till, från som inom ett område/stadsdel vid beräkning av behov av parkeringsplatser. Parkeringar ska placeras så att det främjar den blandade hållbara resan med olika färdmedel. System för beläggningsmätningar ska byggas in från början där så är lämpligt, så att parkeringen kan kopplas till parkeringsledsystem (hänvisningssystem) för att minimera söktrafiken och optimera nyttjandet. Parkeringarna ska även utformas så att de både är och upplevs som trygga och säkra och en del av stadsmiljön.

Kommentar:

Parkeringar är inplanerade för att främja hållbarhet, samnyttjande, trygghet och för att upplevas som en del av bebyggelsemiljön.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

2. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör strandskydd måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen. Pumpstationen ska i det nya förslaget placeras norr om vägen, vilket innebär att strandskyddat område tas i anspråk. Kommunen behöver motivera varför den måste

placeras inom strandskydd och inte kan anläggas utanför skyddat område samt ange särskilt skäl till att upphäva skyddet på platsen.

Kommentar:

Planbeskrivning förtydligas avseende val av placering inom strandskydd.

3. Trafikverket

Trafikverket har ingen erinran mot detaljplaneförslaget med reviderade gränslinjer. Trafikverket noterar att ett långtgående samarbete krävs för att genomföra byggnationerna i trafikanläggningen. Ett eller flera avtal mellan Trafikverket och staden behöver upprättas för att reglera de gemensamma frågorna. Avtal som reglerar genomförandet av åtgärderna behöver träffas innan aktuell detaljplan kan antas.

Kommentar:

Dialog pågår mellan staden och Trafikverket och avtal avses tecknas innan detaljplan antas. Utifrån Trafikverkets information i det pågående dialogarbetet gör kommunen bedömningen att erforderliga åtgärder kan genomföras med stöd av vägplan typfall 1.

Sakägare

4. Fastighetsägare Kvisljungeby 3:96

Fastighetsägaren motsätter sig en utökad pendelparkering, omdragning av ridstig och bäck, som medför att del av dennes markinnehav behöver övergå till allmän platsmark. Fastighetsägaren framför att inskränkningen av marken hindrar möjlighet till framtida förädling och utveckling av aktuellt markområde. Risker som destabilisering och översvämning på fastighetsägarens mark framförs. Marken utgör idag en lågpunkt, fastighetsägaren avser uppföra en ekonomibyggnad i närhet av sin fastighetsgräns mot bäck för försäljning av grönsaker till förskola.

Kommentar:

Planområdesgränsen har dragits tillbaka till viss del, aktuellt område för allmän platsmark natur på fastighetsägarens mark har minskats för att samtidigt kunna tillgodose det allmänna intresset av utökad pendelparkering samt omledning av bäck och ridstig. Under parkeringen kommer en dagvattenanläggning placeras. Omledning av bäck visar enligt utredningar klart förbättrad situation vid höga flöden. Ridstigen ska utformas för att skapa en trygg och säker miljö. Dialog förs för att skapa möjlighet till marköverlåtelse.

Övriga

5. Boende Björlanda Strand 116

Anser att planeringsprocessen tar alltför lång tid och att Skra Bro projektet skulle ha byggts ut för redan 20 år sedan. Anser att tillväxt och utbyggnad i samhället fördröjs till mycket stora kostnader samt makt missbrukas i beslutsprocesser. Framhåller att idag saknas en fungerande busslinje ned till hamnen Björlanda kile och många är i behov av detta.

Kommentar:

Noteras, utbyggnadsområdet kan i framtiden ge möjlighet till förbättrad kollektivtrafik.

6. Boende Sjömarksstigen 14

Framför positivt intresse för projektet, anser att Skra Bro är en perfekt plats att bygga ett torg då det idag saknas mycket affärer i Björlanda och tror det skulle vara mycket uppskattat hos boende runtom Skra Bro, men tveksam om det genomförs. Anser att det

stora problemet är trafiksituationen där vägarna är alltför små med dålig framkomlighet och köbildning från Skra Bro till volvo-korsningen, anser att Björlandavägen bör breddas till två filer åt varje håll från Skra Bro ner till Backaplan, samt tror inte att bussfiler nödvändigtvis ger en lösning.

Kommentar:

Noteras, torg med verksamheter planeras byggas. En trafikkapacitetsutredning är gjord och en reservyta för extra högersvängfält vid cirkulationsplatsen säkerställs som allmän platsmark inom detaljplanen.

7. Boende Lenvädersgatan 23

Framför önskemål om villor inom planområdet.

Kommentar:

Noteras. Tvåplansvillor/kedjehus planeras i södra nedre delen av bebyggelseområdet.

Ändringar

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det med följande ändringar är lämpligt att gå vidare med förslaget.

Utöver mindre justeringar föreslås följande:

- Lämplig exploateringsgrad och hushöjder har studerats.
- Möjligheten att anlägga ett extra körfält vid cirkulationen Björlandavägen/Konghällavägen har studerats.
- Kompensationsåtgärder
- Planbeskrivning och planbestämmelser följer den nya vägledningen om buller.
- Rekommendationer från kretslopp och vatten arbetas in i planbeskrivningen.
- Planbeskrivningen kompletteras med en karta över hur stor del av strandskyddet som upphävs.

Karoline Rosgardt
Planchef

Hillevi Kittel
Plankonsult

Lena Hasselgren
Planarkitekt



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Roger Lind
Samhällsplanerare
010-224 47 94
roger.lind@lansstyrelsen.se

Samrådsyttrande
2015-04-13

Diarienummer
402-3732-2015
Dossienummer
F 2372

Sida
1(7)

Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret
sbk@sbk.goteborg.se

Förslag till detaljplan för handel, bostäder m.m. i Skra bro inom stadsdelen Björlanda i Göteborgs Stad, Västra Götalands län

Handlingar daterade 2015-01-20 för samråd enligt 5 kap 20 § plan- och bygglagen (PBL 1987:10)

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen har tidigare påpekat om intentionerna i kommunens gällande översiktsplan, där kommunen valt att fokusera bostadsetableringen till den centrala staden, den sk. mellanstaden samt vid strategiska knutpunkter för att uppnå en hållbar stadsstruktur. För kustnära områden och skärgården uttrycks att utvecklingen i första hand bör ske i anslutning till god kollektivtrafik och särskilt vid knutpunkter. Länsstyrelsen anser fortfarande att utveckling av befintliga knutpunkter är en god ansats framför att skapa nya på jungfrulig jordbruksmark. Det är viktigt för en långsiktig hushållning av jordbruksmarken. Därför behöver kommunen i detta planarbete relatera pågående utveckling vid Skra Bro med pågående arbete med tillägg till översiktsplanen för jordbruksmark. Kommunen kan också hitta matnyttig information i Jordbruksverkets rapport (2013:35) *Väsentligt samhällsintresse? Jordbruksmarken i kommunernas fysiska planering*.

De andra frågorna som behöver tas omhand i den fortsatta planeringen är i huvudsak trafikbuller, geoteknik, MKN för vatten, dagvattenhantering och trafiksäkerhet. Vad gäller trafikbuller anser Länsstyrelsen att planområdets läge inte kan motivera avsteg från huvudregeln i Boverkets allmänna råd (2008:1). Det geotekniska underlagsmaterialet behöver kompletteras i enlighet med SGI:s yttrande. Dagvattenhanteringen kan behöva ökad renings- och fördröjningskapacitet med tanke på nuvarande och framtida klimat, för att långsiktigt begränsa belastningen på vattendrag och MKN för vatten. Ett enhetligt trafiksäkerhetstänk behövs för kopplingarna över Björlanda- och Kongahällavägen. Avslutningsvis kan plangenomförande kräva dispens från biotopsskydds- och strandskyddsbestämmelserna, anmälan om vattenverksamhet, eventuellt markavvattning och arkeologisk slutundersökning.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder enligt PBL 12 kap. 1§

Trafikbuller

Enligt Länsstyrelsens bedömning har aktuellt planområde inte de förutsättningar som krävs för avsteg från huvudregeln i Boverkets allmänna råd (2008:1) *Buller i planeringen*. Skra Bro är inte längs ett kollektivtrafikstråk

i bemärkelse med de allmänna råden. Länsstyrelsen anser därför att kommunen ska utgå från huvudregeln 55 dB(A) vid fasad för planering av bostäder.

Kommunen har i PM buller tagit ställning att detaljplanen följer kommunens policy med avseende på avsteg. Av policyn (2006) framgår att avsteg från bullerriktvärdena bör kunna komma i fråga bl.a. vid knutpunkter längs kollektivtrafikstråken. I policyn har kommunen utvecklat begreppet knutpunkt och anger då ”platser där många linjer möts och byte mellan linjer och trafikslag är möjligt”. Det verkar som kommunen anser att Skra Bro är en sådan knutpunkt. Länsstyrelsen delar inte denna uppfattning.

Det finns skillnader mellan bullerutbredningskartan för ekvivalent ljudnivå (5321-24) och bullerkartan för ekvivalent ljudnivå vid fasad (5321-26), jämför exempelvis kvarteret längs Björlandavägen sydost om parkeringen. På bullerutbredningskartan uppgår fasadnivåerna här till över 65 dB(A), medan i motsvarande beräkning för ekvivalent ljudnivå vid fasad är nivåerna lägre. Kommunen behöver tydliggöra orsaken till skillnaderna i beräkningarna.

Kommunen anger i PM buller att en flytt av bostadsbebyggelsen så att ljudnivån är 55 eller under 60 dB(A) ekvivalent ljudnivå skulle få negativa ekonomiska, sociala eller ekologiska konsekvenser. Detta resonemang saknar tyvärr vidare utläggning. Länsstyrelsen kan dock anta att eventuella negativa konsekvenser skulle kunna mildras eller undvikas om fler våningar tilläts på de hus som ligger på ett längre avstånd från Björlanda- och Kongahällavägen, samt om villa- och radhusbebyggelsen i söder ersattes av flerfamiljshus i flera våningar.

Länsstyrelsen anser att bullernivåerna är för höga både längs Björlanda- och Kongahällavägen. Därför behöver kommunen närmare studera alternativ placering av bostadsbebyggelsen, samt med andra åtgärder, exempelvis i form av bullerskärm eller liknande, komma ner till en acceptabel ljudnivå, 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid fasad. På plankartan behöver all mark som inte är lämplig för bostadsändamål, exempelvis p.g.a. höga bullernivåer från vägtrafik, undantas med prickmark eller få en annan markanvändning. Kommunen kan också behöva redovisa eventuella behov av bullerskärmar i underlagsmaterial och på plankartan.

Geoteknik

Det finns enligt Statens Geotekniska Institut (SGI) en brist i att de geotekniska utredningarna inte undersökt lerans sensitivitet, mot bakgrund att sensitiviteten uppmätts till mellan 10 och 70. Det innebär förekomst av kvicklera (se yttrande dat. 2015-03-12, bifogas). Vidare anser SGI att osäkerhet råder kring stabiliteten närmast Osbacken.

Den valda säkerhetsfaktorn för nyexploatering utgör den lägsta nivån i de spann som rekommenderas av IEG. Detta har av kommunen motiverats utifrån gynnsamma och ogynnsamma förhållanden. Enligt SGI är förekomsten av kvicklera ett ogynnsamt förhållande, som inte beaktats i de geotekniska

utredningarna. Som beräkningsförutsättningar har kommunen angett en utbredd marklast på 20 kPA inom bebyggelseområdet. Denna last motsvarar inte belastningen från föreslagna bebyggelse på 5 eller 6 våningar, utan förutsätter pålning till fast botten och begränsade uppfyllnader till ca 1 meter. SGI vill påpeka att dessa begränsningar inte införts på plankartan.

I samrådshandlingen anges att ”/.../ det finns få beräkningssektioner med endast översiktliga beräkningar som visar varierande resultat. Enligt skredkommissionens och IEG:s rekommendationer skall minst en detaljerad utredning utföras för planläggning av området.” SGI är osäkra på om detta avser ytterligare geotekniska utredningar. Länsstyrelsen delar SGI:s geotekniska bedömning vad gäller att de geotekniska förutsättningarna, inklusive stabilitetsförhållanden, ska vara klarlagda innan detaljplanens antagande och att de inte kan hänskjutas till ett senare projekteringskede.

I *PM Översiktlig dagvattenutredning Skra Bro etapp 1* anges fördröjningsbehov för 13 olika delområden och förslag på placering av fördröjningsmagasin för dagvatten. Enligt SGI saknas dock en bedömning av hur ett dagvattensystem med en mängd ytliga magasin och översvämningssytor kan påverka markstabiliteten.

MKN

Det råder, som kommunen kan konstatera, inte några miljö kvalitetsnormer (MKN) för Osbäcken; dock leder Osbäcken vidare till Nordre älvs fjord, en vattenförekomst som omfattas av MKN enligt EU:s vattendirektiv. Det saknas en konsekvensbedömning av planens effekter på MKN för Nordre älvs fjord. En så storskalig exploatering av naturmark nära Nordre älvs fjord kommer oundvikligen att ha en viss påverkan på vattenförekomsten.

Dagvattenhantering

Kommunen har inte valt att prioritera en långsiktig dagvattenlösning. Ett exempel är att öppna fördröjningsmagasin och översvämningssytor, som föreslogs i *PM Översiktlig dagvattenutredning Skra Bro etapp 1*, ersatts av främst underjordiska fördröjningsmagasin, med begränsad reningsförmåga och kapacitet. Vid exploatering av naturmark och kulvertering av bäckar som har god reningsförmåga leder detta oundvikligen till ökad föroreningsbelastning på Osbäcken, som är värdefull för fisk. Det är av stor vikt att kommunen arbetar fram lösningar som ger tillfredställande rening av dagvattnet. Omgrävningen av bäcken, placering av dagvattenanläggningar och brunnar måste planeras noggrant i det fortsatta skedet. Dagvattendiken längs Björlanda- och Kongahällavägen föreslås fungera som översvämningssytor vid extrema regntillfällen. Länsstyrelsen vill poängtera att dagvattendiken utmed vägar i första hand är avsedda att hantera vägdagvatten och inte ökat dagvatten från planområden.

Länsstyrelsen anser att samtliga projekt bör ta hänsyn till effekterna av ett förändrat klimat, med ökade flöden och intensivare nederbörd. Till utställningen av detaljplanen behöver kommunen särskilt beskriva konsekvenserna av ett förändrat klimat för aktuellt område.

Rapporten *Modellering av konsekvensbeskrivning Skra Bro* anger att två delområden ofta är blöta vid höga flöden p.g.a. underdimensionerad trumma under Kongahällavägen. Det saknas dock en definition av vad kommunen anser vara höga flöden. Samtidigt beskrivs områden mer eller mindre permanent "blöta" i dagvattenutredningarna, med hänvisning till beskrivningen av vegetationen. Det är då, enligt Länsstyrelsens bedömning, oklart om trumman under Kongahällavägen verkligen är underdimensionerad, då den teoretiskt ska klara 700 l/s. I *PM dagvattenutredning Skra Bro etapp 2* rekommenderas en trumma med minst lika stor dimension eller till och med större (800 mm). Det talar inte om att trumman är underdimensionerad för dagens mått eller om det verkliga problemet är blöt mark inom planområdet.

Kommunen har inte redogjort för ökade flöden i exploateringsområdet väster om Kongahällavägen. Dagens avrinning uppgår till 50 l/s. Vad blir avrinningen efter anläggandet av parkeringsytorna och hur ska vattnet fördröjas på ett tillfredställande sätt, även med beaktande av förväntad klimatförändring?

Råd enligt 2 kap. PBL

Förhållande till ÖP

Göteborgs gällande översiktsplan har angivit aktuellt område som förändrad markanvändning, bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor. I översiktsplanen finns dock generella rekommendationer för kustnära områden och skärgården att utveckling i första hand bör ske i anslutning till god kollektivtrafik och knutpunkter. Länsstyrelsen har tidigare påpekat att området i dagsläget inte har någon knutpunkt för kollektivtrafiken. Till översiktsplanen har kommunen tagit fram förslag på tillägg för jordbruksområden, som varit på utställning. Länsstyrelsen anser att kommunen bör förtydliga hur denna detaljplan anpassats till förslag om tillägg till översiktsplanen om jordbruksmark och hur exploateringen inte ska bidra till ytterligare fragmentering av jordbruksmarken på Hisingen.

Naturmiljö

Biotopskyddsdispens krävs för åtgärder på öppna diken, vilket Länsstyrelsen tidigare påpekat. De berörda dikena bör kunna nyttjas av groddjur för födosök och spridning i landskapet. I övrigt har de tämligen låga naturvärden. Enligt Länsstyrelsens bedömning undviks exploatering av den enda av de åkerholmar som omfattas av det generella biotopskyddet (den norra) varför ingen dispens krävs i denna del. Länsstyrelsen har i dagsläget inte erhållit någon dispensansökan.

Länsstyrelsen har tidigare poängterat att särskild hänsyn måste tas till groddjur. Enligt utförd inventering är området rikt på groddjursförekomster. Här förekommer samtliga av länets groddjur (förutom strandpadda) i vad det verkar livskraftiga populationer. I den aktuella detaljplanen är det i synnerhet till groddjurens aktiva landlevande fas samt till övervintringsperioden som hänsyn behöver tas, eftersom inga lekvatten berörs av byggnation.

Detaljplanen kan, enligt Länsstyrelsens bedömning, i allt väsentligt undvika negativ barriärpåverkan, i synnerhet om lokalgatan, som planeras mellan två lämpliga landområden för groddjur, anläggs med möjlighet till groddjurspassage, samt att Låsbybäckens spridningsfunktion bibehålls. Låsbybäckens strandskog med höga naturvärden kommer enligt planhandlingarna att undvikas. Ett sumpskogsområde (nr. 9 i naturinventeringen) som delvis utpekats som lämpligt landområde för groddjur kommer däremot att ianspråktagas som kvartersmark. Länsstyrelsen vill poängtera att förstörelse av övervintringsplatser inom området behöver ske mellan april-oktober. I annat fall krävs dispens enligt 14 § artskyddsförordningen för att döda groddjur (åkergroda), en dispens som Länsstyrelsen inte kan bevilja för ändamålet. Förlusten av övervintringsområden i stort, som ianspråktagandet av område 9 innebär, bedöms däremot inte innebära en sådan skada på fortplantningsområden och viloplatsar att dispens krävs.

Vid en eventuell biotopskyddsdispens ställer Länsstyrelsen i regel krav på att kompensationsåtgärder utförs. I närområdet finns enligt naturinventeringen några groddjursvatten i behov av restaurering, vilket kan utgöra lämplig kompensation. Även anläggande av grodtunnlar under lokalgatan (utanför planområdet) mellan område 8-9 kan utgöra kompensation.

Strandskydd

Det finns enligt Länsstyrelsens bedömning inte några hinder att upphäva strandskyddet enligt förslaget; marken är redan ianspråktagen av vägområde och parkering och behövs för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse. Området saknar betydelse för strandskyddets syften. Inte heller för det område som behöver upphävas för att möjliggöra vägbreddning ser Länsstyrelsen i nuläget några uppenbara hinder. Ingreppet i strandskyddat område är enligt samrådshandlingarna begränsat. Länsstyrelsen vill dock gärna, för ökad tydlighet, att planbeskrivningen kompletteras med upphävandeområdets areella omfattning samt en karta i lämplig skala där området är markerat.

Enligt planprogrammet fick Stadsbyggnadskontoret den 6 oktober 2009 i uppdrag av Byggnadsnämnden att ta fram ett program för Skra bro. Enligt Länsstyrelsens bedömning påbörjades planarbetet med programutställningen och att nu aktuell detaljplan bör upprättas enligt äldre PBL 1987:10. Kommunen får gärna bekräfta det datum då planarbetet påbörjades, eftersom det kan ha betydelse för processen vid upphävande av strandskydd.

Trafikfrågor

Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning om betydelsen av säkra gång- och cykelvägar till viktiga målpunkter inom nu aktuell och i framtida utbyggnadsetapper av Skra bro och Björlanda (yttrande dat. 2015-03-17, bifogas). Länsstyrelsen anser, med tanke på terräng och vägutformning som inbjuder till höga hastigheter, att särskilt fokus bör läggas på utformningen av korsningspunkter över Björlanda- och Kongahällavägen för att barn och ungdomar ska ha trafiksäkra förbindelser till/från skola, busshållplats och

utmed gång-, cykel- och ridvägar. Det är också viktigt, som kommunen vill rekommendera, att trafikseparera gång- och cykelväg från ridväg. Det kan bidra till att minska störningarna mellan gång-, cykel- och mopedtrafik från hästtrafiken, vilket är positivt för ökad trygghet. Länsstyrelsen vill upplysa om rekommendationerna i VGU, *Vägar och gators utformning*, om standard för utformning av ridvägar.

Länsstyrelsen anser att kommunen bör överväga att använda de parkeringstal som används för centrala Göteborg, för att främja hållbart resande och inte bidra till kapacitetsproblem för kollektivtrafiken på överbelastade vägsträckor på Hisingen. Tillgången på parkering har stark koppling till bilanvändningen. En begränsning av parkeringstalen kan med fördel kombineras med mobility management, i enlighet med kommunens rekommendationer.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Vattenverksamhet

Länsstyrelsen anser att rekommendationerna i rapporten *Modellering och konsekvensbeskrivning av Skra Bro* ska följas och att åtgärderna kräver anmälan om vattenverksamhet. Det är positivt att kommunen i planeringen av flytten av bäcken tagit hänsyn till öring. Men även andra ingrepp i vattenmiljön kan kräva anmälan om vattenverksamhet. Det är oklart om flytten av Björlandavägen kommer att leda till ingrepp i Osbäcken. Den geotekniska utredningen är i detta avseende bristfällig, enligt yttrande från SGI (se ovan). Därtill behöver del av område 12, enligt *PM dagvattenutredning Skra Bro etapp 2*, höjas med 1 meter. Kommunen bör till utställningen av detaljplanen klargöra behov av stabilitetshöjande ingrepp vid Osbäcken.

Markavvattning

Det går i nuläget inte utesluta krav på markavvattning inom del av planområdet. Markavvattning avser åtgärd för avvattning av mark i syfte att ändra markanvändningen. Detta är förbjudet i Västra Götalands län. Tillstånd söks hos Länsstyrelsen och dispens kräver särskilt skäl.

Arkeologi

Den arkeologiska förundersökningen slutfördes under december 2014. Det innebär att kulturmiljölagens bestämmelser gäller för de påträffade fornlämningarna RAÄ Björlanda 627 och 628. Ingrepp i ett fornlämningsområde kräver Länsstyrelsens tillstånd enligt kulturmiljölagen 2 kap. 12 §. Med hänsyn till fornlämningarnas art och betydelse ska tillstånd enligt kulturmiljölagen villkoras med arkeologisk slutundersökning. Enligt kulturmiljölagen 2 kap. 14 § ska den som utför arbetsföretaget svara för kostnaden för en sådan undersökning. Kommunen bör därför ta kontakt med Länsstyrelsen för att klarlägga förutsättningarna att bevara fornlämningarna i lämplig miljö alternativt klarlägga villkoren för ingrepp med efterföljande krav på arkeologisk slutundersökning.

Behovsbedömning

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

Beredning

Vad som angivits ovan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning vid en avvägning mellan olika framförda synpunkter.

Roger Lind

Karin Slättberg

Bilaga för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från SGI, daterat 2015-03-12 och Trafikverket, daterat 2015-03-17

Kopia till:

SGI, Bo Lind

Trafikverket, Per Stenerås

Länsstyrelsen/

Miljöskyddsavdelningen, Lena Niklasson

Naturavdelningen, Martin Goblirsch

Samhällsavdelningen, Leif Johansson

Vattenavdelningen, Teresia Holmberg



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Paula Franco de Castro
Kulturgeograf
010-2244784
paula.franco.de.castro
@lansstyrelsen.se

Yttrande
2017-08-22

Diarienummer
402-25169-2017

Sida
1(2)

Göteborgs stad
sbk@sbk.goteborg.se

Förslag till detaljplan för Handel, bostäder mm i Skra Bro inom stadsdelen Björlanda i Göteborgs kommun, Västra Götalands län

Handlingar daterade 2017-07-12 för samråd enligt 5 kap 11 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900) i dess ordalydelse före 1 januari 2015, normalt förfarande

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen lämnar följande bedömning enligt 5 kap 14 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Länsstyrelsen ser att föreliggande förslag behöver kompletteras och förtydligas med avseende på prövningsgrunden strandskydd. Länsstyrelsen vill även uppmärksamma kommunen på att om utökningen av planområdet innebär att ytterligare biotopskyddade objekt berörs så behöver frågan hanteras i erforderlig ordning.

Detta yttrande avser endast de förändringar som gjorts sedan föregående samråd. Länsstyrelsen tar dock tillfället i akt att göra en rättelse i föregående yttrande vad avser planförfarandet, se rubriken Strandskydd.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör strandskydd måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder redovisar Länsstyrelsens synpunkter vilka ska uppfyllas för att det antagna planförslaget inte ska riskera överprövning. Råd och synpunkter handlar om anvisningar för att planförslaget ska uppfylla lagstiftningens krav.

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Enligt 11 kap. 10 § ska Länsstyrelsen överpröva kommunens antagandebeslut av en plan eller områdesbestämmelser om dessa kan antas strida mot någon av de fem prövningsgrunderna.

Strandskydd

Pumpstationen ska i det nya förslaget placeras norr om vägen, vilket innebär att strandskyddat område tas i anspråk. Kommunen behöver motivera varför den måste placeras inom strandskydd och inte kan anläggas utanför skyddat område samt ange särskilt skäl till att upphäva skyddet på platsen.

I Länsstyrelsens föregående samrådsyttrande (dat 2015-04-13) gör Länsstyrelsen bedömningen att planen bör upprättas enligt äldre PBL 1987:10. Efter att kommunen har klargjort att planuppdrag lämnades 2012-12-18 reviderar Länsstyrelsen därmed sin bedömning och korrekt förfarande bör vara PBL 2010:900.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Biotopskydd

Länsstyrelsen har ett pågående ärende gällande biotopskyddsdispens för några olika biotopskyddade objekt inom planområdet (dnr 521-23250-2016). Om ytterligare biotopskyddade objekt finns inom de utökade ytorna bör de kompletteras i det pågående ärendet.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt, således behöver inte en miljökonsekvensbeskrivning tas fram.

Detta yttrande har planhandläggare Andreas K Karlberg beslutat och planhandläggare Paula Franco de Castro föredragit. I den slutliga handläggningen har även företrädare från natur-, vatten, samhälls- och miljöskyddsavdelningen medverkat.

Andreas K Karlberg

Paula Franco de Castro

Detta beslut har bekräftats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

Kopia till:

Trafikverket

Länsstyrelsen/
Naturavdelningen, Linda Karlsson, Helena Irene
Miljöskyddsavdelningen, Robert Jalvin, fk:
Robert Ernstsson, Susann Lundman
Samhällsavdelningen, Andreas Åhman Morner, Leif Johansson
Vattenavdelningen, Dan Hellman, Delilah Lithner

Sändlista

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Fastighetsnämnden
Göteborg Energi GothNet AB
Göteborg Energi Nät AB
Kretslopp och vattennämnden
Kulturnämnden
Lokalnämnden
Miljö- och klimatnämnden
Namnberedningen
Park- och naturnämnden
Räddningstjänsten Storgöteborg
Stadsdelsnämnden Västra Hisingen
Stadsledningskontoret
Trafiknämnden

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Lantmäterimyndigheten i Göteborg
Polismyndigheten
Länsstyrelsen
PostNord Produktion VO Göteborg
Skanova Nätplanering
Trafikverket, Region Väst
Vattenfall Eldistribution AB
Västrafik Göteborgsområdet AB

Sakägare

Utsänt enligt fastighetsförteckningen

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

Hyresgästföreningen Region V Sverige
Arrendator på fast. Björlanda 3:27 m fl.

Övriga

Handikappfören. Samarbetsorgan
Naturskyddsföreningen i Göteborg