

Detaljplan för Handel, Bostäder m.m i Skra Bro



**Samrådshandling
januari 2015**

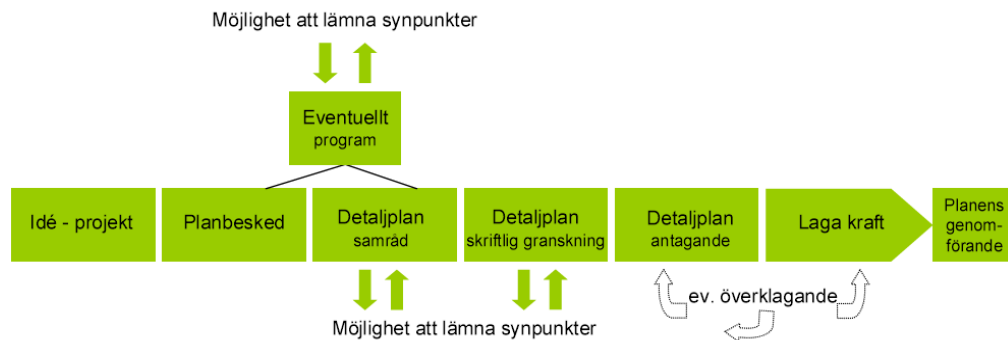


Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

Planprocessen

Detaljplanearbetet är indelat i flera skeden. Det är främst i samrådsskedet som möjligheter att lämna synpunkter finns. I granskningsskedet kan anmärkningar framföras.

När detaljplanearbetet påbörjas är ofta beslut som berör planen redan fattade i demokratisk ordning, såsom markanvändning i översiktsplanen och eventuellt mera detaljerat i program.



Information

Handlingarna (ej fastighetsförteckning) finns på Göteborgs Stads hemsida:

www.goteborg.se/planochbyggprojekt

Fastighetsförteckning, beslutsprotokoll, övriga handlingar samt kartor i skala 1:1000 finns på Stadsbyggnadskontoret, adress: Köpmansgatan 20, 403 17 Göteborg.

Information om planförslaget lämnas av:

Åsa Åkesson, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 19 52

Magnus Uhrberg, Fastighetskontoret, tfn 031-368 12 30

Annelie Svanberg, Trafikkontoret, tfn 031-368 26 87

Samrådssid: 4 februari – 17 mars 2015



Göteborgs Stad

Planhandling

Datum: 2015-01-30

Diarienummer SBK: 0488/12
Åsa Åkesson
Handläggare SBK
tel: 031-368 19 52
asa.akesson@sbk.goteborg.se

Diarienummer FK: 0850/10
Magnus Uhrberg
Handläggare FK
Tel: 031-368 12 30
magnus.uhrberg@fastighet.goteborg

Plankonsult: Ramböll, Hillevi Kittel

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

Detaljplanen är upprättad enligt PBL (2010:900)

Planbeskrivning

Detaljplanen omfattar följande handlingar:

Planhandlingar:

- Planbeskrivning (denna handling)
- Plankarta med bestämmelser

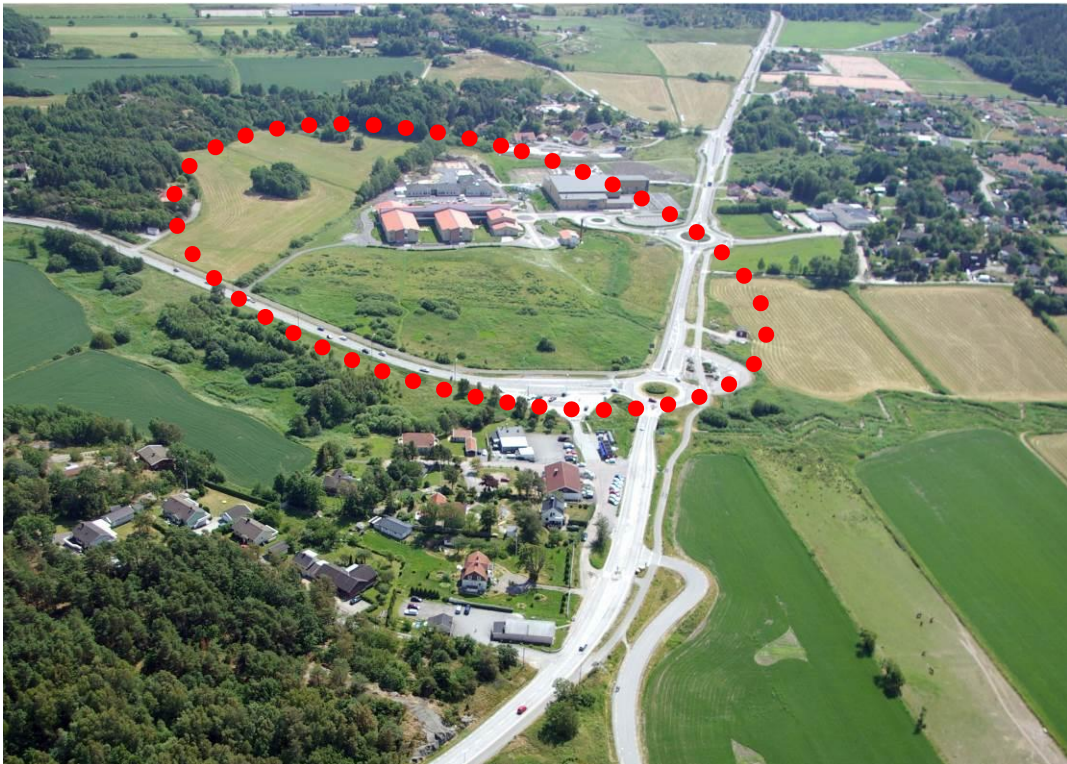
Övriga handlingar:

- Program med samrådsredogörelse
- Kvalitetsprogram
- Fastighetsförteckning (publiceras ej på Internet)
- Illustrationskarta
- Grundkarta

Utredningar:

- Bullerutredning, Rapport 5321-D, 2015-01-30, Akustikforum
- Översiktlig dagvattenutredning, 2013-07-03, Ramböll
- Handelsutredning, 2013-06-04, ZÖK AB
- Kulturmiljöunderlag, 2013-03-26, Acantus
- Naturvärdes- och groddjursinventering, 2013-09-05, Naturcentrum
- PM Trafiksituationen på Björlandavägen, 2012-03-02, Trafikkontoret
- Arkeologisk rapport, 2014-03-04
- Resultat Arkeologisk utredning, 2013-08-12

- Modellering/konsekvensbeskrivning – underlag för anmälan om vattenverksamhet, 2014-12-08, Ramböll
- Dagvattenutredning, 2014-12-17, Ramböll
- Geoteknisk och bergtekniskt utlåtande, 2014-09-04, Fastighetskontoret
- PM Buller, 2014-12-18, Stadsbyggnadskontoret
- PM Dialogarbete inom ramen för SKA/BKA, 2014-12-18, Stadsbyggnadskontoret.
- Trafikutredning Torslanda, 2014-06-11, Tyréns



Innehåll

SAMMANFATTNING:	6
<i>Planens syfte och förutsättningar</i>	6
<i>Planens innebörd och genomförande</i>	6
<i>Överväganden och konsekvenser</i>	6
PLANENS SYFTE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	7
<i>Syfte</i>	7
<i>Läge, areal och markägförhållanden</i>	7
<i>Planförhållanden</i>	8
<i>Mark, vegetation och fauna</i>	10
<i>Geotekniska förhållanden</i>	10
<i>Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse</i>	12
<i>Sociala aspekter</i>	15
<i>Trafik och parkering, tillgänglighet och service</i>	15
<i>Teknik</i>	17
<i>Störningar</i>	17
DETALJPLANENS INNEBÖRD OCH GENOMFÖRANDE	18
<i>Bebyggelse</i>	18
<i>Trafik och parkering</i>	19
<i>Tillgänglighet och service</i>	21
<i>Friytor</i>	21
<i>Naturmiljö</i>	21
<i>Sociala aspekter</i>	23
<i>Teknisk försörjning</i>	23
<i>Övriga åtgärder</i>	24
<i>Fastighetsindelning</i>	25
<i>Huvudmannaskap och ansvarsfördelning</i>	25
<i>Fastighetsrättsliga frågor</i>	26
<i>Avtal</i>	27
<i>Dispenser och tillstånd</i>	28
<i>Tidplan</i>	28
<i>Genomförandetid</i>	28
ÖVERVÄGANDEN OCH KONSEKVENSER	29
<i>Nollalternativet</i>	29
<i>Sociala konsekvenser och barnperspektiv</i>	29
<i>Miljökonsekvenser</i>	30
<i>Ekonomiska konsekvenser</i>	32
ÖVERRENSSTÄMMESE MED ÖVERSIKTSPLANEN	34

Sammanfattning:

Planens syfte och förutsättningar

Syftet med detaljplanen är att ge möjlighet till ett centrumområde med cirka 400-500 nya bostäder i form av flerbostadshus, radhus och grupphusbebyggelse, handels- och kontorsytor samt äldreboende. Syftet är också att i anslutning till föreslagen bebyggelse och korsningen Björlandavägen/Kungahällavägen skapa förutsättningar för förbättrad kollektivtrafik och pendelparkering.

Detaljplanearbetet har föregåtts av ett program för Skra Bro där även området norr om korsningen Björlandavägen/Kungahällavägen och ängarna söder om planområdet ingår. Området är en första etapp i det som ska bli centrum för hela Björlanda.

Till grund för planförslagets struktur ligger ett parallellt uppdrag där tre förslag utvärderats. Karaktär och innehåll har även tagits fram i dialog med allmänheten.

Planens innebörd och genomförande

Bebyggelse i flera våningar föreslås, men även radhus och villor. I och i nära anslutning till torgen vid korsningen lokaliseras en tät bostadsbebyggelse med varierade lägenhetsstorlekar och upplåtelseformer. I områdets södra delar föreslås radhus och villor samt punkthus. Karaktären är inspirerad av den moderna trädgårdsstaden, med kvartersstruktur och tydliga gaturum med entréer från gatan.

Kongahällavägen och Björlandavägen ska i anslutning till centrumbebyggelsen upplevas som en lugn trafikmiljö där olika trafikslag är lika viktiga. En tydlig känsla av att befinna sig i Björlanda centrum skapas.

Överväganden och konsekvenser

Att jordbruksmark omvandlas till ett centrumområde motiveras med att utvecklingen i Skra Bro har ett samhällsintresse som bland annat innebär förbättrad kollektivtrafik, utökad service, hyresgäster, äldreboende mm.

Skra Bro är en naturlig centrumpunkt längs Kongahällavägen. Skolan är redan placerad med hänsyn till ett utvecklat centrumområde.

Eftersom området ska bli Björlandas viktigaste utvecklingsområde för offentlig och kommersiell service motiveras ett högt markutnyttjande.

Denna del av Hisingen har haft en underdimensionerad infrastruktur i förhållande till den inflyttning som skett under de senaste åren. Det pågår en trafikutredning för hela Torslanda där eventuella tvärförbindelser ingår. Trafikverket har en nationell plan för transportsystemet med genomförande 2014-2025, med åtgärder på Öckeröleden och Norrleden/Hisingsleden. Kapacitetsproblem finns framförallt i korsningen mellan Björlandavägen och Hisingsleden/Sörredsvägen.

Exploateringen i Skra Bro medför ytterligare trafik i ett område som i sig har alltför låg täthet för att kunna tillgodose den service som trafikstrategin strävar efter och är en förutsättning för att uppnå ett hållbart resande. Området är av sådan karaktär att det är svårt att få boende att i lika stor utsträckning att välja kollektivtrafik som i till exempel i innerstaden och mellanstaden.

Det blir därför extra viktigt att jobba med så kallat mobility managementfrågor under hela planprocessen och redan från början skapa goda förutsättningar för ett hållbart resande i Skra Bro.

Planens syfte och förutsättningar

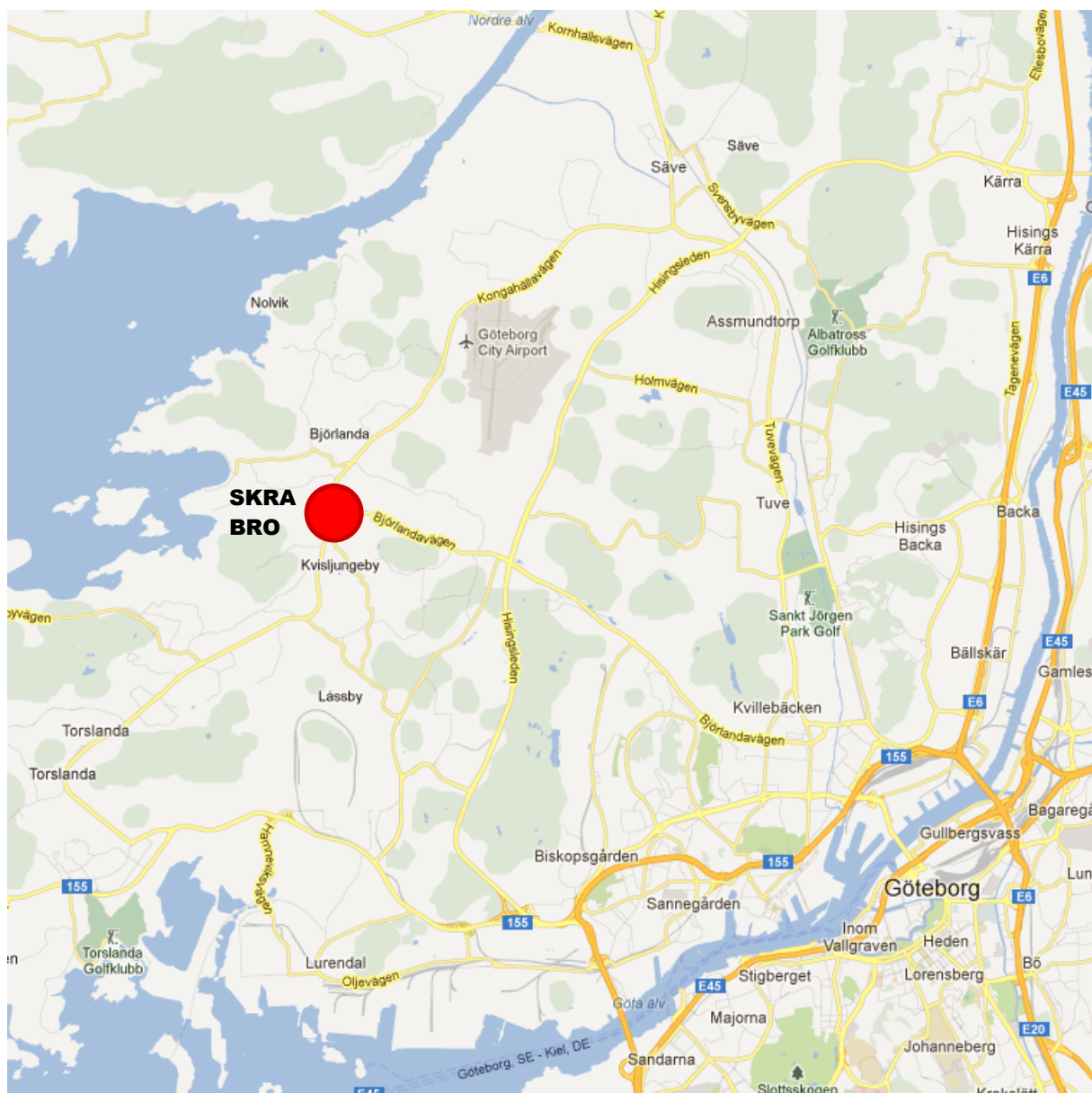
Syfte

Detaljplanen utgör etapp 1 i utvecklingen av Skra Bro och har föregåtts av ett övergripande programarbete. Syftet med detaljplanen är att ge möjlighet till ett centrumområde med cirka 400 nya bostäder i form av flerbostadshus, radhus och grupphusbebyggelse, handels- och kontorsytor samt äldreboende. Syftet är också att i anslutning till föreslagen bebyggelse skapa förutsättningar för en förbättrad kollektivtrafik och pendelparkering.

Läge, areal och markägförhållanden

Planområdet är beläget i anslutning till korsningen Björlandavägen/Kongahällavägen och Trulsegårdsskolan i Björlanda på Hisingen, cirka 11 kilometer nordväst om Göteborgs centrum.

Planområdet omfattar cirka 10 hektar varav hälften ägs av en privat fastighetsägare och hälften är i kommunal ägo. Fastighetsägare och rättighetshavare framgår av fastighetsförteckningen.



Orienteringskarta

Planförhållanden

Översiktsplan

Planområdet ligger i Översiktsplanen för Göteborgs kommun inom inriktningsområde för kustnära område/skärgård. Här anges att:

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

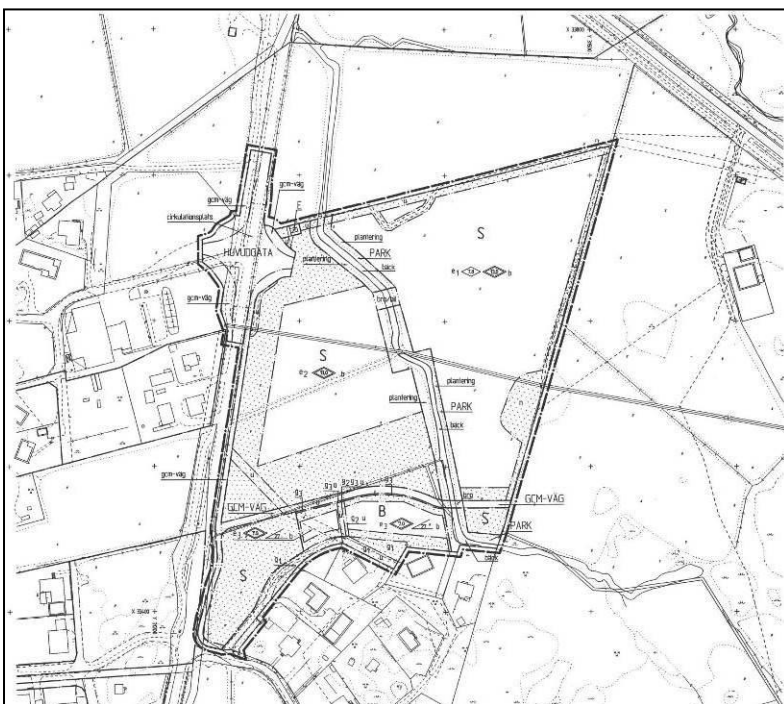
I Översiktsplanen för Göteborgs kommun anges planområdet som förändrad markanvändning till Bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor.

En fördjupning av översiktsplanen för Björlanda (arbetet avbrutet) anger som vision att Björlanda bygger på dess unika förutsättningar. Här utvecklas en stadsnära bystruktur som fortsättningsvis präglas av det öppna landskapet, där delarna växer samman och där ett vitalt servicecentrum utvecklas i ett naturligt läge. Naturen och kulturen är viktiga delar i stadsdelens identitet.

”planeringen ska sträva mot att ny bebyggelse uppfattas ha en lokal anknytning, såväl skala som i arkitektoniskt uttryck”.

Detaljplan

Området berör i viss mån detaljplan F II 4765 för Trulsegårdsskolan och ändring av detaljplan för samma område F II 4875. Genomförande tiden har gått ut 2014-07-14. I övrigt är området inte tidigare detaljplanelagt.



Gällande detaljplan.

Planprogram

Programsamråd för planområdet har antecknats av byggnadsnämnden 2011-06-21. Samråd genomfördes hösten 2010. Programmet anger förslag till utvecklingen av Skra Bro på kort och lång sikt och är utgångspunkten för denna detaljplan som utgör den första etappen, och ytterligare två detaljplaner, en norr och en söder om.

Då Skra Bro utgör en naturlig centrumpunkt längs Kongahällavägen föreslås en förbättrad kollektivtrafikhållplats söder om korsningen Björlandavägen/Kongahällavägen och en utveckling av befintlig pendelparkering för att underlätta resandet med kollektivtrafik.

Aktuellt område förutsätts bli Björlandas viktigaste utvecklingsområde för offentlig och kommersiell service och motiverar ett högt markutnyttjande. I och i nära anslutning till centrum lokaliseras lämpligen en tätare bostadsbebyggelse med varierade lägenhetsstorlekar och upplåtelseformer samt ett äldreboende. En förhoppning är att dessa delar byggs ut på kort sikt, inom 5-10 år.

Programmet anger vikten av att betona Kongahällavägens och Björlandavägens roll som huvudstråk eller bygata. Åtgärder som skapar en lugnare trafikmiljö och en tydlig känsla av att man befinner sig i Björlanda centrum ska prioriteras.

Aktuell detaljplan utgör första etappen av hela planprogrammet. Detaljplanen avviker från planprogrammet vad gäller den lokalgata genom området, som ska fortsätta söderut i kommande etapp. Detta med anledning av att ingreppet i den skyddsvärda naturen (med amfibiehabitat) blir mindre, det är bättre anläggningsförhållanden i föreslaget läge där även terränganpassningen inte blir lika omfattande. Föreslaget läge innebär också ett mer effektivt utnyttjande av exploaterbar mark, både i aktuell etapp och i nästa, samt i mötet mellan etapperna vilket innebär kortare sträcka utan bebyggelse, med ökad upplevd trygghet och bättre koppling mellan etapperna. Tidigare har föreslaget läge förkastats då vägen även skulle serva område söder om planprogrammet och därför ha ett betydligt högre trafikflöde. Det är inte längre aktuellt och lokalgatan ska inte anpassas för genomfartstrafik.

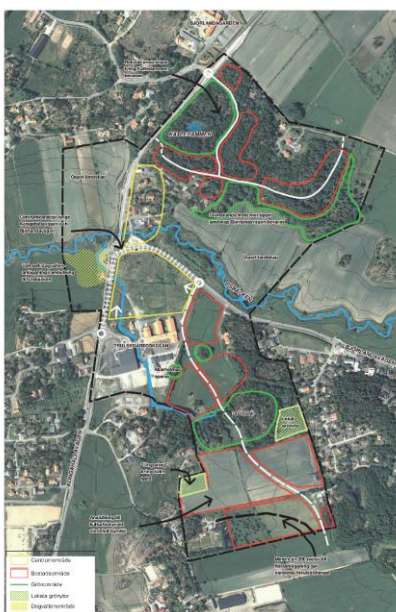


Bild A



Bild B

Bild A: Programföreslaget
Bild B: Första etappen och ny dragning av väg

Mark, vegetation och fauna

Planområdet består i huvudsak av åkermark och jordbruksmark. Området är låglänt och sankt och genomdras av diken. Jordlagren utgörs av 10-30 m djup lera. I de södra delarna minskar lerdjupet och marken är relativt plan och täcks av jordlager bestående av 1-10 m djup lera. En bäck rinner från Kvisljungeby by vidare genom planområdets nordvästra del och mynnar i Osbäcken. Längs bäcken kan lokala stabilitetsproblem uppstå.

I anslutning till området finns stora landskaps-, natur- och kulturvärden. Väster om korsningen vid Skra bro finns en dalgång mot havet som är ett av Björlandas karaktäristiska landskapsrum.

En ”Inventering av naturvärden och groddjur vid Skra Bro och Kronängen, Björlanda” har utförts av Naturcentrum AB 2013-08-23 inför detaljplan.

De grövre träd som står i åkerholmarnas kanter har förutsättningar att hysa insekter och lavar som gynnas av solinstrålning och värme. I anslutning planområdet förekommer ett flertal olika groddjur som i varierande grad är naturvårdsintressanta.

Osbäcken är ett vattendrag med höga naturvärden, som delvis är naturligt meandrande och där ett flertal vatten- och fiskevårdande åtgärder tidigare genomförts. Det är därför synnerligen viktigt att inte balansen störs av byggnationer genom exempelvis ändrade grundvattenförhållanden, kraftig sedimenttillförsel eller större förändringar i dagvattenstillflödet. För den ökade dagvattentillförsel som kan medföras av planerad bebyggelse planeras någon form av reglerings- och reningssystem.

Ett biflöde till Osbäcken leder genom planområdet. I den kraftigt igenväxta bäcken finns lekande öring.

Biotopsskydd

Några åkerholmar, en stenmur och diken inom planområdet omfattas av det generella biotopsskyddet.

Artskydd

Inga naturvårdsintressanta eller hotade arter inom planområdet finns registrerade i Artportalen.

Strandskydd

Osbäcken i norr har strandskydd som berör planområdet.

Geotekniska förhållanden

Ett geotekniskt PM har tagits fram av Fastighetskontoret, 2014-09-04, med tidigare geotekniska undersökningar som underlag;

Planområdet sydost om Björlanda- och Kongahällavägen

Området generellt karakteriseras av en flack lerslätt kringgärdad av partier med fastmark och berg i dagen i söder och öster. Jordlagrens mäktighet inom området varierar stort allt från tunt jordtäckte på berg till över 35 m. De största jordmäktigheterna påträffas inom de centralare delarna av detaljplaneområdet. Jorddjupen minskar successivt åt söder och norr samt mot partierna med fastmark och berg i dagen.

Bortsett från fastmarkspartierna utgörs jordlagren generellt överst av ett skikt organisk jord som underlagras av lera med varierande mäktighet som de översta 1-1,5 m är utbildad som torrskorpelera. Som regel underlagras leran av ett tunt lager friktions-

jord innan berget tar vid, lokalt saknas friktionslagret och leran vilar direkt på berget. Leran är lös-halvfast den odränerade skjuvhållfastheten varierar både i plan och djup och ökar generellt mot djupet, uppmätta värden varierar mellan 10-27 kPa.

Lerans vattenkvot under torrskorpan är ca 70 % i de övre delarna och minskar något mot djupet. Konflytgränsen är 10-20 % lägre än vattenkvoten, sensitiviteten har uppmätts till mellan 10 och 70 vilket medför att kvicklera finns inom området. Utförda kompressionsförsök visar att leran är normal- svagt överkonsoliderad vilket innebär att den inte klarar att belastas med några större laster utan att sättningar kommer att utbildas.

Fastmarkspartierna finns i anslutning till bergsområdena, *se kartbild*, utdrag ur SGU.s jordartskarta. Inga fältundersökningar har funnits att tillgå inom dessa partier. Jorden här kan närmast berget förväntas bestå av ler- och siltblandad friktionsjord under ett skikt organisk jord. Längre från berget överlagras lera friktionsjorden.

Området närmast Osbäcken

Marken sluttar svagt från söder ner mot Osbäcken, närmast bäcken övergår slänterna att bli relativt branta. Jordlagrens mäktighet utmed Osbäcken i anslutning till detaljplaneområdet varierar mellan ca 20-26 m. Jordlagren består överst av ett organiskt ytskikt (mulljord) som underlagras av lera som de översta 1-1,5 m är utbildad som torrskorpa. Leran närmast under torrskorpan är delvis siltig och något gyttjig, lokalt finns även skal och vassrötter och silt- och sandskikt förekommer.

Leran uppmätta skjuvhållfasthet är närmast under torrskorpan 10-15 kPa och tillväxer mer eller mindre mot djupet. Vattenkvoten i leran varierar mellan 80-90% i hela lerprofilen, konflytgränsen är generellt 10-30% lägre. Lerans sensitivitet har som mest uppmätts till närmare 100 vilket innebär att kvicklera förekommer även här. Leran är normal- till svagt överkonsoliderad vilket innebär att den inte klarar att belastas utan att sättningar kommer att utbildas.

Geohydrologi

Sprickvattenytor i utförda skruvprovtagningshål har registrerats 0,9-1,3 m under markytan inom detaljplaneområdet och 1,6-1,7 m under markytan utmed Osbäcken. Baserat på områdets topografi kan portrycket i leran antas ha en hydrostatisk fördelning från grundvattenytan. Lokalt inom områden mellan berg i dagen kan artesiskt vattentryck förekomma.

Stabilitet

Osbäcken rinner igenom och gränsar till delar av planerat detaljplaneområdet, det finns få beräkningssektioner med endast översiktliga beräkningar som visar på varierande resultat. Enligt skredkommissionens och IEG.s rekommendationer skall minst en detaljerad utredning utföras för planläggning av områden.

Bergstabilitet

Berg i dagen finns till största delen inom den sydöstra och östra delen av detaljplaneområdet.

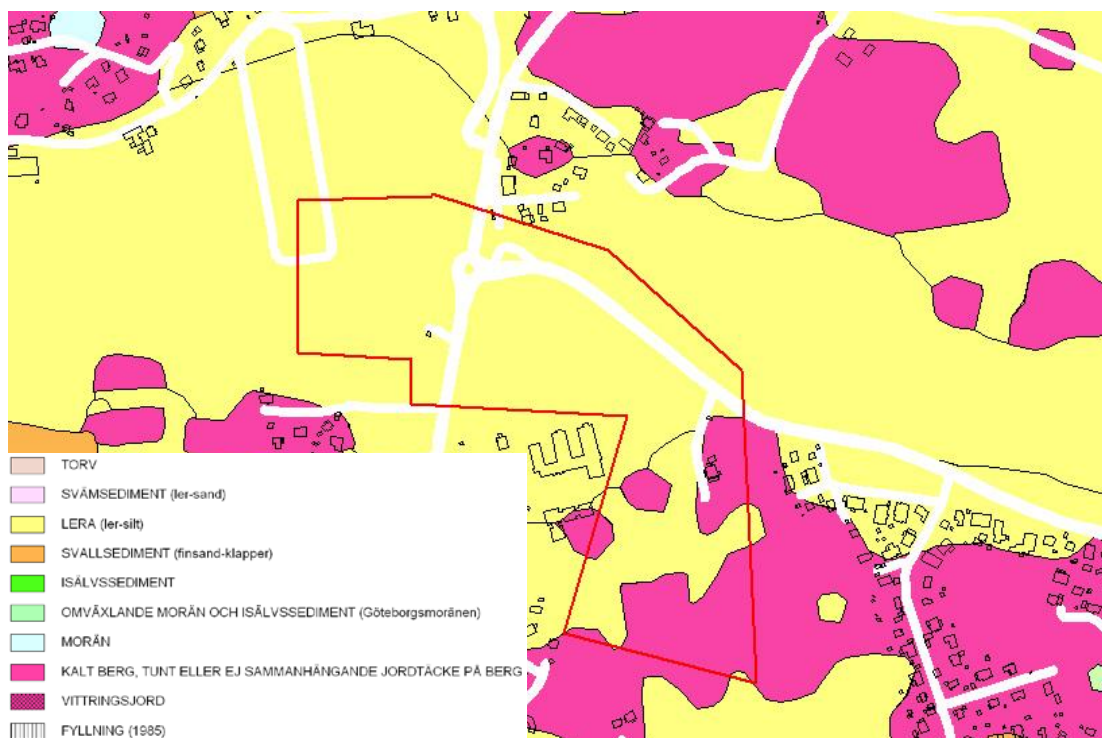
Berget har relativt få sprickor/spricksystem, därmed saknas förutsättning för blockbildning eller risk för blockutfall/bergsras. Lokalt finns branta flera meter höga bergspartier dock

utan risk för blockutfall eller ras, endast ett fåtal block har påträffats liggande i terrängen.

Radon

Enligt SGU:s radonriskkarta utgörs området till största delen av lermark som är klassificerat som lågriskområde, SGU:s radonriskkarta (Rapport 2002:27). På grund av lerans tjocka torrskorpa och siltinnehåll kan klassningen behöva skärpas till normalriskområde. Fastmarkpartierna är klassificerade som normalriskområde.

På normalradonmark ska nya byggnader uppföras radonskyddande, dvs en grundkonstruktion som inte har uppenbara otätheter mot markluft.



Utdrag ur SGU:s jordartskarta med det ungefärliga läget för detaljplaneområdet markerat med röd linje

Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse

Fornlämningar

En särskild arkeologisk utredning har genomförts för planområdet. Utredningen resulterade i att två tidigare okända fornlämningar påträffades. Lämningarna utgörs av fasta fornlämningar av karaktären skålgropslokal samt grav/gravar. För fasta fornlämningar gäller kulturminneslagens bestämmelser. Ingrepp i fornlämning inklusive desskyddsområde dvs fornlämningsområde (har inte avgränsats) kräver tillstånd enligt Kulturminneslagen 2 kap 12§. Stadsmuseet bedömer att all form av exploatering inom eller i anslutning till nyupptäckta fornlämningar ska föregås av en arkeologisk förundersökning. En arkeologisk förundersökning pågår.



Skra Bro är en gammal bro över Osbäckens dalgång på västra Hisingen, i Björlanda församling, och som numera har gett namn åt hela området runt bron.

I forna tider var bron dåligt anpassad till vägen på ömse sidor om bron, vilket gjorde att den tidens hästkärror tog i underredet på bron när man körde på. I folkmun fick bron därför namnet "Skrapebron", vilket senare har förkortats till Skra Bro.

Bron är numera endast gångbro och är ersatt av en större vägbro mellan rondellen vid Kongahällavägen/ Björlandavägen/buss-terminalen Skra Bro.

(Källa: Torslanda Tidningen/Wikipedia).

Kulturhistoria, odlingslandskap, befintlig bebyggelse

Skra Bro invid Osbäckens dalgång utgör en viktig del av ett rikt kulturlandskap i Björlanda. Jordbruket präglar fortfarande stora delar av landskapet där bebyggelsemönster, vägsträckningar och ägo gränser ger tydliga historiska avtryck.

Björlanda är ett av tre områden i Göteborg där det fortfarande förekommer jordbruk i större skala och på stora arealer. Odlingsmarken kring Björlanda by och kring Kvisljungeby är utpekad som regionalt värdefullt odlingslandskap. Som särskilt intressanta delområden anges Björlanda by och Kvisljungeby (Länsstyrelsens Göteborg och Bohuslän, 1995).

Björlandaområdet bedöms som mycket rikt på lämningar från både sten-, brons- och järnålder och är ur det perspektivet unikt för Göteborgsområdet. Med anledning av de många spåren från områdets förhistoriska tid, kompletterat med ett förhållandevis välbevarat odlingslandskap med tydliga spår från tiden för de olika skiftesreformerna, har ett kulturmiljöunderlag tagits fram inför detaljplanarbetet.

Kulturmiljöunderlaget (Acanthus 2013-06-26) konstaterar att inom själva planområdet är de kulturhistoriska kvaliteterna få, planområdet ingår dock i ett större sammanhang där de kulturhistoriska kvaliteterna är både många och tydliga. På grund av detta kommer det som byggs i planområdet att påverka ett mycket större område.

Björlandas historiska utveckling är mycket lång, en utveckling som under århundraden format det landskap vi ser idag. Den planerade utbyggnaden är en följd av en utveckling som skett i närområdet under de senaste femtio åren, en tidsperiod som i det historiska perspektivet är mycket kort. Det är först nu, i och med den planerade utbyggnaden, som det relativt välbevarade odlingslandskapet i dalgången kommer att påverkas av bebyggelse som inte är relaterat till jordbruk.

Viktiga beståndsdelar i Björlandas kulturmiljö;

- Den öppna och aktiva odlingsmarken
- Den traditionella jordbruksbebyggelsens utformning och placering i landskapet
- Den medeltida kyrkomiljön vid Björlandas ursprungliga byplats

- Det äldre vägnätet, smala vägar utan dikesgren och anlagda efter områdets topografiska förhållanden.

Planområdet består främst av öppen åkermark samt angränsande skogsbeklädda höjdparter. Marken är, med undantag av en villa, obebyggd och därmed begränsas planområdets befintliga kvaliteter till element i landskapet, naturliga såsom anlagda.

Viktiga kvaliteter inom planområdet:

- Befintliga stengärdesgårdar
- Äldre bruksväg
- Åkerholmar



Åkerholme inom planområdet.

Bebyggelseutformning med hänsyn till kulturvärden och landskapsbild

Planområdet ligger vid en känslig plats i den öppna dalgången. Den trafikanläggning som Skra Bro utgör idag har bidragit till en barriäreffekt som delar av Osäckens dalgång i två delar. Det är viktigt att eventuellt höga byggnader koncentreras till befintlig bebyggelse såsom Trulsegårdsskolan eller i planområdets södra del. På detta sätt undervikas att dalgången byggs igen ytterligare.

Det är en stor utmaning att uppföra ny bebyggelse och att samtidigt tillvarata och förstärka närområdets lokala karaktär och identitet. Utmaningen är extra stor då den planerade bebyggelsen har en tätare struktur och högre bygghöjd. Dagens Björlanda präglas av en tydlig historisk kontinuitet som odlingslandskap, den planerade bebyggelsen har en mer urban funktion. Det som eventuellt skulle kunna medföra negativ påverkan för kulturmiljön är en alltför stadsmässig planläggning. En bebyggelse med urbana förtecken som är vanlig i våra mer centrumnära bostadsområden skulle verkligen innebära ett brott mot områdets mycket speciella kulturhistoriska karaktär. För att Björlandaområdets identitet ska fortleva i exploateringen bör man förträdesvis anlägga bebyggelse med bykänsla istället för bebyggelse med urbana förtecken.

Inspiration kan hämtas från närområdet vilket ska borge för en ny bebyggelse med en identitet som grundar sig i närområdets karaktär, som;

- Befintliga byggnaders volymer
- Äldre bebyggelses placering i landskapet
- Hur äldre vägar är anlagda i landskapet
- För området karaktäristiska fasadmateriäl
- För området karaktäristiska kulörer



Kvisljungeby.

Sociala aspekter

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

Trulsegårdsskolan med fritidsgård, bibliotek och idrottsverksamhet är en social mötesplats för framförallt unga i Björlanda.

Björlanda i stort har gott om rekreativa naturområden men saknar anlagd park i dag. Omgivande naturområden är kuperade vilket gör terrängen otillgänglig för personer med funktionsnedsättning.

Trafik och parkering, tillgänglighet och service

Området nås med bil via en cirkulationsplats från Kongahällavägen. Den privata bostaden nås från Björlandavägen via en privat väg. Gång- och cykelvägar finns längs huvudvägarna runt hela området. Förbättringar av Björlandavägen med uträtning samt utbyggnad av gång- och cykelväg till Hisingsleden är nyligen utförda.

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

Närmaste busshållplats är belägen i direkt anslutning till planområdet. Tillgängligheten anses god.

Skra bro är en bytespunkt för kollektivtrafiken. Idag trafikeras Björlanda av tre busslinjer som passerar Skra bro. Linjerna når Säve Station, Torslanda-krysset, Hjalmar Brantingsplatsen och Drottningtorget. En pendelparkering ligger på västra sidan om Kongahällavägen. En tillfällig pendelparkering finns öster om Kongahällavägen.

Med utbyggnaden kommer trafiken att öka. Sedan programmet har förutsättningarna för resor med kollektivtrafik förbättrats och trafikeras nu av expressbuss, Svart ex-

press (Torslanda - City – Vallhamra). Skra Bro är en viktig lokal bytespunkt för kollektivtrafiken.

Trafiksituationen på Björlandavägen

År 2008 beslutade byggnadsnämnden att avbryta arbetet med tre pågående detaljplaneärenden på västra Hisingen. Skälet var att trafikutredningar visade att ytterligare bostadsbebyggelse i stadsdelen skulle försämra den redan svåra trafiksituation som rådde på Björlandavägen och Torslandavägen. Beslutet innebar att byggnadsnämnden antog en restriktiv hållning till nya detaljplaner på västra Hisingen till dess att infrastrukturen byggts ut.

2012 informerades byggnadsnämnden om stadsbyggnadskontorets förhållningssätt till nya detaljplaner på västra Hisingen. Förhållningssättet beskrivs utifrån att utredningar visat att väginfrastrukturen och trafiksituationen har förbättrats och ytterligare väginvesteringar är planerade, liksom införandet av trängselskatt 2013. Slutsatsen är att i fortsättningen är översiktsplanens inriktning för planering av ny bebyggelse på västra Hisingen tillräcklig som stöd för detaljplaneringen. Lämplighetsprövning av inkomna detaljplaneförfrågningar bedöms med översiktsplanens inriktning som grund.

I Trafikutredning Torslanda (Tyréns 2014-06-11) beskrivs nuläge och en sammanställning av förslag på lösningar på trafiksituationen. Förutom fysiska åtgärder föreslås även att resvanorna bör ändras genom så kallat Mobility management. Exempel på detta kan vara att uppmuntra föräldrar att inte köra sina barn till skolan, att man samåker eller använder bilpool i större utsträckning samt främja ett ökat kollektivtrafikresande.

Service och Fritid

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

Norr om Skra bro finns en liten livsmedelsbutik, en fiskebod och en pizzeria. Närmaste sällanköpshandel finns vid Torslanda Torg, Amhult och på Backaplan.

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

Handels- och verksamhetsutveckling

Innehåll av service är en förutsättning för en centrumbildning och skapar attraktivitet till kollektivtrafiken och närhet till service är viktigt för att nya bostäder ska utveckla till ett välfungerande och attraktiv boendeanternativ. En rapport (2013-06-04, ZÖK AB) har därför tagits fram för att belysa de kommersiella förutsättningarna för området.

Utvecklingen under senare år är entydig – det krävs dels ett tämligen stort marknadsunderlag för att driva verksamheter dels krävs det en mindre yta än vad vi ofta tror. Konkurrenssituationen inom främst dagligvarusektorn är stark i området. Storskaliga etableringar i Amhult men också Backaplan, Wieselgrensplatsen m fl. påverkar förutsättningarna.

En utveckling med nybyggnation av bostäder och verksamheter ger naturligt en konsumtionspotential för handel och besöksnäring. Samtidigt gäller att det föreligger betydande utbyggnadsplaner på handelsytor i kommunen.

Beräkningar med hänsyn till konsumtionsvanor, konsumtionsunderlag, köptrohet och närmarknad ger ett teoretiskt ytbehov om 450-700 kvadratmeter för dagligvaruhandel i området. Försäljning till vägens marknad tillkommer. En mataffär i storleksordningen 1000 kvadratmeter bör hålla en försäljning om 55 – 65 miljoner kronor. Detta innebär en betydande ökning mot dagens situation och bygger på tillresande eftersom närområdet inte i sig bär denna försäljningsnivå.

Björlanda Kile innebär en möjlighet genom att det skapas betydande trafikflöden och möjligheter att erbjuda handel inför avsegling eller arbete. Dock är denna handelsmöjlighet starkt kopplad till säsong.

För att ge en etablering de rätta möjligheterna måste tillgänglighet, fjärrverkan (skyltningsmöjligheter) och lokalanpassning ske på ett riktigt sätt. Skra Bro är en bättre placering än delar av konkurrenterna varför vi kan anta en viss överflyttning av köpkraft till en verksamhet i Skra Bro och en förtätning skapar förutsättningar då närunderlaget till verksamheten ökar.

Det är viktigt att verksamheter samlas i en plats för att de tillsammans skall ge kunder av olika kategorier en anledning till besök. En optimal etablering vore en samlad plats med verksamheter (skola och eventuella andra arbetsplatser), serviceutbud som t ex restaurang, dagligvaruhandel och angöring i form av ”resecentrum”.

Teknik

VA, fjärrvärme, el och tele saknas idag i stora delar av planområdet. Vatten-, avlopps- och dagvattenledningar finns anslutna till Trulsegårdsskolan.

Ledningar passerar längs skolans fastighet tvärs genom planområdet. Dessa är i gällande detaljplan placerade inom u-område.

Det finns två transformatorstationer i anslutning till planområdet. En vid infarten till skolan och en vid infarten till den privata bostaden nära Björlandavägen.

Störningar

Huvudsaklig bullerkälla är vägtrafikbuller från Björlandavägen och Kongahällavägen. Området ligger enligt kommunens översiktplan utanför bullerzon från Säve flygplats, Göteborg City Airport.

För att utreda bullerförhållandena för planområdet har inledande bullerutredningar tagits fram, Akustikforum 2014-04-04 och kompletterande bullerutredning 2014-12-05. Med bullerutredningarna som grund har stadsbyggnadskontoret tagit fram ett PM för Buller med ställningstaganden om skäl att göra avsteg från riktvärden för trafikbuller.

I framtiden inledande bullerutredning konstateras att de ekvivalenta ljudnivåerna vid bebyggelsegräns, 14 meter från väggkant för både Kongahällavägen och Björlandavägen utan skärmande objekt hamnar mellan 60 och 65dBA för samtliga höjder.

Ekvivalenta ljudnivåer vid fasader inom området som vetter mot lokalgatorna bedöms ligga mellan 50-65dBA beroende på avstånd, trafikmängd och hastighet.

Fasader inom området som skärmas av annan byggnad alternativt inte vetter mot väg bedöms ha ekvivalenta ljudnivåer <55 dBA.

Detaljplanens innebörd och genomförande

Detaljplanen medger uppförande av bostäder, centrumverksamhet och äldreboende.

Kvartersmarken inom den kommunägda delen av planområdet har, genom beslut av fastighetsnämnden den 24 november 2014, markanvisats till Västbostad AB och Göteborgs Egnahems AB för ändamålet bostäder och verksamheter. Vidare har fastighetsnämnden givit fastighetskontoret i uppdrag att teckna markanvisningsavtal med Tempo Björlanda Skrabbeboden AB, alternativt någon av de markanvisade exploatörerna, för ändamålet handel.

Kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll. Respektive exploatör ansvarar för utbyggnad av kvartersmark.

Exploatörer inom den kommunägda delen av planområdet är markanvisade bolag samt lokasekretariatet (äldreboende). Exploatörer inom den privatägda delen av planområdet är Myresjöhus AB och Riksbyggen ekonomisk förening.

Avtal om genomförande av detaljplanen kommer att tecknas med exploatörerna för den kommunägda marken och den privatägda marken.

Bebyggelse

Inom planområdet föreslås centrumbebyggelse med verksamheter, handel och bostäder. Flerbostadshus upp mot fyra våningar planeras framförallt i områdets yttre delar och lägre bebyggelse placeras mot torg och skola, *se perspektiv på planbeskrivningens framsida*. Med stöd mot höjdpartiet i sydost får två punkthus uppföras i upp till fem våningar. I områdets södra del planeras för lägre flerbostadshus i kombination med småhus i form av radhus och kedjehus.

Mot kollektivtrafikhållplatsen i korsningen Kongahällavägen/Björlandavägen föreslås handel med inriktning mot livsmedel. På handelshusets tak föreslås ett bostadshus i upp till sex våningar, vilket således blir det högsta huset i området. Mot torget föreslås, förutom livsmedelbutikens entré, även övriga verksamheter, så som kafé och frisör etc. Dessa verksamheter rymms inom bestämmelsen **C** där det skiljs på var det *ska* finnas och var det *får* finnas.

Norr om Trulsegårdsskolan föreslås ett äldreboende inom område markerat med **BD**, bostäder och vård. Äldreboendet bedöms rymma cirka 60–70 lägenheter och har en egen trädgård i söderläge.

Målsättningen är att den nya bebyggelsen inte ska kännas främmande och för stadsmässig. På plankartan finns bestämmelser som reglerar hur entréer ska förhållas till gatan och att tak ska uppföras som sadeltak med takåsarna i husets längdriktning. Karaktär och arkitektur beskrivs även i det till detaljplanen hörande Kvalitetsprogrammet, Ramböll 2014-12-17.

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. *Se utklipp nedan.* Underlag till planhandlingarna utgår från en bebyggelse i max fyra våningar i den norra delen. Det innebär att de till planen hörande utredningarna för dagvatten, buller och beräknade trafikflöden etc, utgår från dessa höjder. Vissa utredningar kommer att behöva kompletteras med konsekvenser av en högre exploatering i det fortsatta planarbetet. På illustrationskartan redovisas parkeringar som uppfyller p-normen vid en lägre exploatering. För att tillgodose parkeringsnormen vid en högre exploatering krävs sannolikt att underjordiska garage används. En högre exploatering motiveras av att Skra Bro ska bli ett centrum för Björlanda med ett underlag för förbättrad kollektivtrafik och service. De extra våningarna bedöms rymma cirka 40 lägenheter vilket innebär att det totala antalet bostäder inom planområdet kan bli cirka 500 stycken.



Urklipp ur illustrationskartan med markering var högre exploatering föreslås. Fem våningar mot Björlandavägen och Kongahällavägen. Sex våningar norr om torget på livsmedelsbutikens tak. Hur landskapsbild och trafikflöden påverkas ska studeras.

Trafik och parkering

Gator, GC- och ridvägar

Planområdet nås från befintlig cirkulation från Kongahällavägen och ny infart med vänstersvängfält från Björlandavägen. Den nya infarten ersätter befintlig väg, *Emils väg*. Kongahällavägen ska få en mer småskalig karaktär dels genom att ny bebyggelse planeras relativt nära vägområdet och dels genom att gång- och cykelvägar flyttas och belysning anläggs.

Genom området föreslås en lokalgata som går som en ryggrad genom området och som så småningom även ska försörja kommande etapp söderut. Längs lokalgator föreslås enkelriktade cykelbanor. Vid korsningspunkter föreslås upphöjda korsningar som hastighetsdämpande åtgärd.

Gång- och cykelanslutningar till området planeras i flera delar av detaljplanen.

Längs Kongahällavägen går en ridväg som binder samman hästgårdar med Torslanda ridklubb. Nu föreslås ridvägen separeras från gång- och cykelvägen och leds istället väster om pendelparkeringen. *Se illustration.*

Åtgärden att anlägga vänstersvängfält på Trafikverkets väg, Björlandavägen, innebär vägplan. Eftersom det är en enkel åtgärd bedöms det att ingen separat handling behöver upprättas och ryms inom föreliggande planbeskrivning.

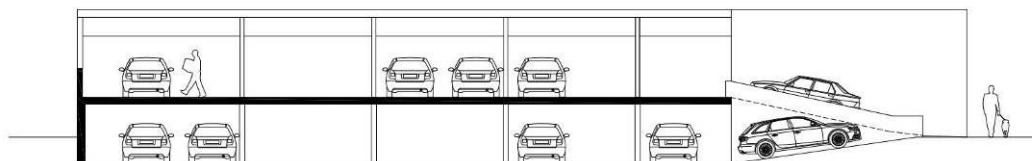
Parkering / cykelparkering

Detaljplanen ska säkerställa tillräckligt utrymme för parkering av bil och cykel och illustrationskartan visar möjligheten att lösa parkeringen med gällande riktlinjer. Enligt Göteborgs Stads riktlinjer för parkering ska cirka 7 bilplatser och 25 cykelparkeringar planeras per 1000 kvm BTA vid flerbostadshus. För småhus anges 1,8 bilplatser och 0,2 besöksparkeringar per hus. Om alternativet med en högre exploatering i den norra delen ska genomföras behövs utrymme för ytterligare cirka 30 parkeringsplatser.

Den huvudsakliga parkeringen sker inom kvartersmark. Vid enbostadshusen kan parkering anordnas intill respektive bostadshus alternativt samordnas inom kvarteret. En livsmedelsbutik på 1500kvm har bedömts ha ett behov av 67 parkeringsplatser för bilar och cirka 10 cykelplatser. P-normen anger 3 p-platser per 1000 kvm för äldreboende vilket innebär ett behov av 15 p-platser. Utrymme för dessa platser finns på illustrationen. För de anställda anger p-normen 0,6 p-platser 1000 kvm, dessa är inte illustrerade.

Befintlig pendelparkeringen väster om Kongahällavägen byggs ut och får nu nästan 200 p-platser och yta för cykelparkeringar.

En ny angöring för att hämta och lämna vid förskolan placeras öster om Trulsegårdsskolan. Skolans huvudentré väster om skolan föreslås byggas om där trafikslag separeras och framkomligheten för leveranser säkerställs. Dessa åtgärder ligger utanför detaljplanens gränser men finns illustrerade på illustrationskartan.



Vid flerbostadshusen föreslås parkeringsdäck där en halv våning placeras under mark och en halv våning över.

Tillgänglighet och service

Tillgängligheten med kollektivtrafik är god.

Då området utgörs av relativt plan mark går det att skapa god tillgänglighet till byggnaderna i hela planområdet.

Detaljplanen möjliggör centrumverksamhet och handel i bottenvåningarna mot torget. I de lägen där planen är tvingande vad gäller verksamheter ska bottenplanen ha en förhöjd rumshöjd. I de lägen där verksamheter tillåts ska möjligheten till förhöjd rumshöjd finnas, exempelvis genom att bjälklaget till första våningen tas bort. Detta regleras med planbestämmelse **b** på plankartan.

Friytor

De offentliga platserna inom planområdet ska ge plats för och uppmuntra sociala möten, lek, aktiviteter och rekreation. Centralt i planområdet planeras en park där befintliga åkerholmar utgör viktiga landskapselement. Här finns utrymme för en kommunal lekplats.

Norr om äldreboendet föreslås en mindre park med möjlighet till hantering av dagvattnen. Dagvattenstråk kan utformas som gröna kopplingar mellan grönområdena.

Planområdet angränsar till stora grönområden och parkerna ska vara ett förfinat komplement till dessa.

Torgen ska utgöra samlingspunkt för boende och besökare och är en plats för evenemang, marknader och dylikt.

Som komplement till den egna trädgården placeras en gemensam lekplats centralt i området med småhus i den södra delen av planområdet.

Naturmiljö

Naturmiljön har påverkat föreslagen bebyggelsestruktur. I inventering av naturvärden och groddjur vid Skra Bro och Kronängen (Naturcentrum AB 2013-08-23) finns det förslag på konsekvensminskande åtgärder, exempelvis att tillräckligt avstånd mellan naturvärden och ny bebyggelse säkerställs. Nedan redovisas hur områden med naturvärden påverkat detaljplaneförslaget.



1-3 – Åkermark med låga naturvärden. Här planeras för bebyggelse, trafik och parkering.

4 – Osbäcken med höga naturvärden. Västersvängfältet är placerat med hänsyn till området runt bäcken. Även med hänsyn till geotekniken.

5 – Åkerholmar med naturvärden. De två nordliga åkerholmarna innehåller även arkeologiska fynd och har på plankartan en bestämmelse, *forn*. Dessa ligger inom parkmark och en bebyggelsefri zon planeras runt

om. Den södra åkerholmen ligger inom kvartersmark. Det finns inga arkeologiska fynd på platsen (arkeologiskt utredning anger sentida stenbrott) och inte heller så höga naturvärden som motiverar att den hålls fri från exploatering.

6 – Strandskog längs Låsbybäcken med höga naturvärden. Plangränsen placeras cirka 15 meter från bäckfåran för att skapa en bebyggelsefri zon.

7 – Betad hagmark och skogspartier med höga naturvärden, 8 – Öppen hällmark med naturvärden, 9 - Lövsumpskog med naturvärden. - Lokalgatan till nästa etapp, som i programskedet gick genom område 7, föreslås få ett nytt läge mellan område 8 och 9. Detta ger ett sammanhängande grönstråk mellan etapperna. Detta grönstråk är värdefulla för groddjur. I brynmiljön norr om område 6-8 finns många bra landmiljöer för groddjur. Negativ påverkan begränsas av en bebyggelsefri zon på 4 meter från stigen som går i skogsbrynet. Lövsumpskogen inom område 9 föreslås ersättas av kvartersmark med bebyggelse.

11 – Biflöde till Osbäcken med naturvärden. Bäcken är idag delvis utträtad och kuverterad och har delvis ett naturligt lopp. I den kraftigt igenvuxna bäcken finns öringar. Bäcken föreslås flyttas till ett läge väster om Kongahällavägen. För att bedöma de hydrauliska och fiskeribiologiska konsekvenserna av det är en utredning framtagen, Ramböll 2014-12-08. I utredningen bedöms omgrävningen innebära förbättringar både med hänsyn till översvämningsrisk och för fiskarna. För att möjliggöra omledning av diket krävs biotopskyddsdispens och anmälan för vattenverksamhet.

Upphävande av strandskydd

Detaljplanen innebär upphävande av strandskyddet i två delområden. Ett delområde är vid kvartersmark för parkering (utökande av befintlig pendelparkering) väster om Kongahällavägen.

Det andra området som påverkas är öster om Björlandavägen där ett västersvängfält innebär att vägen måste breddas ut på område med strandskydd i en begränsad del.

Skälet till upphävande av strandskyddet är:

- Den aktuella marken är delvis belägen på redan ianspråktagen mark.
- Det avser ett område som behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan ske utanför området.

Sociala aspekter

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

Teknisk försörjning

Dagvatten

Ytvattnet från planområdet rinner i nuläget med självfall till bäcken som går förbi skolan och via kulvert, under Kongahällavägen och mynnar kort därefter i Osbäcken.

Dagvattenproblematiken är uppdelad i två delutredningar. Med en utredning för dagvattnet inom det nya bostadsområdet *PM Dagvattenutredning*, Ramböll 2014-12-17. Och en bedömning om vad omledning av biflödet till Osbäcken innebär *Modellering/Konsekvensbeskrivning*, Ramböll 2014-12-08.

Dagvattenutredningen för kvartersmark redovisar att avvattningen är tänkt att ske genom konventionellt dagvattensystem med brunnar och ledningar. Fördröjning inom området föreslås ske med underjordiska dagvattenkassetter då möjligheten till öppna magasin bedöms som liten. Parkytor och dagvattendiken längs med Kongahällavägen och Björlandavägen föreslås fungera som översvämningssytor vid extrema regntillfällen. I övrigt föreslås öppna system med svackdiken och kanaler i så stor utsträckning som möjligt. Även genomsläppliga ytor och gröna tak rekommenderas då de bidrar till ett trögare dagvattensystem med bättre rening.

Omledning av diket resulterar i att dagens barriäreffekter vid trumman under Kongahällavägen försvinner och risk för översvämning minskar.

Allt vatten från de hårdgjorda ytorna inom planområdet fördröjs. Med planbestämelse regleras även att från parkering med fler än 30 platser ska dagvatten passera en oljeavskiljare.

Vatten och avlopp

Området korsas av ett ledningsstråk med ledningar för vatten, avlopp och spillvatten. Dessa ledningar flyttas i samband med att området byggs ut.

Inför byggnation ska berörd fastighetsägare/exploatör kontakta förvaltningen för kretslopp och vatten för information om de tekniska förutsättningarna avseende VA-anslutningen.

Inom pendelparkeringen finns ett pumphus som bedöms kunna stå kvar.

Värme

Uppvärmningssystem är inte klarlagt.

El och tele

Beställning av utsättning respektive undanflyttning av ledningar ska ske till Göteborgs Energi Nät AB i god tid innan arbetena ska påbörjas. Vid utförande av arbeten i när-

heten av Göteborg Energi Nät AB:s anläggningar ska bestämmelser för markarbeten vid elkablar följas. I områdets södra del finns teleledningar som flyttas i samband med att området byggs ut.

Övriga ledningar

Avfall

Det finns en återvinningscentral norr om Skra Bro. Ytterligare en återvinningscentral kan placeras vid parkeringen i anslutning till handeln.

Avfallshämtning ska beräknas för sopbil med 12 meters längd.

Räddningstjänst

Bebyggelsen ska utformas med hänsyn till att insatstiden är längre än 10 minuter.

Övriga åtgärder

Geotekniska åtgärder

Då marken är sättningsbenägen vid belastning kommer grundläggningen av byggnader och tyngre installationer/konstruktioner behöva pågrundläggas. Om det föreligger några särskilda geotekniska problem som skulle försvåra eller kräva särskilda åtgärder får den vidare detaljprojekteringen av området påvisa. I samband med bygglov kommer det att krävas en platsspecifik geoteknisk utredning för att fastställa ett lämpligt och slutgiltigt grundläggningssätt av blivande exploatering.

Markmiljö

Detaljplaneområdet består huvudsakligen av åkermark och det finns inget som tyder på att det har bedrivits miljöfarliga verksamheter inom området. Det kan inte uteslutas att det finns förhöjda föroreningshalter inom befintliga trafikområden men sammantaget görs bedömningen att markmiljön inte behöver utredas närmare i detaljplane-skedet.

Radon

nya byggnader uppföras radonskyddande, dvs en grundkonstruktion som inte har uppenbara otätheter mot markluft.

Arkeologi

De två fasta fornlämningar som påträffats vid den arkeologiska utredningen sammanfaller med de två åkerholmar som har höga naturvärden. De två platserna ligger inom allmän platsmark PARK, och hålls fri från bebyggelse. Bestämmelsen *forn* markerar fornlämning inklusive dess skyddsområde dvs fornlämningsområde.

Luft och buller

Enligt inledande bullerutredning (Akustikforum 2014-04-04) krävs för att varje bostadshus ska få minst en tyst sida (<45dBA) eller åtminstone ljuddämpad sida (<50dBA), ska byggnaderna placeras så att de har en inbördes skärmande effekt. Det har lett till den kvartersstruktur som föreslås och i vissa fall slutna kvarter.

Kompletterande bullerutredning, Akustikforum 2014-12-05 rev 2015-01-30, redovisar beräkningar för den bebyggelsestruktur som föreslås.

Med bullerutredningarna som grund har ett PM för buller tagits fram, SBK 2014-12-17, I detta PM redovisas ställningstaganden som beskriver att det föreligger skäl att göra avsteg från riktvärden för trafikbuller i de delar där bostäder planeras i lägen mellan 55-65 dBA ekvivalent ljudnivå.

De åtgärder som föreslås med syfte att skapa goda boende miljöer och kvalitativ stadsbyggnad, med minskade störningar från trafikbuller är:

- Gator utformas för att hålla nere hastigheter (Kongahällavägen och det interna gatunätet).
- Bebyggelsen utformas som kvarter med gårdar med sociala ytor såsom gemensamma uteplatser och utrymme för närlek som är tyst alternativt ljuddämpad.
- Ny bebyggelse placeras avskärmande för parkområde samt skol- och förskolegård.
- Äldreboendet placeras centralt i området med möjlighet till tyst gårdsmiljö.
- Markområden för dagvattenhantering läggs utmed vägarna.
- Planbestämmelser reglerar bostadsrum mot ljuddämpad sida, ljudnivån inomhus samt möjlighet till tyst uteplats.

Fastighetsindelning

Fastighetsindelningen, servitut, gemensamhetsanläggningar, u-områden, mm, framgår av plankartan.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Anläggningar inom allmän plats

Allmän plats i detaljplanen utgörs av befintlig huvudgata (Kongahällavägen) och genomfart (Björlandavägen) samt ny lokalgata, gcm-väg, park, natur och torg. Detaljplanen föreskriver att kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll. Trafikverket är dock huvudman för Björlandavägen.

Anläggningar inom kvartersmark

Respektive exploatör ansvarar för utbyggnad av anläggningar inom kvartersmark.

Anläggningar utanför planområdet

Lokalnämnden får kostnader för ombyggnad av körväg och angöring inom skolområdet (Trulsegårdsskolan). Kostnaderna finansieras genom investeringsmedel.

Drift och förvaltning

Trafikkontoret ansvarar för drift och förvaltning av huvudgata, lokalgata, torg₁ samt gång-, cykel- och mopedväg.

Park- och naturförvaltningen ansvarar för drift och förvaltning av park, natur och torg₂.

Kretslopp och vatten ansvarar för drift och förvaltning av allmän va-anläggning.

Lokalförvaltningen ansvarar för drift och förvaltning av äldreboendet.

Respektive fastighetsägare ansvarar för drift och förvaltning av anläggningar inom kvartersmark.

Fastighetsrättsliga frågor

Mark ingående i allmän plats, inlösen

Mark inom fastigheten Kvisljungeby 3:6, som i detaljplanen utgör allmän plats (park och lokalgata) överförs till en kommunägd fastighet.

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning ska ske i enlighet med detaljplanen.

Fastigheter kommer att nybildas för bostads-, handels- och parkeringsändamål. En fastighet kan bildas för område markerat med **E** i plankartan.

Före beviljande av bygglov ska bildande av fastigheter, gemensamhetsanläggning, servitut och ledningsrätter vara genomfört.

Gemensamhetsanläggningar och Servitut

Vid bildande av tredimensionella fastigheter kan rättigheter behöva säkerställas genom bildande av gemensamhetsanläggningar och servitut.

Områden markerade med "g₁-g₂" på plankartan ska vara tillgängliga för gemensamhetsanläggningar. Gemensamhetsanläggningar kan komma att bildas för bland annat dagvattenlösningar, parkering och samvaro.

Förvaltning av gemensamhetsanläggningar kan ske genom delägarförvaltning eller genom att bilda en eller flera samfällighetsföreningar.

Ledningsrätt

Vid omläggning av ledningar till följd av exploateringen ska eventuell ledningsrätt omprövas att gälla ledningens nya läge. De delar av befintliga allmänna ledningsområden som hamnar på kvartersmark till följd av den nya detaljplanen ska säkerställas med ledningsrätt, till förmån för respektive ledningsägare.

Vid överlåtelse av kommunägd mark regleras i genomförandeavtalet att exploatören utan ersättning ska upplåta ledningsrätt för erforderliga ledningar och nätstationer inom kvartersmark till förmån för kommunen, kommunala bolag och privata ledningsägare. Ledningsägare är dock skyldiga att bevaka sina rättigheter samt upplysa kommunen avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Respektive ledningsägare ansöker om ledningsrätt.

Allmänna ledningar, inom områden markerade med **u** på plankartan, kan säkerställas med ledningsrätt.

Inom område som på plankartan markerats med **E** finns en teknisk anläggning placerad. Denna ska säkerställas med ledningsrätt alternativt avstyckas till egen fastighet.

Markavvattningsföretag

Inga markavvattningsföretag finns inom området. Biflödet till Osbäcken, som i en delsträcka behöver flyttas inför genomförande av detaljplanen, förvaltas av fastighetsnämnden och park- och naturnämnden.

Ansökan om lantmäteriförrättning

Kommunen ansöker om och bekostar erforderlig fastighetsbildning inom allmän platsmark och inom kvartersmark (kommunägd mark) avseende bildande av exploateringsfastigheter och fastighet för äldreboendet. Kommunen ansöker vidare om eventuell ledningsrätt för vatten- och avloppsledningar.

Exploatörerna ansöker om och bekostar erforderlig fastighetsbildning inom kvartersmark avseende bildande av nya fastigheter (förutom bildande av exploateringsfastigheter inom kommunägd mark) samt eventuellt bildande av gemensamhetsanläggningar och servitut.

Respektive ledningsägare ansvarar för ansökan om lantmäteriförrättning avseende ny ledningsrätt (förutom vatten- och avloppsledningar) samt ändring alternativt upphävande av befintliga ledningsrätter.

Ansvar för att ansöka om och bekosta lantmäteriförrättning kommer att regleras i genomförandeavtalen.

Avtal

Befintliga avtal som berörs

Befintligt jordbruksarrende AJ-2005-0006, inom fastigheterna Björlanda 3: 27 och Kvisljungeby 3:98, behöver sägas upp/omförhandlas.

Avtal mellan kommun och exploatör

Mellan kommunen, genom fastighetsnämnden, å ena sidan och fastighetsägaren till Kvisljungeby 3:6 tillsammans med Myresjöhus AB och Riksbyggen ekonomisk förening å andra sidan finns ett *föravtal* som tecknades inför detaljpanelläggning av Skra bro.

Ett *genomförandeavtal* som reglerar utbyggnad av allmän plats med mera och en *överenskommelse om fastighetsbildning* avseende marköverföringar med mera ska tecknas mellan kommunen, genom fastighetsnämnden, och fastighetsägaren till Kvisljungeby 3:6, alternativt med respektive exploatör (Myresjöhus AB och Riksbyggen ekonomisk förening), innan detaljplanen antas.

Ett *genomförandeavtal* som reglerar utbyggnad av allmän plats med mera, en *överenskommelse om fastighetsbildning* avseende marköverföringar med mera samt *köpekontrakt/tomträttsavtal* avseende försäljning/upplåtelse av mark för bostads-, centrum- och handelsändamål bör tecknas mellan kommunen, genom fastighetsnämnden, och respektive exploatör (Västbostad AB, Göteborgs Egnahems AB samt Tempo Björlanda Skrabbeboden AB), innan detaljplanen antas.

Ett *kommuninternt avtal* avseende äldreboendet ska tecknas mellan fastighetsnämnden och lokalnämnden.

Avtal mellan kommun och Trafikverket

Ett *medfinansieringsavtal* håller på att tecknas mellan kommunen och trafikverket. Avtalet syftar till att reglera kostnader och ansvar för trafikverkets utredning kring planläggningstyp för erforderliga åtgärder på Björlandavägen (väg 565), vänstersvängfält med mera.

När trafikverket fattat beslut om val av planläggningstyp kommer trafikverket och kommunen att behöva teckna ett nytt *avtal* som reglerar ansvar och kostnader för det fortsatta arbetet.

Genomförandet av vänstersvängfältet kommer att regleras i ett separat *avtal* mellan trafikverket och kommunen inför detaljplanens antagande.

Avtal mellan ledningsägare och exploatör

Inom kommunägda fastigheter kan finnas ledningar som omfattas av markupplåtelseavtal mellan Göteborg Stad och Göteborg Energi som reglerar Göteborg Energikongcernens ledningar inklusive tillbehör i Göteborgs Stad.

Ledningsägare är skyldiga att bevaka sina rättigheter och samråda med kommunen/exploatören avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Vid omläggning av ledningar bör avtal tecknas mellan ledningsägaren och kommunen/exploatören för att säkerställa åtaganden vad gäller kostnader, utförande samt ledningsrätt.

Avtal avseende ledningsrätt för teknisk anläggning med tillhörande ledningar kan komma att upprättas mellan Göteborg Energi AB och exploatörerna inom fastigheten Kvisljungeby 3:6, innan detaljplanen antas.

Avtal avseende ledningsrätt för eventuella övriga allmänna underjordiska ledningar bör tecknas mellan respektive ledningshavare och kommunen/exploatörerna, innan detaljplanen antas.

Dispenser och tillstånd

Behov av dispens eller tillstånd till exempelvis vattenverksamhet kommer att utredas vidare i granskningsskedet.

Tidplan

Samråd: 1 kvartalet 2015

Granskning: 3 kvartalet 2015

Antagande: 4 kvartalet 2015

Om planen inte överklagas fastställs den fem veckor efter antagande.

Förväntad byggstart: första bostadsetappen, 1 kvartalet 2017

Färdigställande: första bostadsetappen, 2 kvartalet 2018

Genomförandetid

Under genomförandetiden har fastighetsägaren en lagstadgad rätt att bygga i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens slut fortsätter planen att gälla tills kommunen tar fram ny plan eller ändrar gällande plan. Fastighetsägaren äger efter genomförandetidens slut ingen rätt till ersättning för förlorade rättigheter som fanns i den ursprungliga planen.

Planens genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från det datum då planen vunnit laga kraft.

Överväganden och konsekvenser

Överväganden har gjorts mellan olika intressen.

Att jordbruksmark omvandlas till ett centrumområde motiveras med att utvecklingen i Skra Bro har ett samhällsintresse som bland annat innebär förbättrad kollektivtrafik, utökad service, hyresgäster, äldreboende mm.

Skra Bro är en naturlig centrumpunkt längs Kongahällavägen. Skolan är redan placerad med hänsyn till ett utvecklat centrumområde. Eftersom området bli Björlandas viktigaste utvecklingsområde för offentlig och kommersiell service motiveras ett högt markutnyttjande.

Områden med naturvärden har satt de naturliga gränserna för byggbar mark. Tillgång på grönområden och parkeringsplatser har styrt möjlig exploateringsgrad.

I och med den ansträngda trafiksituationen på västra Hisingen är goda förutsättningar för ett hållbart resande en viktig del av områdets planering.

Nollalternativet

Ett nollalternativ innebär att jordbrukslandskapet bibehålls. Det innebär även att målet att utveckla Skra Bro till ett lokalt centrum inte uppnås.

Sociala konsekvenser och barnperspektiv

Ett mer varierat bostadsutbud skapar en bredare social sammansättning och möjlighet att finna bostad efter varierande behov. Boende för alla skeden i livet underlättar tillsyn och umgänge mellan generationer, vilket inte minst är till gagn för jämställdheten. Förbättrad kollektivtrafik gagnar bland annat kvinnor och ungdomar, som är de dominerande kollektivtrafikresenärerna. Stråk och gångfartsgata mellan skolområdet genom bebyggelsen mot centrumfunktioner och kollektivtrafikhållplatser skapar trygghet och säkerhet för fotgängare. Möjlighet till centrumfunktioner, förbättrade hållplatser, torgytor, parkytor med lekplats skapar mötesplatser som gynnar den sociala samvaron i stadsdelen.

De dialogarbeten som genomförts med medborgarna i området har sammanställts i en rapport, PM Dialogarbete inom ramen för SKA/BKA, 2014-12-18. Nedan sammanställs konsekvenserna av planförslaget:

Sammanhållen stad

Inom planområdet finns förutsättningar för bostäder i form av både flerbostadshus och enskilda småhus. I den norra delen av området kommer det att bli både hyresrätter och bostadsrätter. Gång- och cykelvägnätet kompletteras inom och till planområdet.

Samspel

De offentliga platserna; torgen, parkerna, kollektivtrafikhållplatserna och parkeringarna är lättillgängliga. Det finns goda förutsättningar för lek och utomhusvistelse.

Antalet bostäder hålls uppe för att bära ett centrumområde. Området runt skolan kommer att befolkas även utanför skoltid som kan ge en ökad känsla av trygghet.

Vardagsliv

I området föreslås till exempel att en livsmedelsbutik etableras, att pendelparkeringen utökas och att infarterna till skolan omstruktureras – allt i syfte att skapa förutsättningar till en smidigare vardag. Bebyggelsen är formerade kring ett stråk och gatorna är kompletterade med gena kopplingar för gående och cyklister. Bebyggelsen vid torgen bidrar till en upplevd ökad trygghet vid busshållplatsen vid Björlandavägen.

Identitet

Den föreslagna bebyggelsen kommer att bryta mönstren på platsen och påverka den kulturhistoriska upplevelsen. Genom planbestämmelser och beskrivningar i denna handling samt i kvalitetsprogram ska områdets karaktär tryggas. Utgångspunkten är att området ska vara en ny årsring i Björlanda.

Miljökonsekvenser

Hushållning med mark- och vattenområden m.m.

Vid utarbetande av denna detaljplan har stadsbyggnadskontoret gjort en lämplighetsprövning enligt 2 kap. plan- och bygglagen samt en avvägning enligt 3 och 4 kap. miljöbalken. Vidare har detaljplanen prövats mot kommunens översiktsplan i enlighet med 5 § förordningen om hushållning med mark och vattenområden m.m.

Inga riksintressen eller andra områden med särskilda natur- eller kulturintressen berörs. Kontoret bedömer att redovisad användning kan anses vara den från allmän synpunkt mest lämpliga utifrån planområdets förutsättningar och föreliggande behov. Planen bedöms inte medföra att miljökvalitetsnormerna överskrids. Detaljplanen är förenlig med Översiktsplan för Göteborg.

MKB/Behovsbedömning

Kommunen har gjort en behovsbedömning enligt PBL 4 kap. 34 § och Miljöbalken (MB) 6 kap. 11 § för aktuell detaljplan.

Kommunen har bedömt att ett genomförande av detaljplanen inte kommer att medföra någon betydande miljöpåverkan. Vid behovsbedömningen har kriterier i MKB-förordningen bilaga 4 särskilt beaktats och ansetts vara uppfyllda. Detaljplaneförslaget medger endast en mindre komplettering i befintlig sammanhållen bebyggelse. Planförslaget medger i övrigt inte användning av planområdet för de ändamål som anges i PBL 4 kap. 34 §, varför kriterierna i MKB-förordningen bilaga 2 inte behöver särskilt beaktas.

Kommunens ställningstagande grundar sig på bedömningen att ett genomförande av detaljplanen:

- Inte påverkar något Natura 2000-område och därmed inte kräver tillstånd enligt MB 7 kap. 28 §.
- Inte anger förutsättningar för kommande verksamheter eller åtgärder som kräver tillstånd enligt MKB-förordningen (1998:905) 3 § och bilaga 3.
- Inte bedöms negativt påverka möjligheterna att uppfylla nationella och regionala miljömål.

- Inte bedöms ge upphov till en betydande miljöpåverkan på biologisk mångfald, landskap, fornlämningar, vatten etc.
- Inte ger upphov till betydande risker för människors hälsa eller för miljön.
- Inte bidrar till att några miljökvalitetsnormer överskrids.
- Inte påtagligt påverkar några områden eller natur som har erkänd nationell eller internationell skyddsstatus, t ex riksintressen eller naturreservat.

Ytterligare motiv till ställningstagandet är att planen följer intentionerna uppsatta i Översiktsplanen för Göteborgs kommun samt att planens genomförande ger upphov till påverkan på ett begränsat område och på begränsade intressen.

Kommunen har därmed bedömt att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning inte behövs för aktuellt planförslag. Behovsbedömningen är avstämd med länsstyrelsen 2013-06-10. Följderna av planens genomförande ska dock alltid redovisas enligt PBL. Nedan följer därför en kort sammanställning av planens miljökonsekvenser.

Miljömål

Björlanda är ett område med flertalet värden som har utvecklats kontinuerligt över tid. Dessa värden bedöms inte vara av sådan vikt att en utveckling av området inte kan ske. En avstämning har gjorts mot Göteborgs lokala miljömål. Det kan konstateras att ett genomförande av detaljplanen berör miljömålen; *begränsad klimatpåverkan, frisk luft, bara naturlig försurning, levande sjöar och vattendrag, grundvatten och hav i god balans, ett rikt odlingslandskap och myllrande våtmarker, levande skogar, ett rikt växt och djurliv samt god bebyggd miljö.*

Naturmiljö

I områdets åkerholmar, stenmurar, diken, angränsande skogspartier samt Obäcken finns olika naturvärden. I anslutning till planområdet finns dokumenterad förekomst av de fridlysta arterna åkergroda och större vattensalamander. Byggnation på åker- och jordbruksmark motiveras i detta fall med att utvecklingen av Skra Bro har ett samhällsintresse med bland annat förbättrad förutsättning för kollektivtrafik, service och en komplettering av bostadsbeståndet. De naturvärden som finns har påverkat hur förslaget ser ut. Störst påverkan på naturmiljön innebär flytt av diket som är biflöde till Osbäcken. Målet är att naturmiljön i diket ska bli bättre i och med utbyggnad enligt förslaget.

Kulturmiljö

Björlanda är ett område rikt på fornlämningar från sten-, brons- och järnåldern. Området finns också med i kommuns bevarandeprogram för både sitt landskap och förekomst av olika spår från olika tider där kulturlandskapets utvecklingen tydligt kan ses.

De fornlämningar som utredningar pekat ut som bevarandevärda är i planförslaget placerade inom parkområde och hålls fria från byggnation.

Påverkan på luft

En utbyggnad enligt förslaget innebär ökade transporter och personbilstrafik. Dessa mildras av närhet till kollektivtrafik och utbyggnad av pendelparkering.

Påverkan på vatten

Den sammanfattade bedömningen enligt dagvattenutredningarna för planområdet är att en flytt av biflödet till Osbäcken är möjlig utan negativ miljöpåverkan. Tillkommande dagvatten ska tas omhand inom området innan det släpps ut i närliggande vattendrag.

Ekonomiska konsekvenser

Fastighetsnämndens inkomster och utgifter

Fastighetsnämnden får inkomster från försäljning av mark för bostads-, centrum- och handelsändamål samt exploateringsbidrag. Fastighetsnämnden kan också komma att få en årlig intäkt i form av tomrättsavgift för upplåtelse av mark.

Fastighetsnämnden får utgifter för utbyggnad och ombyggnad av allmän plats (inklusive flytt av gång- och cykelväg och hållplatslägen), förrätningskostnader, flytt av dike och ridväg med mera. Fastighetsnämnden kan få utgifter för markförvärv.

Trafiknämndens utgifter

Trafiknämnden får utgifter för anläggande av pendelparkering. Trafiknämnden får ökade kostnader för skötsel och underhåll av gator, gång-, cykel- och mopedväg, torg och pendelparkering.

Park- och Naturnämnden utgifter

Park- och Naturnämnden får utgifter för anläggande av park och ökade kostnader för skötsel och underhåll av park, natur (inklusive ridväg) och torg².

Kretslopp och vattennämndens inkomster och utgifter

Kretslopp och vattennämnden får inkomster i form av anläggningsavgifter samt utgifter för utbyggnad av va-anläggning.

Kretslopp och vattennämnden kan få utgifter för anläggande av återvinningsstation.

Lokalnämnden

Lokalnämnden får utgifter för byggnation av äldreboende.

Lokalnämnden får utgifter för ombyggnad inom skolområde (Trulsegårdsskolan) utanför detaljplaneområdet.

Lokalnämnden får kostnader för kommunintern markupplåtelse och ökade driftskostnader för äldreboende och skolområde.

Ekonomiska konsekvenser för exploatörerna

Myresjöhus AB och Riksbyggen ekonomisk förening får utgifter för åtgärder inom kvartersmark, eventuella markförvärv, exploateringsbidrag, förrätningskostnader med mera.

Västbostad AB och Göteborgs Egnahems AB får utgifter för åtgärder inom kvartersmark, markförvärv, förrätningskostnader med mera.

Tempo Björlanda Skrabbeboden AB får utgifter för åtgärder inom kvartersmark, markförvärv med mera.

Överensstämmelse med översiktsplanen

Detaljplanen är i överensstämmelse med ÖP.

För Stadsbyggnadskontoret

Planchef
Gunnel Jonsson

Planarkitekt
Åsa Åkesson

Plankonsult
Hillevi Kittel, Ramböll

För Fastighetskontoret

Annika Wingfors
Distriktschef

Magnus Uhrberg
Projektledare