



Program för Kärra centrum Dnr 0732/10

Koncept

Samrådsredogörelse med inriktning för fortsatt arbete



Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

Koncept: 2013-05-20

Datum: 2013-06-20

Diarienummer: 10/0732

Tore Hjelte

Telefon: 031-368 15 72

E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	2
-----------------------------	----------

Samrådsredogörelse för program	3
---------------------------------------	----------

Handläggning	3
Sammanfattning	3
Inriktning för fortsatt planarbete	3

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer	6
--	----------

Generella svar på de vanligast förekommande synpunkterna	6
Kommunala nämnder och bolag m.fl.	10
Statliga och regionala myndigheter m.fl.	18
Sakägare	21
Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende	34
Övriga	41

Bilaga 1: Länsstyrelsens yttrande

Bilaga 2: Lista över samrådskrets

Bilaga 3: Program för Kärra Centrum

Samrådsredogörelse för program

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 3 maj 2012 att genomföra samråd för programförslaget. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådskrets, bilaga 1, under tiden 16 maj – 28 augusti.

Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret och på stadsdelsbiblioteket i Kärra under tiden 16 maj – 28 augusti. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt/.

Sammanfattning

Samtliga begärda yttranden, utom från *Göteborg Energi Gasnät AB, Göteborg Energi GotNet AB, Göteborgs Kyrkonämnd, Idrotts- och föreningsnämnden, Lokalsekretariatet, MedicHus, Namnberedningen, Stadsledningskontoret, Utbildningsnämnden, Göteborgsregionen, Jernhusen AB-Region Väst, Lantmäterimyndigheten i Göteborg, Luftfartsverket, Länsordningspolisen, Posten Meddelande AB, Svensk Handel, Västfastigheter-Distrikt Göteborg, Hyrestädföreningen-Region V, Handikappföreningens Samarbetsorgan och Naturskyddsföreningen* har kommit in.

De flesta remissinstanser är i grunden positiva till programmets innehåll medan i huvudsak alla synpunkter från allmänheten är negativa till byggnation i Kärra överhuvudtaget. Framförda synpunkter från remissinstanserna anses kunna hanteras i det fortsatta planarbetet medan allmänhetens synpunkter inte går att tillgodoses då de helt går emot kontorets uppdrag för programmet.

Allvarligaste invändningen gäller fastighetskontorets tveksamhet att bygga på odlingslotterna och nedanför Jämmerberget samt stadsdelsförvaltningens ställningstagande att avstycka en genomfart vid Kärra centrum. Vidare kvarstår också frågan hur allvarligt skadat P-däcket är där bussen idag har sin körbana/hållplats. Noterbart är också att det finns en namninsamling på nätet med ca 600 påskrifter som klart tar avstånd till programmets föreslagna byggnation.

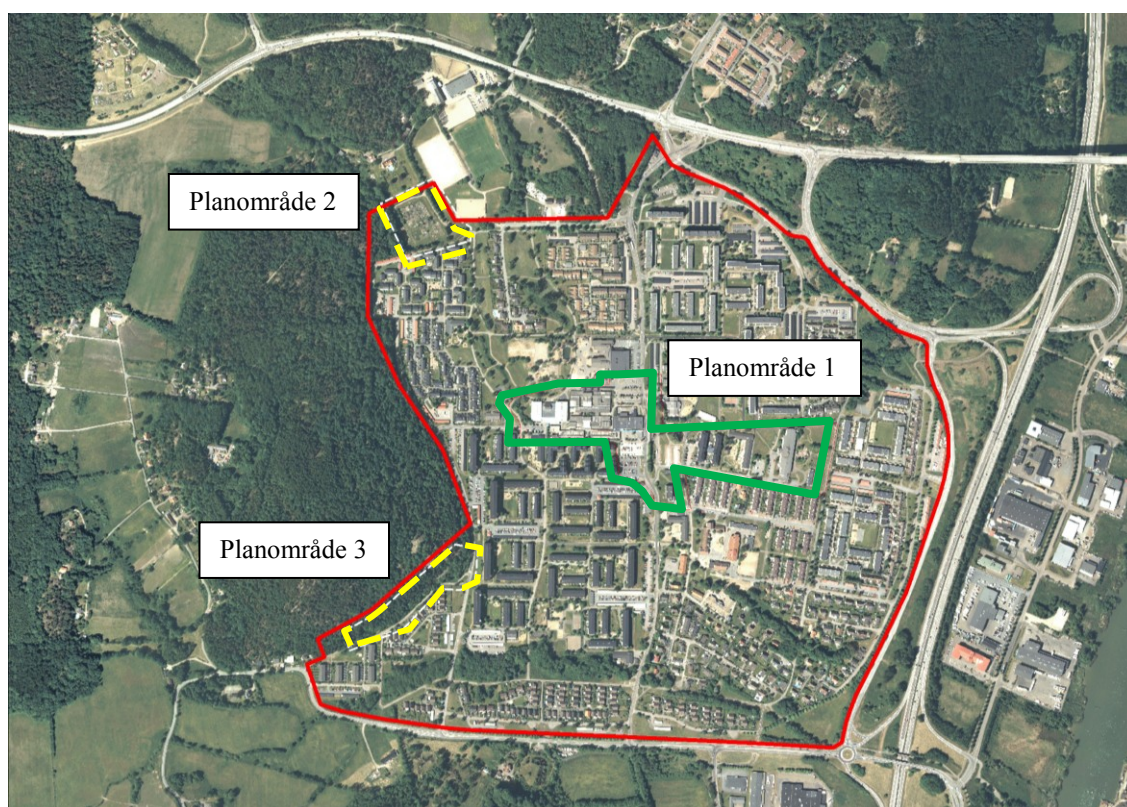
Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till fastighetskontoret för kännedom och eventuellt beaktande vid planens genomförande.

Inriktning för fortsatt planarbete

Stadsbyggnadskontoret föreslår att framtaget program skall gälla som inriktning för det fortsatta detaljplanarbetet.

För att snabbt kunna komma igång med detaljplanarbetet föreslås programområdet delas upp i tre olika detaljplaneområden enligt *figur A*. **Planområde 1** föreslås omfatta det centrala området med Kärra centrum, grusparkeringen, området med äldreboendet samt trafikåtgärderna för Lillekärr Södra/-Norra. **Planområde 2** föreslås omfatta föreslagen bostadsbyggnation på området med odlingslotterna och **Planområde 3** föreslagen bostadsbyggnation i området utefter Jämmerberget. Prioriteringen av planområden grundar sig på att vi anser att det för planområde 1 inte finns några oklarheter som kan göra att det går att ifrågasätta lämpligheten av byggnation här medan det för de två andra plan-

områdena behövs utredningar vars resultat kan innebära att man omprövar lämpligheten av byggnation. Vidare genererar planområde 1 klart flest bostäder.



Figur A – föreslagna detaljplaneområden

Ställningstagande för detaljplaneområde 1

Huvudsyftet för detaljplanearbetet är att möjliggöra en utveckling och förstärkning av Kärra centrum genom byggnation av fler lägenheter och lokaler för verksamheter. Planarbetet ska pröva en på- och utbyggnad av befintliga centrumbyggnader samt att bebygga den i gällande plan avsatta C2-tomten som idag nyttjas som parkeringsplats och tomt för Lillekärr äldreboende med bostäder och verksamhetsytor. Vidare skall utredas om det behövs någon planändring för att kunna genomföra föreslagna trafikåtgärder på L Södra och L Norra. Planområdet beräknas ge ca 250-300 lägenheter och ca 1300 kvm verksamhetsyta.

Viktiga frågeställningar och ställningstagande för det fortsatta planarbetet är:

- Konstruktionsförutsättningar för en påbyggnad och tillbyggnad av befintliga centrumbyggnader måste utredas.
- Ombyggnaden av befintliga byggnader i Kärra centrum måste anpassas så att torgets kulturhistoriska värden inte förstörs.
- Ägarna av torget måste vara beredda att göra en ordentlig satsning för att uppgradera och utveckla torget i enlighet med synpunkterna som framkommit i medborgardialogen
- Konstruktions- och vibrationsproblemen med bussgatan ovanpå parkeringsgaraget måste utredas. Måste bussgatan flyttas?

- Ett beslut om en framtida öppning av gatan för genomfartstrafik måste avvakta pågående trafikutredningar för Norrleden, Kärravägen/Klarebergsvägen och en utvärdering av trängselskattens effekter. Eventuellt beslut om öppning bör också föregås av ett fullskaleförsök under en längre testperiod efter det att gatan omgestaltats till lågfartsgata
- Trafikmiljöförbättring av Lillekärr södra/-norra bör göras oavsett om man öppnar gatan för genomfart eller ej. Viktigast är en omgestaltning av gatan till lågfartsgata samt en komplettering med en gång och cykelbana.
- Planutformningen för de nya bostäderna på tomten med äldreboendet måste anpassas till att äldreboendet i nuvarande skick troligen blir kvar under en 10 - 15års period
- Det nya kvarteret på grusplanen öster om torget måste samordnas och knytas ihop med centrumdelen. Bottenvåningarna ska ge möjligheter till offentliga eller kommersiella verksamheter.

Ställningstagande för detaljplaneområde 2

Huvudsyftet för detaljplanearbetet är att möjliggöra en småhusbebyggelse som är väl anpassad till platsen och inte ger någon negativ påverkan på omkringliggande natur- och kulturmiljö. Planområdet beräknas ge ca 30-40st småhuslägenheter.

En förutsättning för att kunna genomföra detaljplanearbetet är att följande punkter utreds och hanteras och att det finns möjligheter ekonomiskt och planmässigt att genomföra nödvändiga åtgärder inom föreslagen detaljplan.

- Utreda hur de kulturhistoriska värdena runt Clarebergs gård påverkas av föreslagen bostadsbyggnation.
- Avvakta utvecklingen av planprojektet "Västra Kärra" för att få klarhet att det finns lämpligt område för ett större odlingsområde dit befintliga odlingslotter kan flyttas.
- Undersöka hur stora störningarna blir från intilliggande fotbollsplaner och Klarebergs ridverksamhet.
- Naturmiljön väster om området får inte påverkas negativt av föreslagen byggnation

Ställningstagande för detaljplaneområde 3

Huvudsyftet för detaljplanearbetet är att möjliggöra en bostadsbyggnation med punkt-hus eller större stadsvillor utefter Jämmerbergets fot. Planområdet beräknas ge ca 80-100 lägenheter i flerfamiljshus.

En förutsättning för att kunna genomföra detaljplanearbetet är att följande punkter utreds och hanteras och att det finns möjligheter ekonomiskt och planmässigt att genomföra nödvändiga åtgärder inom föreslagen detaljplan.

- Noggrann undersökning för att säkerställa om det behövs en bergsäkring och hur en eventuell sådan skall utföras

- Solstudier måste göras för att säkerställa en god boendemiljö
- Måste utreda hur föreslagen bebyggelse påverkar intilliggande hus vad gäller skugga, insyn, trafik mm.
- Viktigt att utreda hur angöring till fastigheterna skall anordnas för att minimera påverkan på befintliga gångvägar och bebyggelse
- Utreda kostnaden för genomförandedelen så att de åtgärder som måste utföras för att kunna bygga kan göras till en kostnad som gör det totalekonomiskt möjligt att bygga bostäder till en rimlig kostnad.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

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

För att underlätta läsningen av de inkomna synpunkterna och kontorets svar, har vi lyft fram de vanligast förekommande frågeställningarna och svarat generellt på dessa. Vi hänvisar sedan till de allmänna svaren vid varje enskilt yttrande där denna synpunkt/frågeställning framförs. Under varje yttrande besvaras dock den eller de frågor som är unikt för det yttrandet.

Generella svar på de vanligast förekommande synpunkterna

De vanligast förekommande frågeställningarna/synpunkterna.

- Information har inte gått ut till alla?
- Varför skall man bygga i Kärra överhuvudtaget?
- Hur kan man vara så dum att föreslå en öppning av busslussen?
- ”Odlingslotterna”
- ”Tomten för äldreboendet”
- ”Grusplanen”
- ”Jämmerberget”

”Information har inte gått ut till alla”

När arbetet med program och detaljplaner startas gör stadsbyggnadskontoret en bedömning av vilka som är berörda av förslaget, eftersom information inte kan skickas ut till alla medborgare i hela Göteborg. I detta fall togs beslutet att informera i princip alla hushåll i Kärra (postnummerområdena 425 30, 425 31, 425 32, 425 33, 425 34 och 425 35) via flygblad, som delades ut av Posten. Detta gjordes i två omgångar eftersom vi fick signaler om att alla inte fått infobladet vid första utskicket.

För att ytterligare öka informationen och medborgarinflytandet genomfördes en dialogprocess under tiden september 2011 – februari 2012, se *Bilaga 2* i programmet. Inom

ramen för dialogen gjorde projektgruppen (representanter från fastighetskontoret, trafikkontoret, stadsdelsförvaltningen och stadsbyggnadskontoret.) en utställning som visades i en lokal på torget (Gamla pressbyrån). Utställningen var öppen och bemannad tre kvällar i veckan under september och oktober 2011 då dialogen pågick. Det anordnades också fyra temakvällar där man närmare diskuterade ”Trafik”, ”Torget”, ”Park- och grönytor” samt ”Ny bebyggelse”. Vidare har projektgruppen bjudit in berörda bostadsrättsföreningar och näringsidkare till två olika kvällsmöten.

Stadsdelsförvaltningen har också skickat ut ett informationshäfte till alla hushållen där det fanns möjlighet att kommentera och skicka in synpunkter. Lokalen var även öppen lördagen den 4 februari 2012 då projektgruppen gjorde en återkoppling och presenterade en sammanställning av de synpunkter som inkommit under dialogen. Totalt har dialogprocessen resulterat i ca 1000 synpunkter från medborgarna.

Som vid alla program/planärenden har programsamrådet annonserats i Göteborgs Posten och varit utställt på Stadsbyggnadskontoret och på en central plats i Kärra (Biblioteket).

I ”Din lokaltidning i Backa/Kärra Tuve/Säve fanns ett helsidesreportage om programarbetet och medborgardialogen i september 2011.

”Hur kan man vara så dum att föreslå en öppning av busslussen?”

Det finns självklart både för- och nackdelar med att öppna upp för genomfart. Fördelar kan vara att ge bättre utvecklingsmöjligheter och förutsättningar för Kärra centrum samt att underlätta för boende att nyttja den service som idag finns på torget. Samtidigt riskerar en öppning ge ökad trafik med allmänt negativa konsekvenserna för gående, skolor och förskolor.

Förslaget att öppna upp för genomfartstrafik i centrum innebär att personbilstrafik föreslås gå i samma nivå som infarten till parkeringsgaraget dvs **under** befintlig gångbro så att dagens bilfria passage från östra Kärra till torget och busshållplatsen behålles.

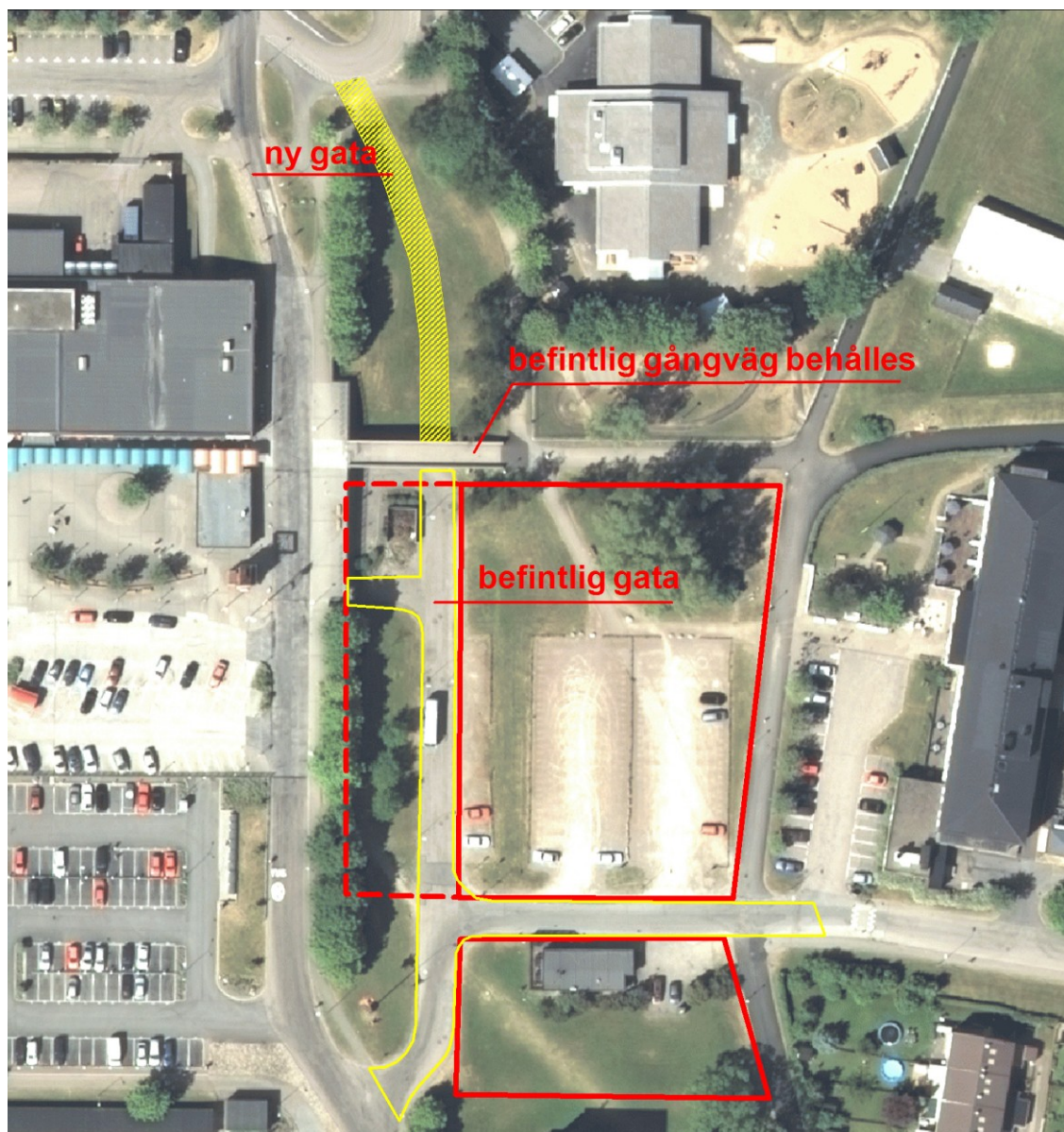
Ett beslut om en framtida öppning av gatan för genomfartstrafik måste avvakta pågående trafikutredningar för Norrleden, Kärravägen/Klarebergsvägen och en utvärdering av trängselskattens effekter. Ett villkor för att pröva en öppning för genomfartstrafik med personbilar är att föreslagen omgestaltningen av L.Södra och L.Norra till lågfartsgator är genomförda. Vidare måste nya trafikutredningar göras där effekterna av omgestaltningen till lågfartsgator, trängselskatten, samt andra trafikåtgärder som berör Kärra utvärderas. En längre testperiod med ett fullskaleförsök för genomfart bör också göras och utvärderas innan man tar beslut om ett öppnande. Den första detaljplaneetappen kommer att utreda de plan- och genomförandefrågor som är förutsättningar för att kunna ta beslut om en öppning för genomfart är möjlig eller ej.

Även om man inte öppnar upp för genomfart behöver gatumiljön för L.Södra och L.Norra åtgärdas för att höja trafiksäkerheten. Detta kan åstadkommas genom gång- och cykelvägar längs med gatan, smalare gatuprofil, ny utformning vid busshållplatser, bättre belysning mm.

Den i trafikutredningen föreslagna genomfarten mellan Burmans gata och Prilyckegatan är inte aktuell. Vid en eventuell byggnation på odlingslottsområdet kommer trafikmattningen ske genom en kortare förlängning av Burmans gata.

Vid beslut om detaljplan för de centrala delarna av Kärra och/eller beslut om ombyggnad av L.Södra och L.Norra kommer man inom dessa arbeten göra noggrannare trafik- och bullerutredningar.

Om smitåkandet på gång- och cykelvägarna förvärras behövs ytterligare utredning om specialåtgärder för att förhindra körningen och minimera olycksrisken.



”Varför skall man bygga i Kärra överhuvudtaget?”

Alla åldersgrupper i Göteborgs beräknas öka fram till år 2035. Göteborg kommer troligen att passera 600 000 invånare omkring år 2024 och år 2035 kan befolkningen ha ökat med cirka 150 000 personer jämfört med idag. Det är en ökning med nära 30 % från dagens folkmängd, vilket låter mycket men egentligen motsvarar en årlig befolkningstillväxt på lite mer än 1 %. Detta är en lägre ökning än vad exempelvis Stockholm har idag.

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

2 500 bostäder per år. Enligt den politiskt antagna översiktsplanen skall denna utbyggnad ske i de centrala delarna av Göteborg och i "mellanstaden" där bl.a. Kärra ingår. Programförslaget behandlar därför inte frågan om man skall bygga i Kärra eller inte utan fullföljer översiktsplanens intentioner vad gäller byggnation i mellanstaden. Vad som kan påverkas i programmet och i kommande detaljplaner är var och hur det skall byggas i Kärra.

Det politiska målet för bostadsbyggande i Göteborg är att bygga där det redan finns utbyggd infrastruktur i form av vatten, avlopp, fjärrvärme mm och att nya bostäderna ska ligga i närhet till befintliga kollektivtrafikstråk med god kollektivtrafik. Dessa mål har man ställt upp för att kunna uppfylla de uppsatta miljömålen. Kärra behöver dessutom ett tillskott av bostäder för att öka "kundunderlaget" till centrumdelen, så att det går att bibehålla och helst utveckla den kommersiella och offentliga servicen i framtiden.

Vilken upplåtelseform de nya bostäderna får regleras inte av detaljplanen. Enligt *Plan- och bygglagen* kan en detaljplan endast reglera själva användningen, som i detta fall blir bostäder. Då kommunen äger marken, kan man genom så kallade markanvisningsavtal, föreskriva vilken upplåtelseform bostäderna ska ha vid byggandet. Det finns idag inga hinder att senare ändra upplåtelseformen. Den politiska viljan i Göteborg är i dagsläget att blanda olika upplåtelseformer i alla stadsdelar och i Kärra finns idag inga hyresrätter.

Fler bostäder kräver fler platser i förskola och skola. Lokalsekretariatet och stadsdelsförvaltningen har utrett frågan och kommit fram till att man kan lösa behovet inom de ytor som redan finns detaljplanlagda för dessa ändamål.

"Odlingslotterna"

Planeringen för detta område är beroende av vad som händer i det pågående detaljplanearbetet *Väster om Kärra*. Innan man vet om det finns möjlighet att anlägga ett nytt och funktionellt kolonilottsområde söder om Tagenevägen kan det nuvarande kolonilottsområdet inte planläggas för bostäder. Det är också viktigt att utreda hur naturvärdena och de kulturhistoriska värdena runt Clarebergs gård påverkas av föreslagen bostadsbyggnation. Clarebergs gård är med i Göteborgs bevarandeprogram. Närheten till ridanläggning och fotbollsplaner måste också beaktas.

"Tomten för äldreboendet"

Hela äldreboendets tomt är i gällande plan avsatt som A-tomt (allmänt ändamål) dvs statlig och kommunal service. Tomten är lågt exploaterad vilket gör att man upplever stora delar av kvarteret som grönområde. Äldreboendet är omodernt och kommer så småningom att rivas/totalrenoveras. I kommande detaljplanearbete kommer kvarteret att föreslås få mer bebyggelse och en mer flexibel byggrätt som kan tillåta flera användningar, t ex *vård, skola och bostäder* vilket omfattar möjligheten att bygga förskola, skola, äldreboende, vårdcentral, hyresrätter, bostadsrätter, boende med särskild service mm.

Samtidigt som ett detaljplaneförslaget arbetas fram görs även trafikstudier för att klargöra om och hur området kan angöras trafiksäkert, om det finns tillräckligt med parkering och om kraven på tillgänglighet kan uppfyllas. Höjden och tätheten på bebyggelsen prövas bl.a. med solstudier och volymstudier för att hitta rätt anpassning till omgivande bebyggelses storlek och utformning.

"Grusplanen"

I gällande plan har kvarteret beteckningen C2 och Dp vilket innebär att det är avsatt som en gemensamhetsanläggning för butiker, samlingslokaler, lokaler för skola, hälso-

och sjukvård samt parkering. Varför detta område inte har blivit byggt vet vi inte, men intentionerna med planen är ett större centrum med bebyggelse på båda sidorna av ”bussgatan”. Gällande plan medger byggnation med cirka fem våningar.

Tanken med programförslaget är att förstärka Kärra centrum med en bebyggelse som både kan innehålla lokaler för kommersiell och offentlig verksamhet samt bostäder. Detta stärker torget framtida överlevnad och utveckling och ökar tryggheten vid busshållplatsen och torget. Med samma resonemang kommer framtida detaljplanen pröva möjligheter att bygga på befintliga centrumbyggnader så att man kan få lägenheter ovanpå verksamhetslokalerna.

”Jämmerberget?”

Under arbetet med en detaljplan görs nödvändiga geotekniska utredningar för att bedöma om aktuellt planområde är lämpligt att bebygga. Denna utredning granskas i remisskedet av Statens Geotekniska Institut (SGI). En ny detaljplan reglerar vad som måste åtgärdas innan bebyggelse får ske. Om ingen ny detaljplan tas fram för området krävs inga säkerhetshöjande åtgärder utan dagens rasrisk kommer att kvarstå.

Vid ett fortsatt detaljplanearbete görs också utredningar angående hur befintliga natur- och kulturvärden påverkas, trafikstudier för att klargöra om området kan angöras trafiksäkert och om det finns tillräckligt med parkering samt om kraven på tillgänglighet kan uppfyllas. Slutligen görs en bedömning om de åtgärder som måste utföras för att kunna bygga kan göras till en kostnad som gör att det totalekonomiskt är möjligt att bygga bostäder till en rimlig kostnad.

Föreslagen byggnationen kommer att ske i nivå med Böneredsgatan och befintlig gångväg vilket gör att inga anlagda gångvägar på Jämmerberget kommer att beröras.

Markarbeten, dvs schaktning, sprängning mm är reglerade i Boverkets byggregler, avsnitt 2:4.

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Fastighetsnämnden: Fastighetskontoret ser positivt på en komplettering av Kärra ur ett bostadsförsörjningsperspektiv. Området kan få en större variation av bostäder bl a hyresrätter. Torget behöver också utvecklas vidare för att få en stabilare framtid. Detta inkluderar en bättre trafikföring och ett större kundunderlag genom fler bostäder i närområdet.

Programarbetet har haft som huvudsaklig inriktning att se hur man kan bygga nytt på den mark kommunen har rådighet över. Fastighetskontoret menar dock att Kärra kan kompletteras ytterligare med bostäder inom privatägd mark (bostadsrättsföreningar), i huvudsak på parkeringsytor och outnyttjade gräsmattor, i förhållande till det presenterade programförslaget. Intresset för detta hos bostadsrättsföreningarna har inte prövats. Det skulle kunna resultera i fler bostäder i attraktiv miljö med god kollektivtrafik och en bättre genomförandekonomi. Fastighetskontoret föreslår därför att frågan om bostäder på föreningarnas mark prövas.

Fastighetskontoret känner viss tveksamhet inför byggnationen på Jämmerberget. De geotekniska förutsättningarna är svåra. Ytterligare utredning krävs för att visa om projektet är genomförbart. I nordvästra Kärra föreslås småhus på befintliga odlingslotter. Ett nytt odlingsområde föreslås söder om programområdet vilket innebär en kostnad för att flytta befintliga lotter. De planerade bostäderna ligger dessutom i nära anslutning till Klarebergs ridklubb. Fortsatta utredningar kan komma att krävas. Skulle dessa två områden falla bort innebär det att nytillskottet krymper med ca 100 bostäder.

Fastighetskontoret äger och förvaltar Kärra Centrum sedan många år. Det behövs i dagsläget åtgärder på både kort och lång sikt för att få en attraktiv och funktionell centrumanläggning. En handelsanalys har tagits fram inom ramen för programarbetet och ett antal åtgärder pekas ut. På kort sikt behövs en allmän upprustning. På lång sikt behövs större insatser/ombyggnader genomföras som kan locka nya verksamheter och förbättra konkurrenskraften för befintliga näringsidkare.

Programförslaget innebär en ombyggnad av gatan Lillekärr Södra/Norra vilket medför stora utgifter för kommunen. Denna ombyggnad är nödvändig om man ska tillåta genomfartstrafik vilket i sin tur är en förutsättning för en gynnsam utveckling av handeln i Kärra centrum. Om programförslaget ska få godtagbar ekonomiska förutsättningar behöver del av denna ombyggnad skattefinansieras. I det fortsatta planarbetet är det viktigt att utreda kostnaderna för respektive delområde och i vilken omfattning tillkommande exploatering kan finansiera planerade åtgärder.

Fastighetsnämnden kommer att få intäkter i samband med försäljning av mark.

Kommentar: Upplägget i programarbetet var att i första hand arbeta med den kommunala marken eftersom denna kan hanteras på ett enklare och snabbare sätt än bostadsrättsföreningarnas tomträtter. Kompletteringsbebyggelse på övrig tomträttsmark diskuterades dock och exempelgjordes genom ett Chalmersprojekt som visade på olika utbyggnadsalternativ av Kärra utan tanke på markägförhållanden. Chalmersutställningen visades för Kärraborna under medborgardialogen. Med tanke på inkomna remissvar från berörda bostadsrättsföreningar och boende är det nog inte aktuellt att ta upp frågan om att komplettera föreningarnas mark med nya bostäder, genom att ta delar av deras grönområden och parkeringsytor, ännu på ett tag.

Eventuellt detaljplanearbetet för de föreslagna byggnationerna vid Jämmerberget och odlingslotterna föreslås ske i senare etapper efter det att kontoren gjort kompletterande utredningar i enlighet med punkterna på sidan 5-6.

2. Göteborg Energi AB (Fjärrvärme): Vid kommande eventuella rivningar av byggnader som idag är fjärrvärmeförsörjda, skall uppsägning göras i god tid innan rivning påbörjas. I centrumbyggnaderna är fjärrvärmeledningarna ofta förlagda inomhus och vid krav på omläggningar förutsätter Göteborg Energi att exploitören bekostar omläggningen. Kommer kompletteringen av fastigheter i Kärra att utföras innan byggnationen av Västra Kärra påbörjas? Frågan är berättigad eftersom nybyggnadsområdet väster om Prilyckegatan kan försörjas med fjärrvärme via ledningen mot området Västra Kärra.

Kommentar: Informationen kommer att vidarebefordras till fastighetsägare och exploitörer. Troligtvis kommer byggnationen i Kärra att påbörjas innan byggnationen i Västra Kärra

3. Göteborg Energi Nät AB: Befintligt el-nät räcker till om ny byggnation värms med fjärrvärme. Bergvärme eller eluppvärmning skulle kräva en utbyggnad. Vid utbyggnad av genomfart i Kärra C kan några elledningar behöva flyttas, detta för att inte behöva ligga i den nya "vägkroppen".

Kommentar: Synpunkterna kommer att beaktas i det kommande planarbetet.

4. Göteborgs Hamn AB: Hisingsleden/Norrleden är ett viktigt godstransportstråk till Göteborgs hamn. Ledens betydelse för Göteborgs hamn kommer att öka när/om tunga godstransporter ska ledas bort från de centrala delarna av Göteborg. Det är därför viktigt att godstransporterna till och från hamnen har hög framkomlighet på Hisingsleden/Norrleden. Att exploatera och förtäta i områden runt om Hisingsleden/Norrleden kommer naturligtvis att få konsekvenser för trafiken på leden. Exploateringen i närområdena får inte medföra att framkomligheten för godstransporterna till/från Göteborgshamn begränsas eller försvåras. Trafikverket planerar att på sikt bygga ut Hisingsleden/Norrleden till en fyrfältsväg med bra koppling till E6 vid Klarebergsmotet. Det är viktigt att hänsyn tas till dessa planer.

Kommentar: Synpunkterna kommer att beaktas i det kommande planarbetet.

5. Kretsloppsnämnden: Det är ont om återvinningsplatser i området och fler behöver planeras in. Det är bra om de placeras tillgängligt vid en knutpunkt där många ändå passerar. De bör ligga synligt för att förhindra nedskräpning. Det ska vara enkelt och säkert att nå återvinningsplatserna till fots men samtidigt smidigt för hämtfordonen att komma till vid tömning. Kretsloppskontoret vill gärna ha en diskussion kring var nya återvinningsplatser kan planeras in framöver. Vägar och vändplaner ska planeras så att sophämtningen kan fungera säkert och dagvattenhanteringen ska ske inom planområdena.

Kommentar: Synpunkterna kommer att beaktas i det kommande planarbetet.

6 Kulturnämnden: Förvaltningen ser positivt på ansatserna i programförslaget. Arbetet med program för Kärra centrum är samordnat med arbetet med program för området väster om Kärra. I detta sammanhang vill förvaltningen förordna exploatering på det redan ianspråktaga området framför byggnation i det värdefulla kulturlandskapet väster om Kärra.

Nya bostäder på befintligt odlingsområde

Clarebergs gård är en av Göteborgstraktens få herrgårdar, och ingår i Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse - ett program för bevarande. Herrgården har rötter i 1600-talet och är känd som Clareberg sedan 1730-talet. Byggnaderna samt anslutande trädgård och grönområde är ett mycket värdefullt inslag i stadsdelen. Gården omfattar bl.a. en huvudbyggnad med anslutande trädgård, den före detta förvaltarbostaden, två ekonomilängor samt en före detta ladugård. Anläggningen fungerar idag som ridskola och bostad. Clarebergs gård är väl bevarad och spelar en viktig roll i berättelsen om stadens och stadsdelens historiska utveckling. Det finns goda möjligheter att ge herrgården en mer framträdande roll i stadsbilden. Längs gränsen mellan Clarebergs gårds huvudbyggnad och koloniområdet står idag en rad med uppvuxna barrträd. Gården är funktionellt integrerad med stadsdelen, i och med ridskoleverksamheten, men den har en tillbakadragen roll i stadslandskapet.

En möjlig utveckling av området, bortsett från exploatering, skulle vara att ta ner de höga barrträden i tomtgränsen så att huvudbyggnadens fasad blir synlig från söder, samt att organisera koloniområdet så att dess yttre form blir mer som en antydd parkanläggning med en central axel upp mot Clarebergs huvudbyggnad. Detta skulle lyfta in byggnaden i stadsbilden utan att funktionerna ändras, samt lyfta förståelsen för gårdens historiska betydelse. Där detaljplanläggning planeras bör anslutande kulturhistoriskt värdefull bebyggelse tas med i planarbetet, och ges skydds- och varsamhetsbestämmelser.

I programmets konsekvensbeskrivning nämns inte att de 30-35 odlingslotter som finns på platsen idag kommer att försvinna. Att ta bort odlingslotterna motsäger programmets mål att arbeta med en långsiktig utveckling av friskvården och fritidsaktiviteterna i Kärra.

Förvaltningen ser positivt på byggande med ekologisk inriktning, men det finns flera frågor kring det aktuella programförslaget. Främst önskas ett större helhetsgrepp på området där dess kulturhistoriska värden är en utgångspunkt för fortsatt planering. Förvaltningen menar att nuvarande verksamhet med odlingslotter är mer passande i detta område.

Utveckling av Kärra centrum

Kärra centrum är föreslaget att ingå i kommande komplettering av bevarandeprogrammet, i egenskap av genomarbetad och tidstypisk centrumanläggning från 1970-talet. Centrumanläggningen är inrymd i sex rektangulära, närmast lådformiga byggnader som placerats tätt intill varandra i öst-västlig riktning. Anläggningen vänder sig in mot ett centralt gångstråk. Gatuskalan med karaktär av "gränder" och de småskaliga byggnaderna är anläggningens främsta karaktärsdrag. Även om det tättbyggda centrumet är influerat av historiska stadskärnor så är Kärra centrum tydligt en 1970-talsskapelse med ett mycket avskalat högmodernistiskt uttryck. Alla byggnader är uppförda med fasader i samma mörkbruna fasadtegel.

Överglasning av torget, alternativt nytt skärmtak

Torgstråkets karaktärsskapande drag bedöms inte försvinna vid en överglasning eller byte av skärmtak. Plåttaken är ett tidstypiskt tillägg i miljön, men de är inte specialtillverkade för enbart Kärra Centrum. Det ställe där man tydligast uppfattar takets skulpturala verkan är vid torgytan i öster. Där skulle taken kunna bevaras.

Påbyggnad av vissa befintliga verksamhetslokaler

Att bygga på hela centrum med fler våningar skulle bli en allt för stor förändring, men i vissa lägen bedöms det vara möjligt. Den intima skalan i bebyggelsen bör värnas.

Nya bostäder vid Jämmerberget

Programmet föreslår punkthus och/eller stadsvillor i sydöstra kanten av Jämmerberget. Norr om exploateringsområdet ligger fornlämning Säve 375:1, en fast fornlämning som utgörs av Lillekärrs gamla bytomt. Förvaltningen förordar att byplatsen förblir oexploaterad och önskar att planen fortsättningsvis tar hänsyn till fornlämningen. Det är viktigt att planera för att bevara fornlämningen i den framtida boendemiljön. Detta för att förhöja värdet på platsen och ge en tidsmässig förankring.

Kommentar: Stadsbyggnadskontoret delar kulturnämndens synpunkter att det behövs mer utredningar innan detaljplanearbetet kan påbörjas för Jämmerberget och odlingslottsområdet. För att komma vidare föreslås att dessa områden läggs i senare etapper så att frågeställningar angående natur- och kulturvärden kan utredas vidare.

Se vidare sidan 5-6 och de generella svaren sidorna 6-10.

7. Lokalnämnden: Synpunkterna behandlar de delar av programmet som bedöms beröra lokalförvaltningen. Då vägen för genomfart förbi busslussen vid centrum byggs är det viktigt att beakta att avståndet till tomtgräns för förskolan Kärra Äng, blir tillräckligt långt, så att buller, avgaser och partiklar från biltrafiken minimeras på förskolegården.

När man ser över antal och storlek på vändplatser i anslutning till parkeringsplatsen norr om centrum för att om möjligt minska trafikytorna måste man beakta att angöring för större fordon (varuleveranser) måste kunna ske till Lillekärrskolan, Klarebergsskolan, idrottshallen samt förskolan Kärre Äng.

Lokalförvaltningen har inte för avsikt att inom överskådlig tid riva byggnaden för Lillekärrs äldreboende. Byggnaden har brister men dessa ska åtgärdas och byggnaden kan därefter användas som äldreboende utan begränsning. På fastigheten finns möjlighet att efter överenskommelse samt justering av planbe-teckning och tillåten byggnadshöjd enligt gällande stadsplan, bygga bostäder på fastigheten. När man bygger bostäder på tomten måste behov av parkeringsplatser för bilar till befintliga förskolan Lillekärr Södra 53 beaktas.

För att i framtiden ha handlingsalternativ kan det vara lämpligt att i kommande detaljplan avsätta mark för ytterligare äldreboenden i Kärre, gärna nära Kärre centrum.

Vårdcentralens placering beslutas av Västra Götalandsregionen men som en av flera förvaltare i Kärre centrum ser lokalförvaltningen det som en fördel att få vårdcentralen lokaliserad mycket nära centrum för att få verksamheter som genererar många besökande till centrumområdet. En vårdcentral kan t.ex. placeras i de byggnader som man planerar att bygga på grusparkeringen öster om centrum med gång-förbindelse till torgytan.

De höga byggnader som föreslås är inte lämpliga för äldreboende.

Inom programområdet behöver finnas plats för ett eller flera boenden med särskild service (BmSS). BmSS finns med fördel i enplansbyggnader på egen tomt. Lokalförvaltningen förvaltar Klarebergsskolan som utgör en väsentlig del av stråket i Kärre centrum. Klarebergsskolans del mot centrumstråket innehåller lokaler som kan anpassas för t.ex. bibliotek, kulturhus, samlingssal, träffpunkt, café, fritidsgård och där det skulle gå att skapa en efterfrågad mötesplats för alla boende i Kärre oavsett ålder. Innan beslut om anpassning av lokalerna tas måste ansvaret för driften över tid klarläggas.

När man bygger nya bostäder i centrala Kärre behövs nya förskoleplatser och för att förbättra situa-tionen i befintliga förskolor behövs också nya förskoleplatser. Antalet platser måste beräknas utifrån tänkt exploatering, vilket troligen innebär behov av mer än en ny förskola för centrala Kärre. Behov av förskoleplatser för planområdet Västra Kärre måste definieras utifrån tänkt exploatering i det området. Samma problematik gäller för elevplatser i skola för årskurs 0/F – 9.

Kommentar: Synpunkterna kommer att beaktas i det kommande planarbetet. Se vidare sidorna 4-6 och de generella svaren på sidorna 4-10.

8. Miljö- och klimatnämnden: Miljöförvaltningen är positiv till intentionerna med program för Kärre, som syftar till att utveckla ett befintligt centrum, att kompletteringsbebygga ianspråktagen mark samt att förbättra trafikmiljön. Vi ser dock viss risk för miljö- och hälsostörning i området enligt nedan.

Kollektivtrafik

Tillgången på kollektivtrafik i Kärre är god, ändå är det i dagsläget färre som nyttjar kollektivtrafiken i Kärre än snittet i Göteborg. Den föreslagna kompletterande bostadsbebyggelsen kan öka underlaget för kollektivtrafiken i stadsdelen och förhoppningsvis möjliggöra satsningar som ökar andelen kollektivtra-fikresande, till exempel högre turtäthet, snabblinjer, förbättrade hållplatser osv. I det fortsatta arbetet bör man utreda utformningen av programområdets parkeringar, gång- och cykelförbindelser samt tillgång till kollektivtrafik, så att kollektivtrafiken görs konkurrenskraftig i jämförelse med bilen som färdmedel.

Buller

Delar av Kärre är utsatta för trafikbullerstörning från framförallt E6, Nortagenevägen, Kärrevägen och Klarebergsvägen. Tomten för Lillekärrs äldreboende riskerar ljudnivåer som överskrider riktvärden för trafikbuller vid nybyggnation, vilket behöver utredas i det fortsatta arbetet. Vi bedömer inte att området kan klassas som avstegsområde för buller. De föreslagna bostäderna vid Kärre centrum bedömer vi kan klassas som ett avstegsområde för buller. En öppning av busslussen vid centrum kan ge ökad genomfarts- trafik och bullerstörning längs bussgatan.

Dagvatten

Hela Kärre centrum ligger inom Göta älvs vattenskyddsområde, vilket bland annat ställer krav på skyddsåtgärder vid markarbeten, behandling av dagvatten m.m. Andelen hårdgjord yta bör av hänsyn till dagvattenhanteringen minimeras i hela programområdet och ett lokalt omhändertagande av dagvatten bör tillämpas, förordat i öppna dagvattenlösningar.

Närhet till fotbollsplan och häststall

I direkt anslutning till odlingsområdet ligger Klarebergsvallen med flera fotbollsplaner, vars verksamhet kan ge upphov till exempelvis ljud- och ljusstörning för de boende. Bostäderna kommer också att ligga cirka 200 meter från Klarebergs häststall. Närheten till stallet kan ge problem med lukt och flugor från de boende.

Natur

Längs Burmans gata i den östra kanten av odlingsområdet finns en enkelsidig lindallé. Den omfattas av generell biotopskydd. Längs odlingsområdets västra kant går Kärrabäcken, som uppströms odlingsområdet ingår i en naturvårdsintressant bäckravin med ask, alm, död ved och lundflora. Nedströms är bäcken kulverterad. Av naturvårdande samt miljömässiga skäl bör bäcken bevaras så naturlig som möjligt i den kvarvarande sträckningen.

De föreslagna bostäderna vid Jämmerberget innebär ett ingrepp i natur- och friluftsområdet, som behöver motiveras i det fortsatta arbetet. I det föreslagna skogsområdet finns ett flertal stigar, längs cykelbanan samt i områdets västra del upp till elljusspåret på toppen av berget. Området är utpekad som ädel-lövskog (ek, ask och bok) i en inventering från 1986. Enligt samma inventering hyser området mindre hackspett, vilken är strikt skyddad

Kommentar: Synpunkterna kommer att beaktas i det kommande planarbetet. Se vidare sidorna 4-6 och de generella svaren på sidorna 6-10.

9. Nämnden för Göteborg Vatten: Allmänt VA-ledningsnät finns till största delen utbyggt i programområdet Viss utbyggnad av VA-ledningsnätet krävs för att VA-ansluta de nya bostäderna.

Odlingslotterna

Beroende på om delområdet kommer att delas upp i flera kvarter eller inte kan det bli aktuellt med utbyggnad av den allmänna VA-anläggningen. Uppskattningsvis kan det komma att krävas ca 200 meter ledningsutbyggnad för att möjliggöra va-anslutning för den planerade bebyggelsen. Det finns allmänna VA-ledningar i östra delen av området som kräver ledningsrätt. Möjlighet att avleda dagvatten till bäckravin bör utredas närmare i planarbetet. Viktigt är också att behålla och eventuellt förstärka befintlig bäck/dike längs berget eftersom det tar hand om dagvattenavrinning från berget.

Delområde 2

Dricksvatten-, spillvatten- och dagvattenanslutning kan ske till allmänt ledningsnät öster om fastigheten.

Delområde 3,

Det kan bli aktuellt med viss utbyggnad av den allmänna va-anläggningen. Det finns allmänna VA-ledningar genom västra delen av området som kräver ledningsrätt. Höjdsättning av området bör ägnas stor omsorg då det finns lågpunkter. Det är viktigt att inget instängt område skapas.

Jämmerberget

Planerad byggnation kan ansluta till allmänt ledningsnät i Böneredsgatan och Prilyckegatan.

Förlängning av allmänna VA-ledningar på ca 300 meter krävs.

Dagvattenproblem kan uppstå för befintlig bebyggelse söder om delområdet Dagvattenhanteringen måste lösas så att dagvatten inte orsakar olägenheter för nedströms liggande fastigheter. Dagvatten kan avledas till bäck i söder som kan nyttjas som magasin.

Dagvatten

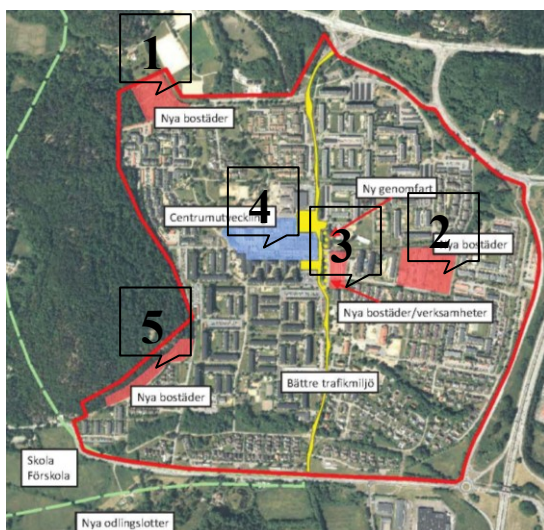
Det finns kulverterade bäckar i programområdet, Kärrabäcken-Tolsered och Kärrabäcken-Mysterna som mynnar i Göta älv. Programområdet ligger inom skyddsområde för vattentäkt.

Ekonomi

En grov uppskattning av kostnaden för utbyggnad av allmänna VA-ledningar på en sträcka av ca 500 inom programområdet har beräknats till ca 3 900 kkr. Intäkter form av anläggningsavgifter för vatten och avlopp har grovt beräknats till 4 000 kkr enligt VA-taxa för år 2012. Kostnadstäckning för VA-kollektivet vid genomförande av programmet blir enligt ovan ca 102%.

Kommentar: Synpunkterna kommer att beaktas i det kommande planarbetet.

10. Park- och naturnämnden: Områdena markerade 1-4 i nedanstående bild anser förvaltningen är bra områden för exploatering. I område nummer 5 krävs mer undersökningar då det är ett brant berg med mycket ytvatten samt stor risk för blocknedfall i direkt anslutning. Förvaltningen anser att slänterna och bergsbranterna som skapas vid framtida exploatering till följd av sprängning av berget ska vara kvartersmark och inte allmän plats natur.



Planförslaget påverkan på befintliga värden.

Natur, Kultur och Sociotop – I område 1 finns idag ett fungerande odlingsområde. En alternativ plats för detta bör redovisas då efterfrågan på odlingslotter i staden är stor.

Centrumparken, även kallad Nordvästra parken i programhandlingen, som ligger nordväst om Kärre centrum, är den största aktivitetsparken i Kärre. Den sträcker sig hela vägen norrut mot område 1 och avslutas med fotbollsplanerna öster om detta. Genom att bygga på område 1 förtydligas parkens tema som aktivitetspark vilket är positivt. Väster om område 1 finns en relativt ung bokskog. En inventering av skogen samt vattendraget, som går genom ravinen vid Klareberg, är önskvärt.

Genom att förtäta i område 2 och 3 befolkas torget förhoppningsvis mer vilket kan stärka Kärre som levande stadsdel. I och med anspråkstagande av befintligt äldreboende är det viktigt att redovisa att ett sådant får plats även i den nya bebyggelsen.

Ombyggnad av själva torget med mer blandade verksamheter är positivt då det blir mer liv på olika tider, även när affärer är stängda.

Område 5 är det som ligger alldeles vid Jämmerbergets fot. Här har tidigare vidtagits åtgärder då stora block har fallit över gångvägen. Därför är detta område viktigt att studera närmare med tanke på både ytvatten och blocknedfall. Det gäller även inventering av skogen i och i anslutning till området.

Stråk – Ett flertal gång- och cykelvägar går genom området. Precis som det står i programmet, är det viktigt att se över dessa och komplettera och förstärka där det behövs.

Planförslaget överensstämmer med förvaltningens parkplanering

Sociotopvärden – De områden förvaltningen vill förtydliga som mötesplatser är centrumparken, lekplatserna Lillekärr Södra och Lillekärr Norra samt promenadstråket öster om Kärre centrum.

Lokalklimat – sol/skugga/vind – En zon på 10-15 m mellan exploatering och skog bör vara kvartersmark för att undvika skuggkonflikter. Detta bör kalkyleras med redan i programmet för att kunna räkna på rimliga boendevolym. Det gäller främst i område 5, men även till viss del i område 1. I område 5 anser även förvaltningen att bergsslänten närmast de tänkta bostäderna bör vara kvartersmark på grund av rasrisk och ytvatten.

Barn- och äldreperspektiv – Vid en förtätning är det viktigt att säkerställa lekmiljöer, förskolor samt skolor för barnen i stadsdelen inklusive utemiljöer. Det bör redovisas ungerfärligt vart dessa skulle kunna placeras på samma sätt som bostäder i programmet. Detsamma gäller för äldreboende, speciellt när existerande försvinner till förmån för bostäder.

Dagvatten - Öppna diken som ingår i dagvattensystem tar inte förvaltningen funktionsansvar för.

Kommentar: Synpunkterna kommer att beaktas i det kommande planarbetet.

11. Räddningstjänsten i Storgöteborg: Denna planering bygger på att infrastrukturen utvecklas på ett sätt som motsvarar byggnationens krav. Vatten för brandsläckning skall utformas så att det uppfyller kraven för den bebyggelse som skall uppföras på området. Beroende på utformningen av bebyggelsen kan räddningsvägar komma att krävas, om inte samtliga lägenheter kommer att nås från det allmänna vägnätet.

Kommentar: Synpunkterna kommer att beaktas i det kommande planarbetet.

12 Stadsdelsnämnd Norra Hisingen: Programmet för Kärre centrum har utarbetats i nära dialog mellan stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret och stadsdelsförvaltningen. Det arbetssätt som prö-

vats har varit nytt och inneburit nya möjligheter till samverkan och samarbete. En omfattande medborgar dialog har genomförts vilket tillfört god kunskap om kärrabornas synpunkter och om stadsdelens kvaliteter och brister idag. Sociala konsekvenser och aspekter är väl beskrivna i förslaget, en social konsekvensanalys ingår i programmet tillsammans med trafikutredning, handelsanalys och statistiksammansättning och analys. Förvaltningen ser mycket positivt på den genomförda processen och på att de sociala aspekterna är väl beskrivna. Detta skapar goda förutsättningar i det fortsatta detaljplanearbetet.

Övergripande om programmet - exploateringsgrad

Förvaltningen anser att det är positivt att inga av stadsdelens parker utnyttjas för byggnation. Samtidigt finns det inom programområdet ytterligare markområden som kan vara lämpliga för byggnation. Förvaltningen anser att man fortsatt bör utreda de lite svårare markområdena för att skapa ytterligare bostäder. Det behövs fler än de föreslagna 400-500 lägenheterna för att trygga och stärka Kärras fortsatta utveckling, t ex för att bevara Kärra centrum som ett levande torg och för att skapa underlag för en god och utbyggd kollektivtrafik.

Lokalisering

Av de föreslagna områdena för framtida bebyggelse anser förvaltningen att området på den centrala grusparkeringen och fastigheten för nuvarande Lillekärrs äldreboende väl lämpar sig för att bebyggas. De är centralt placerade i Kärra och gällande plan säger att det är områden som kan bebyggas. Vidare föreslås bostäder på befintliga odlingslotter längst in på Burmansgatan. Även detta område är centralt och dessutom naturnära och lämpligt för bebyggelse, under förutsättning att odlarna får fullgoda ersättningslotter. I programmet föreslås ett mindre bostadsområde utmed Jämmerbergets sydsida. En byggnation i detta attraktiva läge mellan berget och den befintliga bebyggelse blir naturligtvis inte utan problem. Här finns svår terräng med nedfallande klippblock och en minimerad yta. De närboende har vant sig vid och ser detta som sitt grönområde. Husen kan kännas som om de kommer tätt inpå och den befintliga gångvägen blir delvis en tillfartsväg. När nu utbyggnaden av västra Kärra påbörjas, kommer just denna gång- och cykelväg utmed berget att bli en betydelsefull länk in mot Kärra centrum för gående och cyklister, den blir ett naturligt stråk till centrum, buss och skolor. Gångvägen har idag stora buskage utefter berget och upplevs som ödslig och otrygg. Genom en byggnation utefter berget skapas en tryggare miljö för de gående. Förvaltningen ser en byggnation utmed berget som positiv men menar att det i kommande bör tas sådan hänsyn så att de närboende inte utestängs från värdefulla naturvärden.

Upplåtelseform

Förvaltningen vill dock redan nu peka på behovet av hyresrätter i Kärra. Det behövs ett mer varierat bostadsutbud i stadsdelen, såväl när det gäller storlek på bostäderna som när det gäller upplåtelseform. Det skulle göra Kärra attraktivt och möjligt för fler, vilket är viktigt såväl för stadsdelen som för staden som helhet.

Boende för äldre

Enligt Kärras befolkningsprognos ökar antalet äldre i åldrarna 65-74 år klart mest i hela Norra Hisingen. Relativt många äldre flyttar in och många bor i småhus. Med en åldrande befolkning kommer behovet av tillgängliga bostäder att öka. Det är också viktigt att bygga för de äldre för att skapa fortsatta möjligheter till generationsväxling i Kärra. Många barnfamiljer vill flytta in i området och fler större hushåll ger förstås en ökad befolkning och ännu bättre förutsättningar för service av allehanda slag. Kärras befintliga bostadsbestånd har inte hiss till alla lägenheter. Med en åldrande befolkning kommer behovet av tillgängliga bostäder att öka. Lägenheter som är anpassade för grupper med någon form av funktionsnedsättning, som kan bero på ålder eller på annat sätt minskad rörelseförmåga, kommer att efterfrågas.

Förvaltningen delar Stadsbyggnadskontoret mening att området närmast torget lämpar sig för olika typer av boende för äldre. Läget är i nära anslutning till centrum och busshållplats vilket ökar de äldres möjlighet till en bättre och meningsfull vardag. Programmet medger att det bedrivs någon form av verksamheter i de första våningarna vilket kan komplettera och samspela med våningarna ovanför och de äldres boende. Det finns ett behov av mindre lägenheter i Kärra då det idag råder brist på sådana. Även här tror förvaltningen att det centrumnära läget är bra för små hushåll utan bil, gärna i mellanboendeform och med hyresrätt som upplåtelseform.

Trafiken

400-500 nya bostäder kommer att innebära fler bilar i området och att trafiken kommer att öka. Trafiken på Lillekärr södra och Lillekärr norra kan också komma att påverkas av förändringar utanför Kärra, t ex införande av trängselskatten och betalstationernas placering. Konsekvenserna av detta är inte fullt ut klarlagda i den genomförda trafikutredningen. I programmet föreslås att det öppnas upp för genomfart för bilar i Kärra centrum genom att en mindre sidoväg anläggs nedanför den nuvarande busslussen som blir kvar. Frågan om att tillåta genomfartstrafik eller ej är en fråga som det råder delade meningar om bland kärraborna.

Förvaltningen menar att det finns fördelar med att tillåta genomfartstrafik i form av att det kan ge bättre förutsättningar för Kärra centrum att locka till sig fler kunder. Det kan också underlätta för många boende när det gäller att nyttja den service som idag finns på torget. Samtidigt är de negativa konsekvenserna av att tillåta genomfartstrafik stora, trafiken genom centrum, och därmed förbi skolor mm, kommer att öka. Förvaltningen anser att de negativa konsekvenserna får anses så pass stora så att de överväger gentemot de fördelar som finns med att tillåta genomfartstrafik och föreslår därför att förslaget avstyrks.

Kollektivtrafik

Kärra är ett av de biltätaste områdena i Göteborg. Andelen kollektivtrafikresor i Kärra är 15 procent av det totala antalet resor per dag. (Göteborgsgenomsnittet är 26 procent.) Med de 500 nya bostäderna kommer underlaget för en bättre kollektivtrafik att öka. Kärra måste därmed erbjudas bättre och mer anpassade bussförbindelser, så att de som bor eller verkar i Kärra upplever kollektivtrafiken som ett gott alternativ.

Bättre torg

I programförslaget föreslår stadsbyggnadskontoret att möjligheterna till att bygga på befintliga byggnader på torget med bostäder utreds. Det skall också utredas om butiksytan kan utökas i markplan. Detta skapar liv och rörelse på torget som annars uppfattas som ödsligt och otryggt. Att skapa ett levande stadsdelscentrum som blir bärkraftigt över tid är en utmaning som kräver samverkan och innovativa lösningar på både kort och lång sikt. Ett ökat kundunderlag är en viktig förutsättning för torgets utveckling, även om ambitionsnivån för torget är att erbjuda god service för de vardagliga behoven. Enligt den gjorda handelsutredningen kan en expansion av Kärra centrum ske på olika sätt. En byggnation på den sk grusplanen ger olika möjligheter. Ett kan vara en expansion över gångbron där olika verksamheter kan inrymmas. En annan är att området för den centrala grusplanen går ända fram till torget. En ny byggnad skulle kunna uppföras utmed och "kloss an" bussgatan/torget. Detta skapar det rumsliga torget, med möjligheter till butiker utmed bussgatan, på den tredje sidan av torget.

Förvaltningen ser positivt på förslagen kring utvecklingen av centrumområdet som finns i programmet.

Barnperspektivet

I programskedet pekas inga platser ut för lek eller andra fritidsaktiviteter, detta görs först i detaljplane-skedet. Om man studerar de utpekade områdena för kommande bebyggelse ur ett barnperspektiv är flera av områdena inte i dagsläget platser där barn eller tonåringar vistas.

Ett av de utpekade områdena för byggnation, området sydost om Jämmerberget är ett grönområde som ur ett barns perspektiv troligen lämpar sig för lek. Området är till stora delar, i gällande detaljplan, avsatt som allmän platsmark. Förvaltningen anser att i kommande detaljplanearbete bör hänsyn tas, så att närboende inte helt utestängs från värdefulla naturvärden.

Kärra är en grön stadsdel, nära till naturen. De gröna ytorna finns även in mellan gårdarna och skapar en lugn och trygg miljö. De olika områdena binds samman med gång- och cykelvägar vilket gör att barn och ungdomar kan förflytta sig i en ganska trygg och skyddad miljö. Friheten att själv kunna gå mellan skola och hem är mervärden som finns i Kärra. Förvaltningen anser det särskilt viktigt att beakta barns och ungas möjlighet att även fortsättningsvis förflytta sig gående eller med cykel på ett tryggt sätt i stadsdelen.

Förskola/skola

Nya bostäder medför behov av skola och förskola för de nya invånarna. I programmet för Västra Kärra planeras ytor för skola och förskola vilket är en av förutsättningarna också för programmet för Kärra centrum. Förvaltningen ser dock att en förskola kan bli aktuell även inom programområdet varför detta måste beaktas i det kommande arbetet.

Sammanfattande bedömning

Sammantaget bedömer förvaltningen att programförslaget ger förutsättningar att utveckla Kärra centrum positivt och föreslår att förslaget tillstyrks. Dock föreslås att den del av programmet som föreslår att genomfartstrafik tillåts i Kärra centrum avstyrks.

Kommentar: Synpunkterna kommer att beaktas i det kommande planarbetet. Se vidare punkterna om Jämmerbergets och odlingslottsområdets kommande detaljplanearbete på sidan 5-6 samt de allmänna svaren till boende och sakägare på sidorna 6-10.

13. Trafiknämnden Kärra är uppbyggt enligt SCAFT-principer*, vilket innebär separerade trafikslag. I centrum är Lillekärr norra/södra avstängd för trafik med hjälp av en bussluss vilket bland annat innebär onödig rundkörning och problem med smitkörning på gång- och cykelvägar.

För att utveckla och vitalisera Kärra centrum föreslår programmet en öppning av gatan Lillekärr norra/södra. Trafikkontoret anser att det är ytterst viktigt att göra fysiska åtgärder för att hålla nere hastighetsnivåerna och undvika att stråket blir för attraktivt för bilister som inte har mål i Kärra. Längs huvudstråket Lillekärr norra/södra saknas i dag gång- och cykelväg. För att förbättra tillgängligheten och tryggheten för gående och cyklister föreslås en ny gång- och cykelväg utmed stråket.

Att komplettera en stadsdel är på flera sätt fördelaktigt för den kommunala ekonomin. Infrastruktur finns och förutsättningar för kommunal och kommersiell service ökar. Programförslaget innebär en ombyggnad av Lillekärr södra/norra, vilket medför kostnader för kommunen. I fortsatt planarbete är det viktigt att utreda kostnaderna och i vilken omfattning tillkommande exploatering kan finansiera planerad ombyggnad. Trafikkontoret förutsätter att tillräckliga investeringsmedel finns för att kunna genomföra de nödvändiga åtgärder som krävs för att förverkliga kommande detaljplaner samt att beslut fattas om tillräckliga drift- och underhållsmedel för tillkommande anläggningar som trafiknämnden ska förvalta.

Kommentar: Synpunkterna kommer att beaktas i det kommande planarbetet.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

14. Business Region Göteborg AB:

Centrumutveckling

Det behövs åtgärder både på kort och lång sikt för att få en attraktiv och funktionell centrumanläggning. På kort sikt behövs en allmän upprustning, bättre belysning och mer möblering med soffor och blomsterurnor. På lång sikt behövs större insatser/ombyggnader som kan locka nya verksamheter och förbättra konkurrenskraften för befintliga näringsidkare. En viktig del är att pröva om det går att bygga bostäder på eller i anslutning till torget och om man kan utöka lokalytorna för befintliga verksamheter. Detta är mycket önskvärt dels för att få ett attraktivare torg och bättre kundanpassning, men också för att öka tryggheten så att medborgarna vågar nyttja torget även när det är mörkt.

Nya bostäder och verksamheter

Många av de önskemål som kommit fram genom medborgardialogen förutsätter ett större "kundunderlag" dvs det behövs fler invånare i Kärra. För att uppnå detta behöver man kompletteringsbebygga i den befintliga miljön, men även bygga nya bostäder utanför och i anslutning tillnuvarande Kärra. Förutom nya bostäder finns behov av mer lokaler för både samhällsservice och kommersiella lokaler. En komplettering med nya bostäder ger en möjlighet att bygga hyreslägenheter som idag saknas helt i Kärra. Totalt är det möjligt att kompletteringsbygga ca 400- 500 nya bostäder och ca 1500 kvm verksamhetsyta på kommunal mark.

Förbättrad trafikmiljö

Dagens trafikproblem är främst för hög hastighet på Lillekärrsgatan, smitkörning på gång- och cykelvägar samt parkeringsproblem för torgbesökarna. En utförd trafikanalys visar att en öppning av centrumgatan i princip inte ökar trafikmängden i gatans "ändar". Förslaget att öppna upp gatan innebär också att man måste bygga en ny gata i samma läge som dagens infart till P-däcket. Den nya gatan skall dels fungera som infart till befintligt p- garage och den nya bebyggelsen och dels som centrumgata för bilar. En annan viktig pusselbit är den framtida ombyggnaden av Nortagenevägen. Att få en vacker och funktionell entrégata är viktig både för Kärra och kommande bebyggelseväster om Kärra och i Bönered.

Attraktivare kollektivtrafik

Trots många busslinjer och tätt med hållplatser nyttjar inte kärraborna kollektivtrafiken lika mycket som övriga göteborgare. För att försöka ändra på detta är det viktigt att göra förutsättningarna för kollektivtrafiken så bra som möjligt. Hållplatserna behöver fräschas till och det behövs bättre belysning både på hållplatserna och på vägarna till och från hållplatserna. Västtrafik behöver också ha en kontinuerlig dialog för att hitta de mest effektiva tidtabellerna och bussruterna.

Regionala aspekter

Kärras läge norr om regioncentrum kan jämföras med Frölundas läge söder om regioncentrum. Göteborgsregionen är inne i ett expansivt skede och beräknas fortsätta växa de närmaste åren. I detta läge är det angeläget att tillräcklig kapacitet för utbyggnad säkerställs. "Program för Kärra centrum" kan verka i den riktningen.

Näringsliv

Kärra har en bra tillgänglighet till det befintliga utbudet av arbetsplatser i centrala regionen. Angränsande områden spelar en stor roll för näringslivsutvecklingen i regionen. Mycket av stadsdelens näringsliv är koncentrerat till Bäckebo, Orrekulla och Tagene. I områdena utefter E6 sker en intensiv utbyggnad framför allt inom handel, logistik och lager. På senare år har Bäckebo genomgått en stor förändring från att ha varit en stormarknad till att bli ett köpcentrum för både dagligvaruhandel och sällan köpsvaror. Flera etableringar har dessutom uppkommit runt omkring. Ett nytt motorvägsnät har ökat tillgäng-

ligheten och nya branscher flyttar in och en successiv upprustning av de gamla industriområdena pågår. De transport-inriktade verksamheterna är inte lika markanta som förr men är sedan länge etablerade i området och utnyttjar det goda läget utefter E6. Flera stora bilmärken och verkstäder är representerade i Tagene av samma anledning. Även byggvaruhandeln har vuxit i området. Det önskvärt med fler arbetsplatser i stadsdelen. Arbetslösheten är låg men utpendlingen från stadsdelen är hög och stadsdelsinvånarna lägger mycket tid på att arbetspendla. Fortfarande finns en del outnyttjade områden i anslutning till befintliga verksamhetsområden. På sikt bör även nya verksamhetsområden etableras, tex i Ingebäck norr om Kärra. Den pågående utredningen om handel inom verksamhetsområdena utefter Kungälvsleden kan komma att påverka Kärra i framtiden. En ökad handel norr om IKEA och inom Tageneområdet kommer att förändra företagsstrukturen och ge ökad belastning på gator och trafikleder. Samtidigt skapas nya arbetstillfällen som kan minska utpendlingen från Kärra.

Ambitionen i översiktsplanen är att åstadkomma en blandad stadsbebyggelse med stort inslag av arbetsplatser och utbud av handel. Områdets centrala läge i regionen och möjlighet till bra tillgänglighet är attraktivt för etablering av företag. Delar av Kärraområdet är intressant för nyetablering av ytkrävande verksamheter.

Kommunikationer - logistik

Kärra tangerar stråk som är viktiga för Göteborgsregionens roll som internationellt logistikcentrum. Befintlig kollektivtrafik kan med rimliga insatser byggas ut till en god standard. En utbyggnad av Kärraområdet ökar inte biltrafikpendlingen lika mycket som mer externa områden i regionen, vilket gör att det bör prioriteras i regionens utbyggnadsplanering. E6 och Bohusbanan samt Säve flygfält har stor betydelse och det är viktigt att deras funktioner utvecklas. I översiktsplanen för Göteborg ingår en tvärled mellan E6 och Hisingsleden som kommer att öka regionens logistikkvalitet. Säve flygfält kan då öppnas österut och får därmed en bättre tillgänglighet. Sambandet mellan de regionala verksamhetsområdena utefter E6 och på Västra Hisingen förbättras också med en sådan led. En ny älvförbindelse i förlängningen av leden över till riksväg 45 har diskuterats i samband med vägverkets planering av det regionala vägnätet.

Kommentar: Synpunkterna kommer att beaktas i det kommande planarbetet.

15. Försvarsmakten Skaraborgs regemente: Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Kommentar: -

16. Luftfartsverket: LFV har som sakägare av CNS-utrustning inget att erinra mot planerad etablering. Med CNS-utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och radar (Communication, Navigation, Surveillance). VIKTIGT: I vårt remissvar har LFV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter planeras att byggas, eller om de av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. Med berörd flygplats avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta ca 60 km ut från flygplatsen. MSA är den hinderyta som är störst och står för Minimum Sector Altitude.

LFV erbjuder produkten Flyghinderanalys, där vi utför kontroll av flygvägar, luftrum och all tänkbar radioutrustning för luftfarten. För mer information, se www.lfv.se/flyghinderanalys.

Kommentar: Synpunkterna kommer att beaktas i det kommande planarbetet.

17. Länsstyrelsen: Länsstyrelsen ser det som positivt att kommunen förtätar och stärker redan befintliga strukturer, för att kunna ge möjlighet till en bra service samt kollektivtrafik i staden och även regionen. Det ses även som positivt att det skapas förutsättningar för olika upplåtelseformer i stadsdelen, för att skapa en social robusthet och möjliggöra integration. Genom olika boendetyper kan även stadsdelen bli ett attraktivt område för människor i olika skeden av livet. Länsstyrelsen ställer sig positiv till en fortsatt planering i enlighet med programmet om nedanstående synpunkter beaktas.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder enligt PBL 12 kap. 1§

Nedanstående synpunkter, i detta avsnitt, behöver hanteras på ett tillfredsställandesätt i den fortsatta planeringen för att inte utgöra grund för prövning av Länsstyrelsen efter planens antagande.

Hälsa och säkerhet - Risk för olyckor:

- Vid exploatering i anslutning till Jämmerberget behöver hänsyn tas till risken för blocknedfall och eventuella åtgärder behöva säkerställas i kommande detaljplan.

- Norrleden är primär transportväg för transporter av farligt gods. Vid exploatering inom 150 meter från denna ska Länsstyrelsens riskpolicy tillämpas.

Hälsa och säkerhet - Buller och vibrationer:

Länsstyrelsen bedömer inte att den miljöpåverkan som orsakas av de större trafiklederna kring Kärra, Tagenedeponin och Tagenetippen kommer att påverka de föreslagna områdena för bostäder i någon

större utsträckning. Vid en fortsatt planering av bostäder söder om Jämmerberget kan dock buller och vibrationer från Tagenetäkten behöva utredas. En utredning av bullersituationen i de centrala delarna av Kärra kring genomfartsvägar och bussgator behöver göras i kommande planarbete för att undvika en försämring av bullersituationen vid öppnande av fler gator för genomfart.

Hälsa och säkerhet – Hästallergener:

Det föreslagna bostadsområdet i nordväst, vid Klareberg, kommer nära den ridverksamhet som bedrivs här. Vid fortsatt planering av bostäderna är det viktigt att klara rimliga avstånd (100-200 meter) mellan bostäder och beteshagar samt stall, så att ridverksamheten vid Klareberg inte drabbas av restriktioner.

Råd enligt 2 kap. PBL

Naturmiljö:

Programområdet omfattar ytterkanten av en lövskog (Jämmerbergets södra kant) av typ klass 3, där klass 1 är högst och 3 är lägst. Detta kan nämnas i konsekvensbeskrivningen vid fortsatt planering.

Kulturmiljö:

Länsstyrelsen kan komma att ställa krav på arkeologiska utredningar inom två av de delområden, som föreslås för bostäder; Det sydvästra området, längs med Jämmerbergets södra kant, och det nordvästra området, upp mot Klareberg.

Koppling till miljömålen:

Länsstyrelsen anser att den fysiska planeringen utgör ett viktigt verktyg för att uppnå miljömålen. PBL är direkt knuten till miljöbalken, enligt dess 2 kap 1 § (2 kap. 2 § PBL 2010:900). Miljömålen ska enligt miljöbalkspropositionen (1997/98 :45) vara vägledande vid tillämpningen av miljöbalken. En översiktlig redovisning av miljömål på olika nivåer, det nuvarande miljötillståndet och planinnehålllets förhållande till detta saknas. Länsstyrelsen ser det som önskvärt att programmets konsekvenser sätts i relation till miljömålen så att föreslagna åtgärder lättare kan bedömas ur miljösynpunkt.

Klimatanpassning:

Länsstyrelsen anser att samtliga projekt bör ta hänsyn till effekterna av ett förändrat klimat. Klimatförändringar i form av ökad och intensivare nederbörd, höjda medeltemperaturer och värmeböljor, samt stigande havsnivåer, medför konsekvenser för i stort sätt alla samhällssektorer och anpassningsåtgärder är därför nödvändiga. Det är därför viktigt att i det fortsatta planeringsarbetet beakta framtida klimatförändringar för att åtgärderna i programområdet ska vara lämpliga över tid.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

I samband med fortsatt planering kan arkeologiska utredningar komma att krävas enligt Lag(1988:950) om kulturminnen m.m. (KML) så som nämns ovan.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Kommunen samrådde med Länsstyrelsen om behovsbedömningen den 9 mars 2012. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts, se bilaga 1.

Kommentar: Prövningsgrunder enligt PBL 12 kap 1§: En första besiktning vad gäller bergssäkring av Jämmerberget är redan gjord i programarbetet och en noggrannare utredning skall göras i samband med eventuellt detaljplanearbete. Föreslagen byggnation ligger mer än 150m (ca 300m) från Norrleden. I samband med eventuellt planarbete för Jämmerberget kommer en bullerutredning att ingå i tafikutredningen. Både närheten till hästverksamheten och fotbollsplanerna kommer att utredas vidare i ett eventuellt detaljplanearbete för odlingslottsområdet.

Råd enligt 2 kap. PBL: Under programarbetet har diskussioner förts med park- och naturförvaltningen och kulturförvaltningen angående dessa frågor och inga uppgifter har framkommit som påverkar möjligheten till byggnation i föreslagna områden. Noggrannare studier kommer dock att utföras i eventuellt kommande detaljplanearbete. Frågor och konsekvenser angående klimatanpassning och klimatmålen kommer att behandlas i det kommande detaljplanearbetet. Se vidare sidorna 4-6 och de generella svaren på sidorna 6-10.

18. Svenska Kraftnät: Svenska Kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har ingenting att erinra mot upprättat förslag.

Kommentar: -

19. Skanova Nätplanering D3N: Skanovas anläggning runt och inom aktuellt exploateringsområde består av luft och markförlagda kablar och framgår av bifogad lägeskarta. Eventuella undanflyttningar av Skanovas anläggningar bekostas av exploatören.

Kommentar: Informationen kommer att vidarebefordras till fastighetsägare och exploatörer.

20. Trafikverket: Trafikverket har inga invändningar mot programmet utan ser detta som ett lovligt sätt förhöja kvaliteterna i ett äldre område, bla genom bostadstillskott med förutsättningar för god kollektivtrafikförsörjning. I tillhörande trafikutredning föreslås ett antal förbättringar särskilt för GC-trafiken.

Kommentar: -

21. Vattenfall Eldistribution AB: Vattenfall Eldistribution AB har inget att erinra då vi inte har några anläggningar i områdena på ovanstående detaljplaner.

Kommentar: -

22. Västtrafik: Västtrafik ställer sig positiva till det föreslagna programmets förslag om förtätning av området kring Kärra centrum.

De diskussioner som förs i bilagan Trafikutredning Kärra centrum, om att tillskapa en möjlighet för genomfartstrafik av bilar mellan Lillekärr Norra och Lillekärr Södra så vill poängtera att detta inte får påverka kollektivtrafiken med avseende på framkomlighet eller bekvämlighet för resenärerna.

I tidtabellsskiftet i december 2013 startar en ny expresslinje från Kärra till centrala Göteborg som förhoppningsvis skall göra att fler boende i Kärra vill åka kollektivt. En upprustning av hållplatsytor och väderskydd är lovligt och välkomnas av Västtrafik.

Kommentar: Synpunkterna kommer att beaktas i det kommande planarbetet.

Sakägare

Fastighetsägare

23. Fastighetsägare Kärra 23:9, Gamla Böneredsvägen 94: Hej! har precis fått ett informationsblad i min hand som jag aldrig sett innan. Bor på Gamla Böneredsvägen 94 och fick det av en granne på Böneredsgatan. Har varit och frågat mina grannar på 92, 96 och 98, inga av dessa har blivit informerade om Programsamrådet. Vi kräver att få samma chans som övriga berörda parter i denna fråga att yttra vår synpunkt i denna fråga. Och ber er att förlänga beslutstiden t.o.m 2012-12-31 för att vi skall få samma chans att yttra oss. Vi ber också er att komma med en förklaring varför vi ej blivit delgivna förslaget. Har de som bor i Larsered blivit informerade om detta?

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 6-7 för förklaring till varför ni inte fått någon information hemskickad. När eventuell detaljplan för Jämmerbergsområdet arbetas fram kommer information att skickas även till er och ni kommer då att ha möjlighet att lämna synpunkter.

24. Fastighetsägare Kärra 23:10, Gamla Böneredsvägen 96: Fick i dag reda på av en närliggande granne som hade fått information om programmet för Kärra Centrum. Pratade även med vår granne som bor på Gamla Böneredsvägen 94 och de hade inte heller fått information om detta. Varför vi inte fått detta vill jag ha svar på samt en möjlighet att sätta mig in i och eventuellt lämna synpunkter. Tiden för detta går ut i dag så jag vill veta hur jag bär mig åt för att kunna göra detta.

Kommentar: Se 23. Fastighetsägare Kärra 23:9, Gamla Böneredsvägen 94

25. Fastighetsägare Kärra 26:13, Nortagene Gård: Snälla rör ej buss slussen!!!! Det är redan för många bilar som kör fort vid skolorna. Extra trafik som vill köra en kortare distans som t.ex. Norrleden via Kärra och Tagenevägen kommer bli en fruktansvärd belastning och osäkerhet på Kärras befolkning och våra barn.

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-5 och 7-8.

26. Fastighetsägare Kärra 41:13, Klockarevägen 26: Jag vill EJ att busslussen skall öppnas för biltrafik. Bara bussarna skall gå igenom Kärra centrum som nu. De bilburna får planera sin körning

och använda sina ben om de skall över på den andra sidan från parkerad bil. (det blir lugnare med trafik på kvällar och barnen har det lättare att ta sig över Kärrens centrum)

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-5 och 7-8.

27. Fastighetsägare Kärrens 41:27, Klockarevägen 58: Öppna inte genomfarten i Kärrens. Gör man det kommer det att bli en smitväg när det är kö på motorvägen. Placera ut mer "grisar" på gångbanor för att förhindra biltrafik som genar. Hela Lillekärr Södra och Norra skall förses med vägbulor eller liknande, allt för att minska hastigheten. Vändplatsen vid infarten till Burmans Gata kan tas bort. Där blir bilarna söderslagna. Ser detta varje vecka. Återställ nuvarande p-plats vid Kärrens till grönområde.

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-5 och 7-8.

28. Fastighetsägare Kärrens 41:31, Klockarevägen 70: Vi motsätter oss de nya planerna för ny-byggnation i Hisings Kärrens. Det måste fram en konkret byggnadsplan där man verkligen kan se vilken typ av hus som planeras. Som det är nu kan det vara ok med trevåningshus som passar in i befintlig miljö. Men enligt information från de representanter som var närvarande vid infomötena, kan de bygga "hur som högt som helst". Anledningen som uppgetts för nybyggnation känns verkligen påhittad, för att ungdomar och äldre kan bo kvar. Vad vi förstått blir det rejäla hyror. Vilken ungdom klarar det. Och för de äldre, man skall ju riva befintligt boende för dessa. Kanske bättre att bygga nytt äldreboende istället. Vad beträffande genomfart med biltrafik genom Hisings Kärrens Centrum motsätter vi oss detta å det bestämdaste. Naturligtvis kommer genomfartstrafiken att öka kraftigt.

Kommentar: Se de generella svaren på sidan 4-10.

29. Fastighetsägare Kärrens 41:6, Klockarevägen 8: Vi har erbjudits (1+2) 3 st informations-träffar/tillfälle för detta project. Plats fd Pressbyråaffären i Kärrens centrum). Dessa informationsträffar var mycket "basic" i sin utformning och genomförande. Planerna presenterades som ett tjänstemannaförslag som utarbetats m.a.p. de kommentarer och idéer som kommit in från olika personer boende i och omkring Hisings Kärrens. Så informativa var inte dessa möten, till sin karaktär, då de tjänstemän som var närvarande för presentationerna samt att besvara frågor, inte kunde allt. inte ville allt. inte hade för avsikt att svara på konkreta frågor kring dessa planer och förslag som man kallade det. Numera finns det ju bättre information att få på biblioteket i Kärrens, men det är nog så illa, att inte de flesta Kärrensborna känner till detta. Så frågan man kan ställa sig, är detta ett spel för allmänheten/medborgarna, och att beslutet i princip är taget, för att officiellt klubbas efter Aug. 28.2012.

Man behöver inte vara stadsarkitekt för att lätt se och förstå att Kärrens centrums utformning vart ett fel-tänk från början. Avlångt och korridorliknande utformning med en entré från väst (vid simhallen) som blir ogästvänlig efter några meter, där ett litet torg med rabatter som till hälften är planterade och mycket ogräs i andra planteringar, och som trots ett fint konstverk i mitten, för tankarna till ett öde torgområde i 60-talets Sovjet. Det finns mycket att diskutera kring detta, men en idealisk plats för affärsverksamhet är det inte. Till och med stadsdelsförvaltningen har flytt sin kos från detta område.

Vidare har skötsel och service kring Kärrens allmänna områden varit kraftigt eftersatt och i vissa fall riktigt dåligt. Det har periodvis sett för hemskt ut, och när vi har påtalat dessa brister för förvaltningsansvariga så har man varit snabb och noggrant påpekat vart deras respektive ansvar slutar. Skall det nu byggas nytt när vi inte har budget eller resurser att sköta om det vi redan har betalat för. Inom denna diskussion vill vi noggrant framhålla att de privata fastighetsägarna på både Kärrens Norra och Södra sköter sina områden med god känsla.

Den stora och temporära parkeringsplatsen (framför Kärrens Hus) skulle vara TEMPORÄR under en begränsad och kort period, som parkering, i samband med arbete med den nya skolan. Här var det tidigare ett fint grönområde med människovänlig omgivning till stor uppskattning av boende på Kärrens Hus, som kom ut lite längre från bostaden, samt av alla oss andra boende i Hisings Kärrens. Denna parkerings plats, skall inte, om vi förstår informationen riktigt, inte återställas som grönområde, utan bebyggas till bostäder, särskilt boende och affärsverksamheter, trots att det finns andra och kanske lika alt. bättre lämpade platser för dessa ändamål. Till exempel, vid västra entrén till centrum, strax bredvid simhallen, där det idag är stora buskage samt periodvis också någon form av upplagsplats för div material och till synes annat skräp.

Beträffande affärsverksamheter vid Kärrens centrum, så har det växlat genom åren. Den mest dominerande affären vid sidan om Handelsbanken, är ICA/ Kärrens Handelsbod. Denna butik bör genom sitt sortiment, prissättning och service mm. bara betraktas som kvartersbutik, modell större, och inte tillskrivas den viktighet som kommunens tjänstemän gjorde gällande vid de informationsmöten som vi var inbjudna till, för diskussion och kommentarer.

"KRAVET PÅ EN GENOMFART GENOM HISINGS KÄRRAS CENTRUM KOMMER FRÅN HANDLARN", sades det. Vi kan också tydligt namnge den tjänstman som hade denna kommentar.

Vi har följande affärsverksamheter i Kärra omedelbara centrum kärna.

5 st matserveringar, 2 frisörer (inom 10 meter från varandra), 1 livsmedelsbutik, 1 hälso- och fotvård
1 bank, 1 blombutik, 1 diverse butik (Candy), 1 apotek
för övrigt är det kommun alt. landstings styrda aktiviteter.

Vilken av dessa handlare eller skulle få så ökad kundtillströmning & omsättning så att en genomfartsled är försvarbar ur någon aspekt, ekonomisk alt. politisk alt. samhällelig alt. någon annan över huvud taget?

Vi säger som Carl Lidbom. "Detta är bara trams".

I denna besvärshandling och protest mot förslaget att bygga genomfartsled genom Kärra centrum samt göra om vårt tidigare grönområde, numera temporär parkering, till bostäder och affärsverksamheter, vill vi också inkludera några frågor och kommentarer.

- Är det gjort någon konsekvensanalys av denna föreslagna trafikåtgärd. (Trafikfrekvens, Hur drabbar det de närboende?)

- Ökad trafik ger nödvändigtvis inte mer handel, och var skall den ökade trafiken parkera? Idag kan kunder från Norra och Södra Kärra parkera på respektive sidor om centrum.

- Skall kommunen verkligen hjälpa enskilda näringsidkare för ökad omsättning, med hjälp av skattepengar? Man måste väl rimligen klara sin affär med egna konkurrensmedel.

- Hur rimmar detta trafikförslag med andra trafikpolitiska beslut i storGöteborg, där man vill minska och i vissa fall helt ha bort trafiken från vissa delar med bostadsbebyggelse mm.

- Ny last och godsterminal vid Tagenevägen/Nortagenevägen, kan medföra att viss tung trafik tar genväg via Kärra centrum om transporter skall gå via Norrleden.

- Vad händer med den gamla sk. "Pressbyråkiosken"? Ett fult monument, där flera har försökt sig på någon form av affärsverksamhet. Sälj den till Väst-traffic.

Konsekvenserna för boende i Kärra centrum, med utfarter från sidogator och parkerings platser.

. Lillekärr Södra's & Norra's många parkeringar och utfarter

. Fredholmsgatan

. Kärra Kapellväg med kyrkans park plats och församlingshem

. Klockarevägen med Kärraskolan och Klockarevägens förskola, som redan är hårt trafikbelastad.

. Utfarten från Kärra Hus, Vårdcentral, Lillekärrs Äldreboende, Förskolan, Socialkontoret mm.

Trafiken är redan mycket tät och har gett upphov till både tillbud och reella olyckor. Vidare kan man lätt förutse att andra trafikanter från norr och söder, öst och väst, kommer att använda Kärra centrum som genväg åt ena eller andra hållet beroende om man skall till eller från Tagenevägen eller vid hög trafikdensitet på ordinarie tillfarter mot/från E6 mot Angeredsbron alt. Tolsered/Ingebäcksområdet.

Vi har inte nämnt de ökade mängder av avgaser & buller, som redan idag är för höga när bussar, lastbilar och annan trafik passerar, på en redan begränsad trafiksträcka. Dessa kriterier måste in i en studie för detta arbete, då vi har flera förskolor, skolor och äldreboende i direkt eller indirekt anslutning till föreslagen genomfartsväg.

Har det gjorts en trafikstudie med konsekvensanalys, bör den också presenteras i projektet innan beslut tages. Om inte denna studie är gjord måste det omedelbart beslutas om detta, så vi blir på det klara med implikationerna för de närboende med denna genomfart, innan något beslut kan tagas i detta ärende samt framtiden för platsen där den Tillfälliga parkeringsplatsen idag finns.

Vad säger Göteborgs MILJÖPARTI om detta? Detta förslag strider ju bevisligen helt emot MP's principer, om trafikmiljön i storGöteborg med stadsdelar.

Denna skrivelse skall betraktas som ett dokument i beslutsprocessen betr. Hisingrs Kärras framtida utseende.

För att inget skall vara oklart menar vi följande!

- Inget godkännande av allmän genomfartstrafik genom Kärra centrum.

- Återställ den TEMPORÄRA parkeringsplatsen (framför Kärra Hus) till park/grönområde

Kommentar: En trafikutredning har gjorts, se Bilaga 3 i programhandlingen. I kommande detaljplanearbete kommer ytterligare utredningar vad gäller bl.a. trafik, parkering, buller mm att göras. Under medborgardialogens temakvällar deltog representanter från Trafikkontoret, Västtrafik, Park- och naturförvaltningen, Idrotts- och föreningsförvaltningen. Medborgarna i Kärra hade då möjlighet att framför synpunkter även på sådant som inte styrs eller regleras av detaljplaneprocessen. Då framkom till exempel synpunkter på skötseln av Kärras grönområden. Dessa synpunkter tog Park- och naturförvaltningen med sig och en del saker skulle åtgärdas omgående. Se vidare de generella svaren på sidorna 4-10.

30. Fastighetsägare Kärra 48:9, Klockarevägen 21: Vill påtala att om trafiken mellan norra Kärra och södra Kärra öppnas upp så får det konsekvenser för trafiken på Klockarevägen. Redan idag så

är det många föräldrar som bor i Gerrebacka som kör sina barn till skolan. Infarten till Klockarevägen är tidvis blockerad av föräldrar som parkerar sina bilar för lämna/hämta sina barn. Då gatan är en återvändsgata så finns det stor risk för att det korkar igen fullständigt. Detta då de som idag kör in på Husholmsgatan istället för att köra runt istället skulle åka genom Kärra och släppa av vid infarten Klockarevägen. Vi boende på gatan måste ha möjlighet att ta oss till och från vårt eget boende oavsett tid på dygnet. Vidare saknar jag en plan för att få mer fristående bostäder i storlek 140 kvm eller större i centrala Kärra. Vi har länge sökt större bostad i Kärra men det är svårt att finna om man inte vill ha radhus/parhus. Gerrebacka upplevs inte som ett alternativ då det inte finns affär/aktiviteter för barn där. Vidare kan bussen inte alltid ta sig fram vintertid pga ishalka vilket gör att man blir beroende av två bilar för att vara säkra på att kunna ta sig till jobbet eller hämta barn från aktiviteter i centrala Kärra.

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-10.

31. Fastighetsägare Kärra 49:15, Husholmsgatan 15: Vill härmed lämna våra synpunkter på det förslag som lagts fram angående nybyggnation i Hisings Kärra. Att öppna för genomfart genom Kärra kan inte vara väl genomtänkt. Det förstör ju hela "Kärra känslan". Detta skulle innebära en stor ökning av trafiken. De bilar som kommer Tagenevägen och skall vidare till Säve eller Angered kommer helt klart att köra den kortare vägen genom Kärra.

-Har under hela vårt boende i Kärra sedan 1978 hört att Jämmerberget var skyddat område. Nu helt plötsligt gäller ej detta och där skall sprängas och byggas. Helt tokigt.

-Angående ett 5 vånings hus framför Kärra Hus Äldreboende vore inte klokt. Stackars de gamla som bor där, de kommer att förlora sin luftiga utsikt. Kommer inte att få mycket solljus, bara sitta och titta in i ett annat hus. Även de radhus med adress Klockarevägen förlorar en stor del av det solljus och luftighet de har idag.

-Varför bygga 3-4 våningshus där Lille Kärrs Äldreboende ligger idag? Boendets trädgård har fått pris för sinnenas trädgård, det är en oas, ett lufthål för Kärrabor. Tanken var från början att de högsta husen i Kärra skulle ligga i utkanterna, för att höjden på bebyggelsen sedan skulle bli lägre och lägre ner mot älven. Det är detta som gör Kärra speciellt med sin byggnads struktur.

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-10.

32. Fastighetsägare Kärra 71:2, Orrekullagatan 8: Anser att byggplanerna för bostäder inom Hisings Kärra inte bör genomföra, främst pga att man på detta sätt tar bort de få gröna ytor som finns kvar inom området. Man kan också beakta om det är lämpligt att bygga nya bostäder inom ett område som har problem med flugor pga dess närhet till Tagenetippen. Något som vi i Södra Kärra känner av dagligen under sommaren. En ren sanitär olägenhet som främst kommer drabba de planerade bostäderna vid Jämmerbergets södra fot.

Kommentar: Kärra har stora grönområden som inte påverkas av programförslaget. Av de ytor som föreslås för ny bebyggelse är Jämmerberget och kolonilottsområdet ej planlagda. Grusplanen inklusive Lillekärrs äldreboende är planlagda som kvartersmark med möjlighet till byggnation. Flugproblemet är inget man kan lösa med en detaljplan, därför har yttrandet även lämnats till Kretsloppskontoret som är den förvaltningen som har ansvar för sophantering i kommunen. Se vidare de allmänna svaren till boende och sakägare på sidorna 4-10.

33. Fastighetsägare Kärra 81:4, Burmans gata 11: Efter att ha fått information om vad som gäller beträffande först och främst: Kolonilotterna i norra delen av Kärra där bostäder planeras; Vi motsätter oss detta p.g.a. av att framkomligheterna är näst intill omöjliga även idag! Infarten på Burmans gata är idag upptagna av bilar och lastbilar som skymmer vår sikt för att inte köra ihjäl korsande cyklister och gående, dessutom har denna gata börjat försörja de som inte har råd att hyra en P-plats i sin förening då menar jag den förening som är mittemot Burmans gata. Det har blivit ett så stort problem att Klarebergs IF har satt upp en betalautomat. Vi ser inte fram emot en trängselskatt för då kommer alltför att parkera här, vi själva har i dagsläget svårt att finna en parkeringsplats utanför vårt hus. Vi har pratat med grannar och vi är benägna att få en parkeringsautomat snart, vi kan snart inte ens komma in till vårt eget hus. Ska det planeras bostäder där kolonilotterna är situerade? Då blir det ett väldigt problem att komma fram på Burmans gata, vi vill i stället föreslå att de kommer att komma in till sina hus via Pri-lyckegatan, det är ändå där de har sin mer egentliga infart. Där är det mer förberett för en infart till de eventuella husen.

Därefter vill vi göra en inläga till följande att öppna upp med genomfartstrafik från Södra Kärra till Norra Kärra eller vice versa; Hur har Ni tänkt??? Inte alls efter vad jag förstår!! Hur är det ens möjligt att tänka att öppna upp med genomfartstrafik här där Busstrafiken går genom en bussluss? Om nu ev. vissa barnfamiljer ska lämna på dagis så får de väl åka runt som de gör nu. Kanske gör det dem ännu slappa-

re!? Men pratar vi ändå inte om en ekologisk tanke i dagsläget ? Tro inte att vi löser det med denna tidsvinst igenom centrum. Nej vi löser det med än mer bilåkande, själv tar jag cykeln inom hela Kärra. Tänk till alla Ni politiker, var det inte ett miljövänligt samhälle vi efterlängade ??

Kommentar: Trafikproblem på befintliga gator är inte någon planfråga utan får hanteras av berörda myndigheter. Enligt trafikkontoret tål Burmans gata den utökade trafikbelastning som en eventuell byggnation på odlingsområdet ger. Se vidare de generella svaren på sidorna 4-10.

34. Fastighetsägare Kärra 83:4, Burmans gata 10:

1) Innan någon som helst ny bostadsbebyggelse görs måste den sanitära olägenheten med svärmande flugor som kommer från lagret av sopor på Tagene åtgärdas. Trots löften om bättre täckning av soporna så drar lukten från sopberget till sig flugor i stora mängder. Dessutom så hackar ju fåglar sönder balar. Det är en sanitär olägenhet som sommartid omöjliggör vistelse utomhus särskilt i södra delen av Kärra där jag ofta besöker min son och goda vänner. Hur kan en sån fråga negligeras år efter år med sväpande formuleringar som att det inte kan ledas i bevis att flugorna kommer från Tagene? Naturligtvis är det en ekonomisk fråga, men ska sopor lagras så gör det i slutna utrymmen som bergrum eller liknande. Måste man vända sig till hälsovårdsnämnden, stadsläkaren, naturvårdsverket, politiska partier eller kanske starta något uppdrag på nätet för att något skall hända i frågan. För övrigt så ligger väl lagringsplatsen inom ett vattenskyddsområde och läckage av lakvatten kan väl sannolikt inte heller uteslutas.

2) De grönytor som föreslås bebyggas i den östra delen bör behållas som lungor och promenadområden för de som finns på äldreboendet i närheten.

3) Förslaget om att använda Burmans Gata för att nå de nya bostäderna närmast Clareberg är mycket olyckligt med tanke på att det rör sig många ungdomar som skall till klubblokalen och idrottsplanerna. Redan idag är det en fara eftersom man, i stor utsträckning, parkerar längs gatan och att röjningen av gräs och sly mot gång/cykelbanan inte utförs. Vi som bor på gatan känner ju till förhållandena, men med ge-nomfartstrafik så skulle riskerna öka betydligt.

Kommentar: Flugproblemet är inget man kan lösa med en detaljplan, därför har yttrandet även lämnats till Kretsloppskontoret som är den förvaltningen som har ansvar för sophantering i kommunen. Den i trafikutredningen föreslagna genomfarten mellan Burmans gata och Prilycke-gatan är inte aktuell. Vid en eventuell byggnation på odlingslottsområdet kommer trafikmatningen ske genom en kortare förlängning av Burmans gata. Enligt trafikkontoret tål Burmans gata den utökade trafikbelastning som en eventuell byggnation på odlingsområdet ger. Se vidare de generella svaren på sidorna 4-10.

Tomträttshavare

35. Tomträttshavare på Kärra 59:1, Böneredsgatan 61: Vi är boende på Böneredsgatan 61, pga vissa sprickbildningar i våra väggar är vi oroliga för större sättningar vid ev byggnation av det nya området. Vi är även oroliga över ökade vibrationer pga ökad trafik, som det för med sig vid ökat antal boende.

Kommentar: Synpunkterna kommer att beaktas i det kommande planarbetet. Vanligtvis görs en besiktning av närliggande fastigheter innan större sprängningar och schaktningar påbörjas. Se vidare de generella svaren på sidorna 5-6 och 10.

36. Tomträttshavare Kärra 59:28, Böneredsgatan 7: Det måste finnas och finns också andra områden inom vår stadsdel som är mer lämpliga för nybyggnation än området alldeles intill ett vackert grönt, högt, berg och med ingrepp i själva berget! Vi känner alla till betydelsen av grönområden i vår miljö. Vid Jämmerberget finns gamla fina träd=skog, som ger bättre luft och klimat samt inte minst skönhet för Kärraborna och även för dem som passerar området. Det verkar totalt orätt, oklokt och ogenomtänkt att de gamla, vackra träden skall skövlas för byggnation och för ingrepp i berget. Dessutom inträffade för några år sedan bergsten-blocks-ras från berget, precis där Ni planerar att bygga och som kostade en hel del skattepengar att åtgärda! Berget vid raset är nu inhägnat med en skylt: "Tillträde förbjudet!" Efterlev det! (Skämt.) Detta borde väl undersökas ordentligt av experter/geologer innan byggnation!

Vad säger: 1) Naturvårdsenheten vid Länsstyrelsen. 2) Miljöpartiet. 3) Park- och Naturförvaltningen? De borde verkligen värna om och skydda grönskan i stadsdelen, istället för att föröda den. Hänsyn måste tas till grönområden vid planering av bebyggelse!

Dessutom blir kostnaderna mycket större vid byggnation med ingrepp i berg! Här nedan ger jag förslag, där bebyggelse av punkthus kan ske i Hisings Kärra:

1) Öster om Jämmerberget- Prilyckegatan- bättre plats om Ni nu absolut vill bygga intill ett berg! Tidigare låg här bondgårdar (1976-77-78 Kärra Scoutgård i en av gårdarna). När jag framförde detta förslag till Er planarkitekt Tore Hjelte, menade han att det ej var lämpligt ur solsynpunkt!!! Endast morgonsol!!! Men då skulle det ej ha byggts småhus i slutet av Prilyckegatan, ty de ha endast morgonsol!

2) Plats finns för punkthus vid korvkiosken /Sibylla), vid bussändhållplatsen. Dessutom utomordentligt bra för äldre personer med närhet till busshållplats.

- Svar från Er arkitekt T.H:

"Det är alldeles för nära Norrleden!" Men då skulle det ej ha byggts bostäder vid f d Porslinsfabrikem, Hjalmar Brantingsplatsen/Backplan heller! (Lundbyleden är mer trafikerad).

3) Bygg höghus ovanpå "gamla Televerkets hus", till vänster från Kärraplatsen, Lillekärr Södra. Nära och bra till hållplats och service. Man kan t om få plats med 2 hus (pizzerian bort).

- Svar från Er arkitekt T.H: "Förmodligen äger vi/kommunen ej tomten". Förslag: Köp tomten!

4) Bygg punkthus nedanför Nortagene gård, stor tom tomplats, även efter Nortagene gård finns det möjligheter med närhet till busshållplats mm. Odlingslotter kan anläggas var som helst -ex-vis Larsered, Bönered.

5) Tomtplats (plan) finns även mellan Norra Ligården - Kärravägen mot solhagagatan samt framför och bakom det nybyggda äldreboendet vid Fredholmsgatan. Bakom äldreboendet, Orrekullag-Fredholmsg, ett stort område där många punkthus får plats.

Edra dåliga argument- att bostäder endast skulle få morgonsol och att de låg för nära Norrleden håller EJ! Det finns ju ny byggteknik och normer för buller mm. Stadsarkitekten Björn Siesjö anser att buller är någonting som man måste acceptera i en stad som Gbg! Tag det till Er!

Ni skriver också att gångvägen utefter Jämmerberget upplevs som otrygg och mörk och att vid planering av nya bostäder vid berget blir gångvägen tryggare och säkrare med "fler ögon som ser"- enl Er skrift! Hör Ni inte själva hur befängt det låter! Alltså om gångvägar känns otrygga och osäkra- då skall Kommunen/stadsbyggnadskontoret bygga hus utefter gångvägarna! Bra! Gör så överallt i Göteborg! Förslag: Byt belysning med fler och starkare lampor! Hela Er planerade ingrepp i Jämmerberget verkar vara ett skrivbordsarbete som är helt felaktigt och absurd.

Den politiska ledningen i Göteborg arbetar för färre bilar in till staden medan Ni vill föra in fler bilar till Kärra genom att öppna för genomfart och så kallar Ni det för "bättre trafikmiljö!!!" Otroligt! Det är ju helt bakvänt och mycket olämpligt! Gerrebackabor orkar ej köra runt Kärra för att lämna/hämta sina barn i skola/förskola.

Svar från Er arkitekt T.H:

"Det kommer ej att bli genomfart, eftersom hastigheten skall sänkas och det skall byggas farthinder/bubblor." Självklart kommer det att bli genomfart, även om farthinder byggs, eftersom trafiken står stilla på E6 dagligen- ej enbart vid rusningstrafik. Trafiken på E6 står still från Stig Center mot Gbg och från Schenker/Bäckebo till Kungälv vare dag!

Det bästa med hela Hisings Kärra är:

1. Att stadsdelen är BILFRI! Heder åt Edra tidigare medarbetare/planerare som på 1970-talet genomförde detta.

2. Att bebyggelsen består av bostadsrätter och småhus.

Överhuvudtaget bör det icke byggas något härstädes förrän trafiksituationen är löst med nya älvförbindelser mm. Hänsyn skall alltid tagas till gröna omgivningar vid planering av nybyggnation samt att Jämmerberget lämnas orörd- inget ingrepp i det gröna berget! Jämmerberget är vårt andningshål. Vi är omringade av trafik- E6, Norrled, väg 580, väg 571(Bönered, Lillhagen, Tuve, Säve).Trafiken på väg 580, 571 har ökat enormt mycket, eftersom många använder dem istället för ett trafikerat o stillastående E6. Sedan har vi industrier samt Tagene tippen.

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-10.

37. Tomträttshavare Kärra 59:30, Böneredsgatan 3: Är boende i Hisings-Kärra,

Böneredsgatan. Ni informerar genom ett dokument ni skickar ut till samtliga boende i Hisings-Kärra att i västra delen av Hisings-Kärra ska det bli skola, förskola och odlingslotter där står också "programområde för västra Kärra", vad är det tänkt att bli där?

Som ni säker hört många gånger av de boende i Hisings-Kärra är vi inte intresserade av hyreslägenheter i någon del av Hisings-Kärra, vi vill också bevara de få grönområden som finns kvar framför allt västerut. Vet att det fanns storslagna planer för några år sedan att bebygga hela området väster om Böneredsgatan, hoppas dessa planer inte kommer tillstånd! En stor orsak är hur alla dessa människor ska kunna

ta sig till sina arbetsplatser, det är redan idag stora stora problem! 80-90 % av arbetsplatserna ligger söderut, alltså genom Tingstadstunneln! Det kommer föga hjälpa med trängselavgifter! Om det ska bli någon byggnation över huvudtaget måste man se över infrastrukturen, genom att bygga fler överfarter till fastlandet, bygga ut kollektivtrafiken i stor omfattning, först då kan man börja planera fler bostäder! En undran är också hur detta kommer att påverka miljön! Miljön är redan idag hårt ansträngd! Att sedan bygga bostäder så nära Tagenetippen med sitt läckande lakvatten, undra om barnfamiljer vill ha det så! Nej börja med att rusta upp befintliga Hisings-Kärra med bland annat, röja sly kring gångbanor, gallra ut träd runt gångbanor, bättre och starkare belysning i hela Hisings-Kärra, göra det gynnsammare för företagare att etablera sig på och runt Kärra centrum, göra det attraktivt!

Kommentar: Det pågår ett, "Västra Kärra", som berör området söder och väster om Jämmerberget. Området finns med i Göteborgs översiktsplan och kommer att innehålla bl.a. bostäder, skola och förskola. Se vidare de generella svaren på sidorna 4-10.

38. Tomträttshavare på Kärra 61:43, Solhagagatan 18 D: Om busslussen öppnas igen, kommer det att bli en väldig stor ökning av trafik förbi Lillkärrskolan, som där i dag är begränsning på 30 km. Trafikolyckor ökar. Låter bra med hyresrätter, tycker inte att det kommer på lämplig plats, då det kommer att skugga för radhusen som ligger i närheten och kan minska värden på dessa hus. Det finns ställen i Kärra som skulle vara bättre utrymmen att bygga lägenheter tycker jag. Fördärva INTE det lille grönområdet som vi har i Kärra. Kanske en idé att bygga ett nytt äldreboende där det gamla ligger i dag, fattar inte varför man inte tänker på detta.

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-10.

39. Tomträttshavare Kärra 62:3, Prilyckegatan 30: Vår familj har haft nöjet att bo på Prilyckegatan 30 alltsedan området stod färdigt år 1975. Att få bo granne med Jämmerberget med dess grönområde har skänkt en hög livskvalitet. Skogsområdet utgörs av blandskog av varierande ålder och är bitvis mycket tät, ett himmelrike för fågellivet. Utöver ett rikt småfågelliv finns här både grön göling och stor hackspett samt vår största hackspett, spillkråkan. Ormvråken hörs och syns ofta, dock är förekomsten av kattugglor talrikare. När hösten träder in hörs deras säregna hoande långt in på natten. I "Programblad för Kärra centrum" redogör stadsbyggnadskontoret för områden som kan tänkas vara lämpliga för bostadsbebyggelse. Med stigande oro har vi noterat att man tänker dra en ny bilväg i grönområdets utkant. Då man närmar sig den södra delen och det stora rasområdet som nu är inhägnat finns dessutom planer på ett nytt bostadsområde. Tekniskt sett är ingenting omöjligt idag! Men detta innebär stora sprängvolymerna och schaktmassor som skall transporteras bort. Ekonomiskt finns det stor anledning att känna tveksamhet inför denna del av projektet. Miljöekonomiskt är det direkt förkastligt! En betydande del av vår gröna "lunga" amputeras och vårt rara fågelliv riskerar att reduceras till noll av den negativa miljöpåverkan som ingreppet utgör. Vi ber er att seriöst väga in dessa synpunkter i det fortsatta planarbetet.

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 5-6 och 10.

40. Tomträttshavare Kärra 62:8, Prilyckegatan 20: Vi emotsäger oss bebyggelsen och känner djupaste bestörning över förslaget. Jag har nu tagit del av programförklaringen och det material som finns tillgängligt på Kärra bibliotek för att se underlaget till förslaget om byggnation på Jämmerberget. Någon säger att det är mörkt och otryggt att gå på gång- och cykelvägen utefter småhusområdet som finns utefter syd-östra kanten. Ja-ha det är en subjektiv upplevelse som man kan finna på många områden i Kärra beroende på den typ av belysning som är monterad. Dålig belysning som delvis skymms av träd och som lyser upp uppåt i stället för nedåt och över gång- och cykelbanorna. Utöver det framhålls att det skulle vara bra att ha en väg som sammanbinder Lasered/Bönered och att husen på sluttningen skulle innebära trygghet. Att ha detta som argument och ändra gång- och cykelväg till infartsväg för bilar till ev. nybyggnation på Jämmerbergets sluttning är ofattbart. Är det sådana underlag vi har för bebyggelse? I stället är ju än viktigare att vi inte får en genväg till Kärra från östra Bönered/Lasered och att sluttningen inte bebyggs för att få behålla vår unika särskiljande på bil- och gång + cykelbanor som vi har i Kärra. Det finns 10 villor utefter cykelvägen vilka kommer att få en väsentlig sämre boendemiljö. Vem vill ha dessa bilar körande tätt inpå och husen hängande över sig. Projektet har tagits fram tillsammans med 3-dje klassens arkitektstudenter på Chalmers. Ja det känns som det är ett förslag där man inte inser värdet av en god miljö på en specifik plats utan ser att jovisst hus finns ju på andra berg så varför inte i Kärra - Häftigt värre. Låt oss behålla vår fina gång- och cykelväg som glädjer så många, försämra inte för närboende och börja inte hugga och spränga på berget för att få några fler Kärrabor. (Kärrabor som skall påläggas ansvaret att förbipasserade känner sig trygga)

1. Vi motsäger stark delar av det förslag om utveckling av Kärra för att i framtiden bli upphöjd till "Melanstad". Vi som nu bor i Kärra har sökt oss hit för att vi INTE vill bo i en stad utan har sökt en miljö nära naturen och där barnen sätts främst och bilarna hålls i möjligaste mål utanför genom att området genomsyras av gång- och cykelbanor. Vi är inte intresserade av ytterligare service utan har fått allt man kan önska sig i en närmiljö. Vi har vårdcentral, tandläkare, simhall och bibliotek på gångavstånd + stor ICA hall, mm. Hur många har det inne i Göteborg. Att vårt centrum inte befolkas så mycket av oss invånare på kvällarna är inte för att det är otryggt utan för att vi trivs i våra egna hem. Att försöka göra Kärra centrum till ett större köpcentrum lockar inte alls. Någon gång skall vi väl röra oss utanför vårt egna kärra KÄRRÄ.

Kärra är ett bostadsområde med stark idrottsfokus. Många barn och ungdomar är aktiva inom idrotten. Ett område som är Kärras viktigaste faktor för att förbli ett levande område med unik möjlighet till nära naturupplevelse och rekreation är JÄMMERBERGET. Ett område som har haft stor betydelse under medeltiden då Bohuslän hörde till Norge och Halland till Danmark och som vi nu vårdar ömt. Jämmerberget har belysta motionsspår både runt om och tvärsöver och därutöver många gamla skogsstigar som är spännande att följa.

Skogen är en blandskog och det är häpnadsväckande så många trädslag det finns. Fågellivet är rikt med skogsduvor, korpar och alla slags småfåglar. Det är underbart att bo i en miljö där man kan höra deras fågelkvitter från tidig morgon till sena kvällen.

Att som förslaget nu är att ta syd, sydöstra delen av Jämmerberget och vår unika naturpark till bebyggelse och som dessutom är något instabilt på södra sidan och där ras har förekommit verkar helsanslöst. Längre fram är det planerat att Larsered skall bebyggas. Det är då än mera viktigt att vi behåller vårt Jämmerberg intakt. Det är Jämmerberget som blir vårt signum med detta strövområde på förstutrappan. Vi har blivit mer och mer medvetna om vikten att röra oss och att motionera har blivit en folkrörelse. Att då kapa vårt berg när det finns så mycket mark på Hisingen är obegripligt. Vi borde i stället locka till oss fler göteborgare att besöka och uppleva vårt Jämmerberg. Vi flyttade till Kärra för att komma närmare naturen och att få leva så nära berget med årets växlingar, vitsipporna på slutningen på våren och se när björkarna slår ut. Att få ha denna bergsslutning som sin granne är ren lycka. Att det då någonsin skulle tänkas kunna bli ett förslag om byggnation på bergsslutningen fanns inte varken inom stadsbyggnadskontoret eller naturvårdverket. Det var otänkbart att någon skulle komma med ett sådant förslag som skulle försämrå Kärras centrala samlingspunkt.

2. Det är även på förslag att ta bort kolonilotterna nedanför Jämmerbergets nordöstra del. Det är en stor trivsselfaktor att se dessa välskötta kolonilotter och är ju också ett utslag av att Kärra är högklassigt bostadsområde att bo i. Att reservera ytan för framtida idrottsliga behov borde vara självklart.

Vi finner det mer och mer obegripligt att det presenteras ett förslag om bebyggelse på Jämmerbergets syd-östra slutning. Jämmerberget är det enda naturområde som Kärraborna har. Att ett naturområde som är klassat som naturpark inte har större status så att byggnadsnämnden kan presentera något så ogenomtänkt förslag för att få några fler Kärrabor och för att öka kundunderlaget för ICA-handlarn är svårt att förstå. Hisingen är en stor ö med stora områden som inte är bebyggda så det är ju inte brist på mark, därför känns förslaget än mer provocerande. Syd-östra slutningen av Jämmerberget är det enda område där man kommer riktigt nära naturen för alla som joggar, cyklar, promenerar (med eller utan hundar och eller barnvagnar) och för de som har svårt att ta sig in på naturstigarna och nu använder promenadvägen uteder bergsslutningen. Ingen annanstans har vi naturen närmare oss, med årtidernas växlingar, som t.ex vårssipporna på våren. (På östra sidan är det en bilväg) Det är lätt att förstå att denna gång- och cykelväg har blivit ett så naturligt del av mångas motionsrunda. Innanför vägen finns promenadstigar uteder berget och även uppför berget. Att nu bebygga denna slutning som även har visat ha rasrisk och där solen försvinner c.a 16.30 och på det sättet beröva oss Kärrabor denna del av vårt naturområde är obegripligt. Dessutom planeras byggnation i Larsered i framtiden. Då är det än mera viktigt att vi gamla Kärrabor får behålla vår bergsslutning och gångväg som den är idag. Att som idag kunna blicka upp på berget och ha naturen så nära är ren lycka. Att i framtiden behöva se dessa hus istället gör mig bedrövad. Att Göteborgs Byggnadsnämnd inte ser längre in i framtiden och framtida värderingar, med mer näthandel och vikten av en god närmiljö med möjlighet till god motion, är inte att planera för framtiden och som jag har svårt att förstå och som skrämmer mig. (Tre skrivelser)

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-10.

41. Tomträttshavare Kärra 69:115, Södra Ligården 115: Det är jätte positivt att man vill rusta upp Kärra Centrum tycker jag. Men innan man bygger nya bostäder i Hisings Kärra måste man göra något åt skolorna. Skolorna är fulla efter vad jag förstått, man kan inte ta emot så många mer barn. Sen undrar vi hur ni tänker med en genomfart genom Kärra??? Frågar ni oss som bor i Kärra så vill ingen ha en genomfart genom Kärra. Som boende på Södra Ligården vill jag absolut inte ha några bostäder mellan vårdcentralen och Ligården. Inte heller bostäder framför Kärra Hus. Gör en snyggare parkeringsplats, än grusparkeringen som är framför Pizzahuset idag. Vi vill ha kvar de grönområden som

finns i Kärra. Vad händer med vårdcentralen och äldreboendet?? På programförslaget ser det ut som det är borta. Har förstått att ni inte heller under Öppet Hus 29 och 31 maj inte kunde tala om vilket slags boende det skulle bli. Nya radhus eller hyreshus på höjden?? Vill alltså inte ha följande:

- Genomfart genom Kärra

- Nya bostäder mellan Vårdcentralen och Ligården eller framför Kärra Hus

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-10.

42. Tomträttshavare Kärra 69:137, Södra Ligården 104: Nya bostäder på tomten utanför Lillekärrs äldreboende är en riktigt dålig ide, det ska finnas kvar det grönområde som finns där idag, tycker jag med grannar i Södra och Norra Ligården. En bilväg genom Kärra är också en dålig ide, idag går våra barn från Kärraskolan till Lillekärrshallen och det känns tryggt, en bilväg att korsa känns som att be om olyckor, ev dödsfall.

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-10.

43. Tomträttshavare på Kärra 69:141, Norra Ligården 15: Låt oss behålla grönområdet ne-danför fastigheten som inrymmer Kärra Sjukhem och Kärra Vårdcentral m m. Tänk på de som bor där, de kanske inte kan komma ut någon annanstans. Det måste väl finnas andra områden att bygga på. Var-för göra en ny genomfart genom Kärra Centrum, där det finns skolor och dagis. I dagsläget kör redan ca 80 % för fort där (det vill säga fyra av fem bilister) enl en artikel i Göteborgs-Posten den 20 aug. 2012.

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-10.

44. Tomträttshavare, Kärra 69:149, Norra Ligården 91: Ur geologisk synpunkt är nybyggnation olämplig väster om Södra/ Norra Ligården ner mot Göta Älv. Orsak är att 13 st bäckar rinner djupt under markytan med utlopp i älven. Marken kommer att undermineras med rasrisk då regnvattnet alltid kommer att ledas mot älven. Hänvisning till boken Säve Rödbo Kärra med kartor från stadsbyggnadskontoret. Olämpligt är det även med nybyggnation söder/öster efter bergkammen vid Priluckegatan pga rasrisk från berget, vilket hände för några år sedan. Även om vatten tekniskt sett kan avledas och bergas säkras skall detta göras på ett ekonomiskt sett försvarbart sätt. Orimliga kostnader kommer att fördyra boendekostnaderna. Vem vill och kan ta ansvar att till rimlig kostnad planera och garantera säkerheten vid eventuell byggnation på nämnda platser. Jag inriktar mig enbart mot säkerheten i av er nu redovisat förslag till fler bostäder i Kärra.

Övriga synpunkter på lämplig infrastruktur och byggnation tas ej upp här.

Kommentar: Fastighetskontoret gör i egenskap av markägare nödvändiga markundersökningar i alla detaljplaner. Resultatet av dessa undersökningar avgör om marken är byggbar eller inte. Se vidare de generella svaren sidorna 4-10.

45. Tomträttshavare Kärra 69:161, Norra Ligården 71: Motsätter mig fullständigt en exploatering av marken kring fastighet 7:49 !!. Bygg gärna ett säkert äldreboende på samma yta som idag men förstör inte dom öppna ytor som idag definierar just vad Kärra är, ett lugnt, vackert naturskönt område, även mitt i dagens bebyggelse!

Bygg gärna ut Kärra på bredden utan att förstöra för befintliga bostadsinnehavare, Gerrebacka är ett bra exempel på en bra nybyggnation enligt mig. Född - uppvuxen - utflyttad – tillbakaflyttad. Det finns en anledning till att folk vill bo här ,

FÖRSTÖR INTE DETTA MED NYBYGGNATIONER I OMRÅDENA!! BYGG PÅ BREDDEN OM NI MÅSTE!! INGA HYRESRÄTTER!!

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-10.

46. Tomträttshavare Kärra 69:170, Norra Ligården 62: Jag har idag skickat in åsikter på den exploatering/ nybyggande av bostäder som planeras att göras i Kärra. Har till dags dato inte kunnat hitta en bättre detaljplan där man klart och tydligt kan se hur hus kommer att ligga samt se ut. Är detta planer som du kan bistå med eller kommer först dessa att komma upp vid ett fastställande av förslaget? Om dessa finns tillgängliga på webben eller som dokument skulle jag uppskatta om jag kunde få ta del av dessa för att få en bättre uppfattning.

Kommentar: Ett program är mycket övergripande och först i detaljplaneskedet arbetas det fram ett mer detaljerat förslag på bebyggelsens utbredning och höjd. I de flesta detaljplaner regleras inte hur byggnader kommer att utformas utan detta bestäms först i bygglovskedet. Denna samrådsredogörelse föreslår att man gör en detaljplan för området med centrumbebyggelsen, grusplanen och Lillekärrs äldreboende. Då denna de-

taljplan kommer att beröra dig kommer du att få en inbjudan till samråd om denna detaljplan. Se vidare de generella svaren på sidorna 4-10.

47. Tomrättshavare 1, Kärra 69:171, Norra Ligården 61: Jag motsätter planerna för nybyggnation i Kärra. Jag förstår inte varför man ska anlägga höghus på tomten (Lillekärrs äldreboende ligger i dagsläget) när det i nuläget endast finns parhus och radhus runt den platsen.

Varför ska alla grönytor tas bort? Kärra är ett fint område som det är bl.a. p.g.a. att det finns grönytor som "luftar" området. Förslaget att bygga bostäder där kolonilotterna idag ligger förstår jag inte heller. När ligger så fina fotbollsplaner och grönytor vid Klareberg så vill man öppna en bilväg mellan den platsen och resten av området. Hur har man tänkt sig att barnen ska ta sig till och från fotbollsplanerna? En mörk undergång under bilvägen där den snabbaste och lättaste vägen istället blir att "gena" över bilvägen?

Även all tyngd på att det ska vara hyresrätter som till största del ska byggas när man nu bygger ut är inte heller till gagn för de som redan bor i Kärra. Området är fint och välskött som det är just av en anledning. Folket här äger sina boenden och är därför mer rädda om och mer måna om att bevara och ansvara för området. Vem kompenserar mig och alla andra runt omkring för eventuell värdeminskning på våra bostäder när jag/vi får några hundra bostadsrätter alldeles bakom huset och som dessutom skymmer kvällssolen?

Trafiksituationen är i dagsläget inte heller den bästa. Köer i rondellen vid Kärra motet och långa köer längs med Kärravägen gör det svårt för oss som bor i Ligården att ta sig hem efter arbetet. Hur skall en låg hastighet genom området kunna hållas om busslussen öppnas? Tyvärr är trafiktempot där redan för högt idag och jag tror inte det kommer att bli bättre om man kan köra igenom hela området i framtiden. Vägen Lillekärr Norra/Södra kommer den att kunna sluka all trafik som ska till det nya området där Lillekärrs äldreboende idag ligger?

Hur ser det ut med kapaciteten på förskolor, skolor och sjukvård? Kommer detta att byggas ut i samma takt? Jag tvivlar. Förtätning av staden och snygga höghus i all ära men man bör se till att det passar in där det ska byggas.

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-10.

48. Tomrättshavare 2, Kärra 69:171, Norra Ligården 61: Jag motsätter planerna för nybyggnation i Kärra. Jag förstår inte varför man ska anlägga höghus på tomten (Lillekärrs äldreboende ligger i dagsläget) när det i nuläget endast finns parhus och radhus runt den platsen. Varför ska alla grönytor tas bort? Kärra är ett fint område som det är bl.a. p.g.a. att det finns grönytor som "luftar" området. Förslaget att bygga bostäder där kolonilotterna idag ligger förstår jag inte heller. När ligger så fina fotbollsplaner och grönytor vid Klareberg så vill man öppna en bilväg mellan den platsen och resten av området. Hur har man tänkt sig att barnen ska ta sig till och från fotbollsplanerna? En mörk undergång under bilvägen där den snabbaste och lättaste vägen istället blir att "gena" över bilvägen? Även alla tyngd på att det ska vara hyresrätter som till största del ska byggas när man nu bygger ut är inte heller till gagn för de som redan bor i Kärra. Området är fint och välskött som det är just av en anledning. Folket här äger sina boenden och är därför mer rädda om och mer måna om att bevara och ansvara för området. Vem kompenserar mig och alla andra runt omkring för eventuell värdeminskning på våra bostäder när jag/vi får några hundra bostadsrätter alldeles bakom huset och som dessutom skymmer kvällssolen? Trafiksituationen är i dagsläget inte heller den bästa. Köer i rondellen vid Kärramotet och långa köer längs med Kärravägen gör det svårt för oss som bor i Ligården att ta sig hem efter arbetet. Hur skall en låg hastighet genom området kunna hållas om busslussen öppnas? Tyvärr är trafiktempot där redan för högt idag och jag tror inte det kommer att bli bättre om man kan köra igenom hela området i framtiden. Vägen Lillekärr Norra/Södra kommer den att kunna sluka all trafik som ska till de nya området där Lillekärrs äldreboende idag ligger?

Hur ser det ut med kapaciteten på förskolor, skolor och sjukvård? Kommer detta att byggas ut i samma takt? Jag tvivlar. Förtätning av staden och snygga höghus i all ära men man bör se till att det passar in där det ska byggas.

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-10.

49. Tomrättshavare Kärra 69:188, Norra Ligården 87: Angående nybyggnation av bostäder i Kärra enligt utskicket som vi fick tycker jag inte att det verkar så genomtänkt. Tänkt platser är dels re-kreation för pensionärer och barn, det är platser som gör att det känns "luftigare" i områdena. Risken att sol och ljus "försvinner" för vissa boende. Ökad trafik i barntäta områden vilket troligtvis innebär sämre miljö/mer buller. Det måste väl vara bättre att bygga utanför befintliga områden.

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-10.

Bostadsrättsföreningar mm

50. Bostadsrättsföreningen HSB Hisings Kärra: Vi motsätter oss genomfart mellan Lillekärr Södra och Norra förbi centrum med följande argument:

1. Ökad trafikintensitet - Sedan senaste trafikbullermätningen som gjordes 2006 i Lillekärr Norra 4 har förutsättningarna i området ändrats. Hösten 2007 drogs skolbussarna in vilket medförde en markant ökning i trafikintensiteten från bland annat Gerrebacka och Ingebäck ner till Klarebergsskolan, Lillekärrsskolan och Kärra Ång. Även byggnationen av Lillekärrhallen som är hemmaplan för Kärra HF har påverkat trafikmängden genom området. Vid utfarten från parkeringar från Lillekärr norra och Burmans gata är det idag vid vissa tidpunkter problem att komma ut på vägen Lillekärr Norra.
2. Ökad ljudnivå- Föreningen HSB brf Hisings Kärra gav 2009-11-02 Aukustik Forum i uppdrag att utföra en trafikbullermätning som sändes in till Trafikkontoret. I utredningen från Trafikkontoret utgick handläggare från en mätning gjord innan hösten 2007, när skolbussen försvann, och inte med högre värden från Aukustik Forum. Vår mätning gjord 2009 visar på att riktvärdet för dygnsekvivalent ljudnivå överstiger den tillåtna nivån.
3. Säkerhet för våra barn -I dag ligger flera av områdets skolor i centrum dit många barn måste ta sig. Borde inte det vara en anledning till att minska trafiken i området istället för att öka den.
4. Miljöpåverkan -Ökad trafik= ökade köer= ökad buller och luftföroreningar. Det har inte presenterats någon utredning angående ökad miljöbelastning i programmet för Kärra centrum. En sådan mätning är önskvärd innan ett beslut tas. Redan idag är vägen vid Lillekärr norra hårt trafikerad och påverkar boende i området. Mätningarna som presenterats i trafikutredningen från Kärra centrum är gamla och kan inte användas som underlag när förutsättningarna ändrats så pass mycket. Genom att öppna genomfart i Kärra centrum kommer trafiken att öka gentemot hur den ser ut idag. Boende i Lillekärr södra kör idag runt Kärra för att komma norrut och till Volvo. Dessa kommer, om förslaget går igenom, ta vägen genom Kärra centrum vilket ytterligare kommer att öka trafiken och bullernivån för boenden i Lillekärr norra.

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-5 och 7-8.

51. Kärra Egnahemsförening: Det har kommit till vår vetskap att genomfart planeras vid Kärra centrum. Detta förslag är enligt vår mening fullständigt vansinnigt, eftersom trafiksituationen på gatan redan är ansträngd. 30 km/h råder, men det är få bilister som håller denna fartbegränsning. Inte ens bussar och annan yrkestrafik respekterar hastighetsbegränsningen.

Att öppna Kärra centrum för genomfart skulle innebära att trafiksituationen förvärrades ytterligare genom att bilister i rusningstrafiken skulle välja att åka igenom Kärra centrum istället för att köa längs E6:an. Trafiksituationen skulle bli helt ohållbar eftersom den ökade mängden trafikanter skulle koka igen den redan hårt belastade gatan.

Med tanke på de skolor och äldreboende som ligger i anslutning till gatan undrar vi om stadsbyggnadskontoret ens har varit i Kärra för att skapa sig en bild av situationen. Att folk skulle smita förbi ett avspärrat centrum anser vi inte vara ett argument. Det löser man lätt med betongsuggor och andra bilhinder. Konsekvenserna av öppnad trafik genom Kärra centrum skulle bli förödande för boende längs smågatorna och inte minst för utsatta trafikanter som t ex småbarn, gamla och cyklister. Även näringsidkare i Kärra centrum skulle få problem då folk inte skulle kunna ta sig till butikerna utan att köa.

Vidare anser vi att en zontavla som anger hastighetsbegränsning om 30 km/h bör uppföras snarast eftersom respekten för gällande hastighet är låg. Vi kräver att zontavlor som visar maxhastighet på 30 km/h uppförs vid infarterna från Nortagenevägen mot Prilyckegatan och Lillekärr Södra. Och vid infarten från Kärravägen till Orrekullagatan. Samt för norrkommande trafik i början av gatan Lillekärr Norra.

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-5 och 7-8.

52. Bostadsrättsföreningen Riksbyggen brf 38: Inte bra att öppna upp genomfart så att bilar rullar i båda riktningarna ca 10 meter från förskolan Kärra Ång.

Lite historia. 1979 invigdes Kärra centrum. Ungefär samtidigt förbjöds genomfart för personbilar i form av en bom som öppnades när bussar skulle passera. Efter några år av åverkan på nämnda bom, grävdes den nuvarande bussfällan som i sammanhanget får betraktas som underhållsfri.

Anledningen då, är lika aktuell idag. Barn och vuxna som behöver korsa Lillekärr Södra-Lillekärr Norra på olika ställen för att komma till skolor, kamrater, butiker samt besök hos någon annan ser-vice, ska vara så skyddade som möjligt.

Citatet nedan är lånat av Kärra-Rödbo Miljögrupp

"1989 vid Kärra centrums 10 års jubileum, invigdes stiftelsen Miljöblommans donationstavla. Andelar kan företag och enskilda teckna. Blomman skänktes till miljögruppen av Handelsboden, som en symbol för miljöarbetet i Kärra-Rödbo och invigdes av dåvarande miljöminister Birgitta Dahl. Vi gör allt vi kan för att skydda i första hand våra barn men givetvis alla andra också, från förorenad luft, bullerstörningar och giftiga utsläpp. Miljögifterna kan i för stor mängd ge skador på våra gener och allergierna ökar från år till år". **Slut citat**

Att öppna upp Lillekärr Södra - Lillekärr Norra i den gamla sträckningen innebär att trafik som nu kör på Kärravägen för att komma ut på Norrleden lockas att köra Lillekärr Södra - Lillekärr Norra. De som åker mellan Backa och Kungälv eller Angered får ännu fler vägar att köra, speciellt vid köer på, nämnda Kärravägens norra utfart. När eller om Västra Kärra (Larsered) bebyggs ökar trafiken ytterligare om det då inte samtidigt görs en påfart/avfart Västra KärralNorrleden. Miljöpåverkan blir negativ för Hisings-Kärra i samtliga fall. Även en ökad olycksrisk utefter Lillekärr Södra- Lillekärr Norra

Kommentar: Se de generella svaren å sidorna 4-5 och 7-8.

53. Bostadsrättsföreningen Göteborgshus 42:

Ett av förslagen som ligger är att bygga bostäder på kolonilotterna, vilket vi starkt motsätter oss av flera anledningar. Detta grönområde är en lunga i Kärra, dit man går för att få lugn och ro, många joggar eller går på promenader med sina hundar. Dessutom används det mycket i både förskolor och skolors undervisning. Detta är några av huvudsyftena i "Projektet stadsnära odling" som startats av Göteborgs stad. Det ska vara nära till odlingar, man ska kunna gå eller cykla dit och platsen är tänkt som en träffpunkt, vilket så är fallet här i Kärra. Det har nyligen skett en dränering av området och pengar har lagts på nya grusgångar. Uppgifterna i ert program för Kärra är felaktiga eftersom det nu efter dräneringen står människor på kö för att få hyra, enligt samtal med ordförande för kolonilotterna i juni 2012. Det finns till och med boende i området som har flyttat hit med anledning av dessa kolonilotter och av alla vi pratat med så finns det ingen som kommer att fortsätta om dessa skulle flyttas. Ni skulle snarare behöva utöka området än att flytta det.

Det finns fler aspekter av byggandet ni måste ta hänsyn till och det är till exempel ridvägen som går runt kolonilotterna, men även att en byggnation skulle innebära att ni måste ta bort Kärras enda naturliga bäck. Dessutom ligger området i direkt anslutning till fotbollsplanerna, vilket skulle innebära mycket höga ljud, sent in på kvällarna för de boende, men även starkt ljus från strålkastarna riskeras att bli störande. Detta vet vi eftersom flera av oss i föreningen störs av både ljus och ljud från planerna och dessa hus är belägna på längre avstånd från planerna än vad de planerade husen är.

Ni planerar även att öppna upp och göra en genomfartsväg mellan Burmans gata och Prilyckegatan. Som grund till detta beslut ligger bland annat ett påstående om att detta är en smitväg (bild 37, smitväg markerad med 1 i kartbild 6, i trafikutredning 27). Detta är helt inkorrekt! Det finns en stor blomplantering som inte går att komma förbi, och åt andra hållet tar vägen stopp på våra gårdar, så den informationen är helt felaktig. Det är omöjligt att ta sig mellan Prilyckegatan och Burmans gata genom att använda denna väg. I trafikutredningen påstår ni att det är otryggt på Prilyckegatan på nätter, vilket inte någon av oss upplever. Den känslan kommer säkerligen förändras med mer trafik. Dessutom skulle en öppning leda till ökat buller för våra boende, större utsläpp av miljögifter i och med ökad trafik och en större olycksrisk. Det blir även osäkrare för barn och ungdomar som ska ta sig till fritidsaktiviteter vid fotbollsplanerna och klubbhuset. Det är redan nu riskfyllt och en öppning mellan vägarna och mer trafik kommer att göra det ännu osäkrare. I trafikutredningen kan man på flera ställen läsa att det ska vara en trygg miljö för oss boende, men ert förslag innebär endast ökad olycksrisk!

Vi vill även lyfta att vår förening besitter tomträtten till den sista biten av Prilyckegatan, det vill säga den som startar vid vårt miljöhus. På grund av tomträttsinnehavet så har vår förening själva bekostat all reparation och underhåll på den del av vägen sedan 1979 då föreningen byggdes.

Ni bör även tänka på att de kommande vägtullarna kommer att bidra till ökad trafik genom de tilltänkta öppningarna av vägar i Kärra.

Det finns olika slags boenden här i Kärra, allt från höghus, boende i centrum till småhus i utkanten av området. Många medlemmar i vår förening har flyttat hit på grund av det lugna läget med närhet till naturen och utan genomfartsvägar. Planerad utbyggnad av hus och genomfartsvägar i nära anslutning av vår förening förändrar fullständigt bilden av området till många av våra medlemmars förtvivlan

Kommentar: Den i trafikutredningen föreslagna genomfarten mellan Burmans gata och Prilyckegatan är inte aktuell. Vid en eventuell byggnation på odlingslottsområdet kommer trafikmatningen ske genom en kortare förlängning av Burmans gata. Se vidare de generella svaren på sidorna 4-10.

54. Böneredsgatans samfällighet: stadsbyggnadskontoret har upprättat ett program för utveckling av Hisings Kärra, där det bland annat ingår planer på att bygga nya bostäder samt att öppna upp för genomfartstrafik genom Kärra centrum. Detta är något som Böneredsgatans samfällighet vill opponera sig emot.

I politiska mål som finns uppsatta idag betonas vikten av att bevara grönområden. I stadsbyggnadskontorets program för utveckling av Kärra ingår det planer på att bygga nya bostäder (hyresrätter) på ställen som vi tycker är högst olämpliga. Det rör sig om:

- Området nedanför Jämmerberget. Förutom vacker natur och många fornminnen finns här också anlagda promenad och motionsslingor. Här är även rasrisken stor. Husen i vår samfällighet är redan skadade från de sprängningar som utförts på grustaget vid Tagenevägen.
- Odlingsslottema nedanför Klarebergs herrgård, ett vackert grönområde som förutom själva odlingarna används som strövmråde för promenader och motion. En naturlig bäck samt ridvägen i anslutning till området kommer också påverkas negativt.
- Ökad trafik i området. Samfälligheten motsätter sig även planen på att öppna upp för genomfartstrafik genom Kärra centrum. Något vi har haft förut, men inte vill ha igen. Att leda in trafiken genom Kärra centrum, dagis, grundskolor samt vid boenden för personer med speciella behov är inget vi finner positivt. I andra kommuner och stadsdelar vill man leda bort trafiken från centrum, för att minimera risker för olyckor m.m.

När trängselskatten införs kommer trafiken att öka markant på gamla Böneredsvägen samt Nortagenevägen. Trafiken har redan ökat de senaste åren på dessa vägsträckor och värre lär det bli. Våra älvförbindelser är ej tillräckliga idag och verkar inte bli så mycket bättre, trots Västsvenska paketet.

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-10.

55. Clarebergs odlarförening: Från Clarebergs Odlarförening i Hisings-Kärra uttrycker vi härmed våra starka invändningar mot era planer på att uppföra bostäder på vårt odlingsområde med odlingslotter intill Clarebergs Gård.

Vårt nuvarande odlingsområde är klassat som "bevarandeområde", varvid regler liknande kulturskyddade objekt gäller. Se dokumentet "Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg- Ett program för bevarande. Del II.

Efter ert programsamråd i Kärra Centrum våren 2012 har ni bl.a. enligt Hans Lindqvist, Park & Natur, fastslagit att ni ställer er positiva till "nya kolonilotter i centrum", samtidigt som ni planerar ta bort våra redan befintliga odlingslotter. Detta är anmärkningsvärt.

I er programförklaring står även, att ni skall "utveckla stadsdelens kvaliteter" och "utveckla och bevara stadsdelens grönområden". Att då bebygga befintliga gröna ytor här i Kärra och dessutom på det grönaste av Kärras alla gröna områden d.v.s. själva koloniområdet, vilket på ett förnämligt sätt sköts och förvaltas av Clarebergs Odlarförening –det strider helt mot era målsättningar och ambition att utveckla och bevara stadsdelens kvaliteter.

På senare år har vi rustat upp och utvecklat vårt odlingsområde med stöd från Göteborgs Kommundels medel ur "Selektivt bidrag" från SDN Norra Hisingen men även från Fastighetskontoret med bidrag ur "Stimulansmedel för stadsnära odling". Skall dessa satsningar och stöd från Göteborgs Kommun nu spolieras?

I era planer ingår en eventuell flytt av vårt nuvarande odlingsområde till annan plats vid Nortagenevägen. Den nya platsen lämpar sig av flera skäl dåligt för odling:

1) Det geografiska läget: området omges av högt växande träd (skog) som ger väldigt lite solljus. Från norr är platsen öppen för kall väderlek. Buller och avgaser från de hårt trafikerade vägarna alldeles intill ger ohälsosamma grönsaker. Området exponeras öppet. Risken för stölder och skadegörelse ökar betydligt. Det tar flera år att uppnå bra odlingskultur i ny mark. Vårt nuvarande område ligger avsides och mycket skyddat. Det är även geografiskt bra skyddat, vilket ger mycket bra odlingsförhållanden.

2) Vi har i dag en mycket bra fungerande förening. En flytt skulle sannolikt splittra föreningen. De flesta, många äldre, har lagt ner mycket mycket arbete och även investerat mycket på sin odlingslott. Vid en flytt varken orkar eller vill de äldre börja om igen eller investera på nytt. Det blir då svårt att få folk, framför allt yngre odlare, att hålla liv i föreningen. Riktigt rotade bärbuskar och träd går inte att flytta!

3) Hur lämpligt är vårt odlingsområde för bostäder?

a) Clarebergs Ridskola med många hästar ligger i omedelbar närhet till vårt odlingsområde. Med tanke på allergier har det nyligen fastslagits det olämpliga i att placera bostäder i närhet av olika djurarter.

b) Från intilliggande fotbollsplaner, som dagligen utnyttjas från tidiga eftermiddagar till sena kvällar, kommer rop, höga ljud från domar- visslingar, skrik, publikskrän och starkt ljus. Detta upplevs som mycket störande av närboende.

Exempel är alla turer avseende Qvidings fotbollsplaner i Härlanda Park och de kraftiga protesterna i Mölndal i vintras från boende intill en fotbollsplan mot bl.a. starkt ljus och höga, störande ljud kvällstid. Resultat: fotbollsplanen skall flyttas.

4) Vårt odlingsområde upplevs av väldigt många Kärrabor som en grön oas, ett område lämpligt för grön rehab. Vi, Clarebergs Odla rförening, hänvisar till vår namninsamling, vilken skickas in till Tore Hjelte, stadsbyggnadskontoret, den 27 augusti.

V.g. gå in på webben under www.namninsamling.se och sök "Stoppa byggplanerna i Hisings-Kärra".

Det är vår förhoppning, att dessa våra synpunkter skall beaktas, underlätta er bedömning att behålla befintligt koloniområde i Hisings-Kärra oförändrat och i linje med er policy att bevara existerande grönområden i Kärra.

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 5 och 8-10.

Botadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

56. Boende på Lillekär Norra 2: Först vill jag säga att vi behöver mer betänketid. Att lägga tiden 16 maj till 28 augusti är strategisk för att människorna först planerar för semester sen har de semestert och förhoppningsvis glömma bort alla förändringar som ni vill göra i Kärra. När man inte vill ha protester mot förslag lägga man ofta på just den här tiden som folk inte har tid att tänka på förändringar i sin närhet. Men om ni är **seriösa** så ger ni oss mer tid för att vi skall ha en ärlig chans att säga vad vi tycker skall vår tid för samråd förlängas till sista november. Det för att vi i Kärra skall ha rättvis chans att bilda opinion. Varför jag anser att det är strategiskt är att jag har råkat ut för att "betänketiden" är just så som ni lagt det. Och inte en gång, flera gånger. Bara för att få så lite motstånd som möjligt och kunna genomföra sina förändringar i lugn och ro. Försent upptäcker människorna vad som hänt när de kom hem från semestern. Jag bor precis vid den väg som ni tänkt öppna för genomfart. Om den öppnas kommer jag inte att kunna bo kvar. Läste på biblioteket att ni inte trodde att trafiken skulle öka. Ni hänvisade till en bullermätning ni gjorde 2007. 2007 var inte Bäckebol center byggt. Den är alltså inte relevant att använda för er att luta sig emot som ett argument för öppnandet av Kärra.

I april 1990 flyttade jag in i lägenheten som ligger precis vid vägen. Då fanns inte Gerrebacka heller. Jag har under dessa år märkt en markant ökning av bilar och buller. Ni ville inte då, 2007, bygga något bullerplank. Trots att det finns de som var och tittade på när ni mätte och mätningar gick över tolererad gräns för buller. Jag kan se hela vägen ner till torget. Under de 22 åren jag bott här har jag heller aldrig sett att ni gjort någon mätning av hur stor trafikeringen är under ett dygn och en vecka. Ni vet inte antalet stora lastbilar som kör här från den minsta lastbilen till 24meter lastbil. Ni har inte heller mätt hur mycket avgaserna har ökat genom tiden. Ni har ingenting att uppvisa över varken antal bilar eller föreningar. Genom att öppna upp Kärra kommer den trafiken som idag står nästan stilla på motorvägen att flytta upp genom Kärra. Istället kommer vi att ha dessa köer genom Kärra. Och det är jag som kommer att sitta och titta på kön och bli förgiftad av avgaserna.

I Kärra är det en skön blandning av gamla och nya människor samt alla goa åldrar där emellan. Det kommer att bli bekymmersamt för kärraborna att släppa iväg ungarna utan att oroa sig för att de blir påkörda. Nu är det trygga gångvägar som våra goa ungdomar kan färdas på. Att bron som idag används som busshållplats inte kommer att hålla i längden kan jag också förstå. Och att man vill öppna Kärra så att bussen inte behöver stanna uppe på bron. Men att säga att det inte funkar att stänga bara för buss endast för att man bara provat ett förslag. Man får prova olika lösningar på problemet tills man har hittat den rätta lösningen som fungerar.

Det är vad jag tycker mer betänketid för oss kärrabor till sista november samt nej till öppnande av Kärra. Skall bli intressant och se om jag får autosvar eller om någon verkligen läser detta mail. Autosvar då bryr man sig inte om att ens läsa mailet om vad man tycker. Och då är ju allt redan bestämt hur det skall vara. PS redan idag kan jag se effekter av vad ni skall genomföra. Det är väldigt mycket skyltar ute om försäljning av bostäder. Mycket mer än vanligt. Det kommer nya varje dag. Bara så ni vet, de är de som flyr härifrån på grund av det ni tänker genomföra. DS

Med tanke på alla byggnationer ni vill göra så har Kärra samma förutsättningar som Tuve. Har ni gjort geologiska undersökningar, eller riskerar ni ett "tuveras" till. Jag bodde inte i Tuve men jag märket av det ändå. Trots att jag gick i klass 7 minns jag det mycket väl, fortfarande (Två skrivelser)

Kommentar: Under det kommande arbetet med de olika detaljplanerna görs en geoteknisk utredning för att bedöma om var det är lämpligt att bygga och i så fall med vil-

ken byggnadsteknik. Denna utredning granskas av Statens Geotekniska Institut (SGI) när detaljplaneförslagen skickas ut på remiss. Se vidare de generella svaren på sidorna 4-10.

57. Boende på Lillekärr Norra 18: Jag anser inte att man ska bygga höghus vid tomten vid Lillekärrs Äldreboende. Man borde ta tillvara på den härliga gräsmattan som finns där och flytta t ex midsommarfirandet dit istället för som nu ha det på en grusplan. Mycket trevligare. Om man bygger höga hus där så skymmer det sikten för de som bor nedanför i radhusen på Norra Ligården. Höghus bör inte ligga i mitten av Kärra som detta känns utan där ska bara byggas låga hus om det överhuvudtaget behöver byggas bostäder där. Höghus anser jag ska man bygga i utkanterna av Kärra och inte mitt i. Man kan bygga högre hus i anslutning till centrum och i utkanterna. Jag anser inte att vi behöver hyresrätter i Kärra. Det är bra som det är. Det är av en anledning som det är trevligt och hyfsat lugnt i Kärra och det kommer att bli sämre om det byggs hyresrätter. Man behöver inte bebygga överallt bara för att det finns utrymme. Vi värdesätter det lilla grönområde som finns och vill inte bli av med det. Bevara tomten vid Lillekärrs Äldreboende som det är!!!

Kommentar: Se de allmänna svaren till boende och sakägare på sidorna 4-10.

58. Boende 1 på Lillekärr Norra 87: I Göteborg finns "Lilla Änggården". Motsvarande andningshål utgör fridlysta koloniområdet i Kärra. Här finns potential. "Lillkärrgården" blir framtiden. Och nya bostäder bebyggs i stället på annat ställe. Kanske fältet där Ni tänkt nya odlingslotter. Hej igen! Tag gärna en titt till på vårt vackra koloniområde i Clareberg, som är klassat som bevarandemråde. Som jag skrev tidigare tycker jag mer och mer att det påminner om **Lilla Änggårdens** omtyckta koloniområde i Göteborg. Vackrare namnförslag än "Lillkärrgården" som jag nämnde i brev 13 aug är **Lilla Clareberg** (Två skrivelser)

Kommentar: Synpunkterna kommer att beaktas i det kommande planarbetet.

59. Boende 2 på Lillekärr Norra 87: Det är givetvis intressant för oss Kärraboende att stadsbyggnadskontoret vill utveckla Kärra centrum. Men det får inte ske på bekostnad av att våra vackra grönområden reduceras och vandaliseras.

Vi har ett underbart vackert aktivitetsområde framför Clarebergs fd.Herrgård. Den tidigare köks-trädgården framför Herrgården har förvandlats till odlingslotter med vuxna människor i alla åldrar. På ena sidan begränsas den av lövskog, där förskolor dagligen håller till och motionsslingor och ridvägar slingrar uppför bergsidan. På andra sidan har man nyligen anlagt en fotbollsplan med konstgräs och belysning. Där tränas det fotboll av ungdomar till sent på kvällarna. Strax ovanför denna plan ligger Klarebergsvallen med sina träningar och division tre matcher med många åskådare. Intill drivs ridskola och ridklubb med sextioåttio hästar. En unik, vacker idyll med en fin mix av människor i alla åldrar.

Att spränga in ett bostadsområde i denna idyll kan inte vara en väl genomtänkt ide. Förutom att det fina aktivitetsområdet vandaliseras borde stadsbyggnadskontoret vara väl medveten om de problem som uppstår med bostäder tätt intill fotbollsplaner. Här har vi dessutom ridvägar och stora stall.

Bygg gärna fler bostäder t.ex i Kärra centrum, förslagsvis i och ovanpå den fastighet där apoteket ligger. Då får vi ett levande centrum där man vågar gå efter mörkrets inbrott. Idag är centrumtorget en spökstad efter affärstid utan människor eller någon som helst bevakning.

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-5 och 9.

60. Boende på Lillekärr Norra 90: Min fråga till er ang bättre trafikmiljö på gatan mellan Sibylla-kiosken och Kärra centrum, vad innebär detta! Jag tycker att ljudproblemet med alla transporter till köpcentrumet, dagis och skolan samt kollektivtrafiken är störande! Har ni planer på att sänka hastigheten på hela gatan samt att sätta vägbulor på gatan eller bullerplank! Alla går ju inte via viadukterna när dom skall till centrum eller till hållplatserna, kanske förhöjda övergångsställen skulle hjälpa till att sänka hastigheten!!!! Med tanke på att ni vill öppna hela sträckan lkn-lks så finns det stor anledning att ha sänkt hastighet på hela denna sträcka, kanske fartkameror skall hjälpa och att folk sänker hastigheten, sänkt hastighet innebär ju mindre utsläpp i luften och bättre miljö i Kärra!

Hoppas att ni inte har planer på att ta bort tillgängligheten till skogen i väster där det finns motionsspår och annan trevlig natur för motionärer!! Detta är mina tankar angående bättre trafikmiljö i kärra!

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-5 och 7-8.

61. Boende på Lillekärr Södra 58: Min synpunkt rör byggandet av hyresrätter. Jag önskar verkligen INTE att det byggs hyresrätter i Kärra. Att det i dag inte finns hyresrätter i centrala Kärra gjorde att vi valde att flytta till Kärra, avsaknaden av hyresrätter och de sociala problem hyresrätter medför gör att Kärra känns som ett av de få trygga områdena i Göteborg. Om hyresrätter skulle byggas i Kärra finns det risk för att det blir mycket mer skräpigt och stökigt i Kärra som annars är ett mycket trevligt, lugnt och städat område. Hyresgäster har inte samma ansvarskänsla när det gäller att området skall vara lugnt, fint och städat som övriga boende som äger sina bostäder i området. Byggs hyresrätter kan jag inte längre känna en trygghet för mina barn, vilket jag i dag gör. Kärra är ett fantastiskt område med allt det har att erbjuda för barn och ungdom, och att förstöra tryggheten för många barnfamiljer endast för att bygga lite hyresrätter skulle vara tragiskt! Oron för sociala problem som hyresrätter medför är stor. Jag är mycket upprörd över att man ens funderar på att bygga hyresrätter i Kärra och sätta så många människors välbefinnande och trygghet på spel. Det skulle vara tragiskt att behöva lämna sitt hem, dra upp barnen från deras trygga plats och behöva flytta för att ni har fått för er att bygga hyresrätter och göra området osäkert.

Jag hoppas verkligen att ni tänker om och tar hänsyn till de människor som i dag bor i området, och inte lägger fokus på de som möjligtvis skulle kunna bo i området.

Kommentar: Upplåtelseformen på bostäder regleras inte i detaljplaner. Göteborgs stads fastighetskontor gör markanvisningar till olika byggbolag. I avtalen med dessa byggbolag regleras bl.a upplåtelseformen på de nya bostäderna.

62. Boende på Lillekärr södra 106: Boende på Lillekärr Södra 106 vill inte ha någon genomfartstrafik vid Kärra centrum. Anledningen är att de redan idag är mycket störande med buller och avgaser från de bilar/bussar som trafikerar Lillekärr södra/norra. En öppning för genomfartstrafik anses ge mer trafik och mer olägenheter för de boende utefter gatan. Istället för en genomfart borde man bygga en ny väg från motorvägen in mot vårdcentralen, äldreboendet och Kärra Centrum.

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-5 och 7-8.

63. Boende på Lillekärr Södra 108: Ser med spänning fram emot att få information om hur trafikmiljön i Lillekärr Södra/Norra skall förbättras genom att man öppnar genomfarten här förbi centrum. Vad jag känner till, så stängdes denna väg för att det var mycket trafik. Det är i dag redan mycket trafik på vägen i Lillekärr Södra. Jag kan ju klart se att det blir en "bekvämväg" att ta sig fram på, som skulle ökat trafiken ytterligare. Kan inte heller förstå att det skulle öka antalet kunder för handeln i centrum. Den bygger ju på befolkningen som bor här.

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-5 och 7-8.

64. Boende 1 på Lillekärr Södra 166: Vad jag mest reagerar mot är busslussen vid Kärra Centrum tas bort och att gatan öppnas för genomfartstrafik. Då är det väl självklart att bilarna kommer att flyttas över till denna gata vid rusningstid, när det blir kö på motorvägen. Särskilt kommer de som skall till Gerrebacka, Säve och Angeredsbron. Vägen kommer nog också att användas morgon och kväll för de som skall till Volvo. Här finns både förskolor och skolor omedelbart intill och barnen korsar ofta vägen. Olycksrisken kommer att bli stor. Bostäderna ligger också nära vägen och kommer att drabbas av buller och föroreningar från trafiken. Jag protesterar därför mot att man tillåter genomfartstrafik förbi KärraCentrum

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-5 och 7-8.

65 Boende2 på Lillekärr Södra 166 Jag bor på Lillekärr Södra166 och har sett på planförslaget. Vad jag mest reagerar mot är busslussen vid Kärra Centrum tas bort och att gatan öppnas för genomfartstrafik. Då är det väl självklart att bilarna kommer att flyttas över till denna gata vid rusningstid, när det blir kö på motorvägen. Särskilt kommer de som skall till Gerrebacka, Säve och Angeredsbron. Vägen kommer nog också att användas morgon och kväll för de som skall till Volvo. Här finns både förskolor och skolor omedelbart intill och barnen korsar ofta vägen. Olycksrisken kommer att bli stor. Bostäderna ligger också nära vägen och kommer att drabbas av buller och föroreningar från trafiken. Jag protesterar därför mot att man tillåter genomfartstrafik förbi Kärra Centrum

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-5 och 7-8.

66. Boende på Lillekärr Södra 178: Angående förslaget om att öppna en genomfart för biltrafiken genom kärra så är det helt vansinnigt! De satte inte dit en bussluss utan anledning! Jag ser framför mig de långa bilköer som idag kör på Kärravägen (utanför Norra och Södra Ligården) flera av dessa kommer istället att köra igenom Kärra. Som förälder ser jag ur ett barnperspektiv. Barn som leker på skolgården och förskolegården alldeles bredvid vägen kommer att utsättas för ännu större risker. Barnen

som går i skolan och vi som bor här utsätts redan idag för buller från trafiken samt avgaser och detta kommer naturligtvis bli mycket värre!

Att det finns ett programområde för Västra Kärra med förslag på ny skola och förskola är bra men vi vill inte ha nya bostäder i Kärra om det innebär att bygga på de få grönområden vi har kvar! Jag är inte ensam i dessa synpunkter!

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-5 och 7-10.

67. Boende på Prilyckegatan 89: Hej. Suck säger jag bara! Vad är det för nötter som sitter och gör dessa förslag? Inte nåt är bra! Och bebyggelse vid berget som rasade, här på Prilyckegatan? Kom igen tänk lite! Vi är måååånga, många som är mycket arga och undrande. Kärra är känt för sina härliga grönytor, förstör inte vårt Kärra! Bygg på ängarna bortanför på Böneredsvägen istället! Upprörda över detta.

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-10.

68. Boende på Prilyckegatan 91: Boende på Prilyckegata 91 vill inte att man öppnar upp buss-slussen för genomfartstrafik. Viktigaste skälen till detta är att det finns skolor, förskolor och sporthallar uteder gatan. Det finns också många pensionärer med rollatorer som behöver ta sig mellan den östra och västra sidan. Hastigheten på Lillekär Södra och Norra är för hög – hastighetsbegränsningen 30 km/tim respekteras inte. Man vill inte heller att det byggs på grönområdena.

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-5 och 7-8.

69. Boende på Prilyckegatan 105: Jag är helt emot att ni ska bygga höghus där Kärra äldreboen-de ligger just nu. Att förstöra ett så fint område då det finns andra platser att bygga på. Var ska ni göra av alla gamla som bor där nu? Nej, bygg inte på denna fina plats och där barnen fortfarande kan vistas ganska oskyddat. Tänk på alla som bor där nu och har bott där i ca 35 år och få detta framför sig. Nej, tänk om detta beslut.

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-5 och 9.

70. Boende på Prilyckegatan 137: Jättekul att ni vill fräscha upp och förbättra Kärra! Det vill vi jättegärna! Vi bor i Kärra och trivs kanonbra. Men vi vill lämna vår synpunkt gällande ny genomfart vid Kärra Centrum.

Vi vädjar och ber er att tänka på barnens säkerhet! Det skall vara tryggt att röra sig och bo i Kärra. Det finns mycket barn och ungdomar i Kärra. Vi har två barn som är 12 och 10 år. De går på Kärraskolan och passerar torget och över bron, varje dag. Både på och före/efter skoltid. (Från 3:e klass måste barnen även ta sig till Lillekärshallen och ha gymna. Vilket gör att barnen även rör sig i Kärra under skoltid. Utan lärare/vuxna). Det är redan en hel del trafik över "busslussen" och torget. Både bussar, lastbilar, arbetsfordon, mopeder mm. Så det gäller att ta det lugnt och se sig för ordentligt när man skall gå över. För det går väldigt fort igenom, många gånger. Så självklart är vi oroliga när de går denna vägen redan nu. **Vi vill absolut inte att det skall öppnas upp för mer trafik/passage genom torget! Vi vill inte ha genomfartstrafik!** Detta skulle även öka trafiken som går på vägen genom Kärra, till och från Kärra Centrum. Folk kör redan jättefort och håller inte hastigheten. Absolut inte utanför skolan och upp mot torget. Vi vill inte ha övergångsställen och trafikljus, där våra barn måste passera. Om det kommer att köra vanlig trafik genom Kärra Centrum, så kommer det öka risken för olyckor och minska tryggheten för barnen. Vi vill väl göra det tryggare? Viktigt är att det finns bra belysning och trygga övergångar/gångtunnlar vid vägar, samt att man tar bort buskage som skymmer sikt och risk för överfall.

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-5 och 7-8.

71. Boende på Prilyckegatan 369A: Nu när jag läst hela programmet så upplevs den som dokumentutdrag för att det ska se bara bra ut på pappret och framtagen av folk som inte har eller har kanske varit i Kärra bara 10 min. Det som ni redovisar finner jag ytterst tveksam till att det skulle vara jobbigt att ta sig fram från ena sidan till andra sidan i Kärra. Efterfråga på snabblinje till GBG centrum finns redan! Varför ska man ta sig till Selma L. torget finns det nåt där som inte finns i Bäckebo eller Kärra centrum.

Inget av detta kan jag samtycka till tills jag ser att detta är framtaget av de som bor i Kärra och eller har varit bosatta under sista 20 åren i området. Att göra om hela området till nåt mer otryggt tror inte någon i Hisings Kärra uppskattar. Jag som bott i Biskopsgården och ville flytta till just ett tryggare område men ser nu att stadskontoret vill bara tjäna pengar och på så sätt skapa samma typ av område eller liknande Brunsbo låter helt överklagt för mig. Jag vill veta hur många har deltagit i undersökningen om denna förändringen ålder vilken del av område och hur många har besvarat !!!!!

Kommentar: Se bilaga 2 ”Medborgardialog i Kärra Centrum” samt de generella svaren på sidorna 4-10.

72. Boende på Prilyckegatan 393A: *Genom ett utskick förra veckan skriver jag till er angående planer på att bygga eventuellt lägenheter på kolonilotterna som ligger längst ned vid Prilyckegatan. Efter att chokad har läst detta kan jag nämna hur många parametrar mot detta förslag som helst. Dels som boende och vice Ordförande i Göteborgshus 42 men dels för alla boende i närheten av det fina grönområde som har skapats av både kolonilottägarna och KKIF:s fotbollsklubbar. Det senaste tillskottet är ju 7-manna-planen där det spelas spontanfotboll av unga boende i Kärra när det inte alla härliga ungdomslag i KKIF tränar här.*

Ni har själva i programmet för Kärras utveckling skrivit att det finns stor potential för rekreation och idrottsverksamhet. Detta som är ett korrekt omdöme men raseras nu av förslaget om lägenheter på kolonilotterna. Till detta område måste naturligtvis asfalterade vägar och betongområde anslutas och då kan den minst begåvade se framför sig hur potentialen för grönområde försvinner. Där finns ju idag möjligheter att komma upp i Blå spåret denna vägen och Clareberg Ridklubb har också fina ridstigar i området som också skulle försvinna.

Jag förmodar att detta förslag är framtaget centralt och inte av någon som känner till miljön i Hisings-Kärra. Som de flesta anser jag att området ända ner från Tagenevägen väster om vägen upp till Albatross golfbana finns hur mycket utrymme som helst att bygga lägenheter utan för den skull förstöra det härliga grönområdet med kolonilotter och fotbollsplaner bland annat.

Fotbollsklubben KKIF har idag stor trafik till sitt klubbhus och många boende som redan nu parkerar på deras parkering. Nu accentuerar detta problem med än mer trafik och olägenheter för dem när det gäller lägenhetsplanen.

Till slut har vi det mest tragiska som kommer att drabba boende i dag runt området då marknadsvärdet kommer drastiskt att sjunka inte minst om det blir hyreshus.

Kommentar: Synpunkterna kommer att beaktas i det kommande planarbetet.

73. Boende 1 Prilyckegatan 397A: *Jag tycker att det är anmärkningsvärt att man planerar att ta anspråk på ett av de finaste grönområden i Kärra som kolonilotterna utgör. Det är en väletablerad plats som används av odlare, joggare och de som bara vill promenera i ett lugnt grönområde. Förstör inte det som fungerar!*

Det finns också planer på att dra genomfartsväg, som ska förbinda Prilyckegatan med Burmansgatan, vilket skulle drabba oss som bor i området negativt. Nu när biltullarna är på gång, så lär det bli långa bilköer under vissa tider. Detta förändrar bilden av stadsdelen totalt med höjda nivåer av luftföroreningar och ett mer osäkert område för våra barn. Vi som valde att flytta till denna del av Kärra gjorde det av någon anledning. Dra inga vägar bakom våra hus!

Däremot får ni gärna utveckla Kärra Centrum, som idag ser ut som ett klassiskt, trist 70-talsmiljonprojekt. Det var ju utveckling av centrumet som var det som startade hela projektet för drygt ett år sen. Ett projekt som idag handlar mer om att bygga ut med nya lägenheter och släppa upp trafiken än om att utveckla själva torget.

Kommentar: Den i trafikutredningen föreslagna genomfarten mellan Burmans gata och Prilyckegatan är inte aktuell. Se vidare de generella svaren på sidorna 4-10.

74. Boende 2 Prilyckegatan 397A: *Jag är boende i 42:ans förening i Hisings Kärra. Jag flyttade hit med min son och min sambo på grund av dess läge. Lugnt i utkanten av Kärra, med närhet till naturen, hästarna och långtifrån farliga vägar. Nu planerar ni att vända hela vår vardag upp och ner, genom att bebygga kolonilotterna som är en oas för oss och många fler, samt öppna upp och bygga väg bakom mitt hus. Olycksrisken för våra barn kommer att öka, bullret likaså och området totalt förändras. Ni driver boende från sina hus!*

Jag var glad när jag hörde om upprustning av centrum, för det behövs. Det är kalt och trist. Detta har med tiden lett till någonting annat. Koncentrera er på att förändra det som behövs förändras, det vill säga centrum. Ni beskriver i ert program att det ses som otryggt. Det förstår jag. Bostäder behövs. Varför inte bebygga ovanpå husen i centrum? Bilden skulle förändras och överblicken skulle öka, vilket antagligen skulle leda till ökad trygghet. Även aktivitetsparken bakom centrum anser jag är en otrygg plats. Detta har blivit ett tillhåll för ungdomar med mopeder och öldrickande. Jag var glad när den byggdes eftersom jag hoppades på ett stort område där min son och hans kompisar skulle kunna tillbringa mycket tid. Så blev det inte och främsta anledningen är att det alltid är massor av glas på marken och i sanden. Vi vågar helt enkelt inte låta våra barn leka där. Bebygg denna plats. Den är stor, grön och utnyttjas inte

av denna stora massan av boende i Kärra. Rampen är det som utnyttjas av barn och ungdomar, så låt den vara kvar och bebygg resten! Det skulle leda till ökad trygghet.

Ni planerar även att bygga nya förskolor. Använd då den plats som redan sedan tidigare är använd vid Kärra Ång och Öppna förskolan. Det är redan en grund lagd och rör och så vidare redan dragna. Förstör inte ytterligare platser med baracker, så som ni gjort vid Skogslyckan. Eftersom den vad jag förstår skall vara permanent (vilket det inte var sagt från början) så lägg pengar och bygg om den i enhetlig stil med den redan befintliga förskolan. Ni beskriver smitvägar på olika ställen som ett problem. Detta är inget jag som boende i närhet av dessa påstådda smitvägar märkt av alls. Däremot används cykelvägen från fotbollsplanerna till simhallen ofta av mopedister som kommer alldeles för fort under dygnets alla timmar. Det ser jag som ett problem, eftersom det är otryggt för våra barn och min familj störs av det på kvällar och nätter. Sätt ut blomkrukor längs med denna väg, så skulle ljudet minska och olycksrisken falla drastiskt.

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-10.

75. Boende på Prilyckegatan 427: Jag har tidigare framfört kritiska synpunkter rörande dessa planer. Efter att ha studerat pärmen noga så blir jag ännu mer kritisk till dessa huvudlösa ideér. Först och främst så behövs inga nya bostäder i Kärra ÖVERHUVUDTAGET! Det är tillräckligt förtätad och befolkat som det är nu. Projektet med småhusbebyggelse på kolonilotterna förstör för oss intillboende, ridskolan, fotbollsplanerna och självklart för koloniägarna som kommunen dessutom ansträngt sig för att dränera för att få fler lottägare. Burmans Gata behöver definitivt inte mer trafik än dagsläget dessutom. Höghusen och daghemmet vid foten av Jämmerberget är om möjligt än mer obegripligt eftersom man avser att bebygga en brant med uppenbar rasrisk samt göra fruktansvärda ingrepp på Jämmerberget. Gångvägen är definitivt inte otrygg så många gånger jag vandrat där. Jag kan förstå att vårdcentralen behöver rivas men då skall det fortsättningsvis vara vårdcentral mm. och inte bostäder. Parkeringsplatsen framför Kärrahus är inte vacker men istället för bostäder föreslår jag en förlängning av parkytan framför Kärrahus så midsommarfirandet kan firas i en riktigt grön park. Genomfart genom Kärra är helt vansinnigt och detta rundkörande kostar jag hellre på mig än att se busåkande tvärs genom Kärra; det räcker med att mopedisterna gör det. Enda platsen jag kan tänka mig bostäder är EN våning över de befintliga butikerna i centrum. Tänk Radiatorget och Huddinge centrum (utanför Stockholm). För att minska otryggheten får man se till att det finns aktiviteter för vuxna i centrumet och samlingslokaler för t.ex. scouterna, körgrupper, läsecirklar och kvällskurser o.d. Mer grönytor och fontän skulle vara pricken över i i Kärra centrum.

I eran 'medborgardialog' har ni lyssnat till vad 500 kärrabor anser om framtiden i och runt Kärra centrum. I denna verkar det som att alla haft en chans att säga sitt. Den enda chansen som jag hade var ett fånigt vykortsliknande utskick som jag skickade in till er. Tyvärr hade jag heller inte chansen att närvara på era "öppethuskvällar" för ett par veckor sedan. Tack och lov är den föreningen där jag bor alerta och meddelar era fasansfulla ideér om hur VÅRAN framtid skall se ut.

1. Det finns redan tillräckligt med folk som bor i Kärra som det är och sålunda skall det inte byggas fler bostäder och framförallt inte hyresrätter efter vad jag fått höra hur det var i Ingebäck då det var hyresrätter där. Att så huvudlöst fundera på höghus där det förekommit ett ras är bortom allt förstånd. Dessutom flytta ett välskött koloniområde bara för att bygga bostäder är också obegävat.

2. Att öppna upp buss-slussen är ett beslut som gör att vi med småbarn blir vansinniga då det är en mycket trafiksäker miljö som det är i nuläget.

3. Centrumet i sig är tråkigt så det säger jag inte mycket om. Det finns dock den närservice man behöver och den är viktig. Vad som behövs där i övrigt är svårt att säga men en amatörteaterförening skulle pigga upp för såväl gammal som ung.

Avslutningsvis vill jag poängtera att jag flyttade hit för att här var lugnt och skönt jämfört med centrala Olskroken och jag kommer bli mycket upprörd om man väljer att gå vidare med den här förtätning av idag trevliga områden. (Två skrivelser)

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-10.

76. Boende på Prilyckegatan 429: Jag skulle vilja börja med att kalla detta förslag som ett förslag till att förtäta Kärra. Det som har varit ett av Kärra bornas stolthet är att kunna visa att det finns möjlighet att kunna bo i ett område där alla åldrar av människor kan bo och leva tillsammans samt att det finns fina grönområden, cykelvägar, lekplatser som inte bara ligger i ett bostadsområde för de närmast boende. De planer som nu läggs fram suddar bort mycket av det positiva, som troligen har varit en stor orsak till att många människor har sökt sig till Kärra från barnfamiljer till ungdomar samt äldre par. Vi som har bott här i så pass många år ser att barn som har växt upp och flyttat från föräldrarna kommer tillbaka när det är dags att bilda familj. Detta ser vi som ett mycket gott betyg till dagens boende och kli-

mat i Kärra. Vi ser även att det blir mer och mer äldre par som bestämmer sig för att avsluta sina dagar i ett område där de finner en trygghet, det är en mycket viktig parameter för dessa människor. Det finns redan för många stadsdelar som har stora problem och hoppas innerligt inte att vi tvingas lägga Kärra som ett ytterligare område där problemen av diverse slag hopas.

Jag vill i skrivandet stund inte förkasta att det inte går att bygga ut i området Kärra men det ser jag endast fullt möjligt i de för framtiden planerade områden som Larsered samt Bönered.

Reflektion av vissa byggplaner

Kärra centrum, håller med om att något måste göras med områdets centrum samt vissa ytor som idag nyttjas för bland annat parkering, pizza stånd etc. Men ber Er att tänka på att inte bygga ett höghus som exemplet var i samband med visningen. Med en upprustning av centrum samt någon form av flerfamiljshus skulle bli bra. Har ni sett hur husen ser ut som är byggda i samarbete mellan Skanska och IKEA på andra sidan Volvo leden Gerebacka. De husen har varit mycket omtyckta och smälter bra in i diverse miljöer.

Nya bostäder där idag finns odlingslotter samt fotbollsplaner, ridväg och en herrgård med anor från 1700 talet. Detta förslag hoppas jag ni tar bort och koncentrerar Er på att kunna bygga på de kommande områden som detaljplaner finns rörande Kärra Västra. Tänk på att dessa hus först skulle hamna mellan redan befintligt område och fotbollsplaner som avger ett starkt ljussken fram till 22.00 dagligen under minst 8 månader per år. Det blir trångt och mycket oljud. Sedan kommer Herrgården ägor och det blir ingen vacker inramning. Till detta så skall infrastrukturen av väg förändras, från en väg där barn i dag vandrar upp till planer och ridhus utan oro för stark trafik. Med byggnation så kommer faran med olyckor med barn inblandade bli en riskfaktor. Tror ingen vill hamna i massmedia om ovan, där protesterna har varit kraftiga men stadsbyggnadskontoret har inte tagit notis av befolkningens råd o oro. Jag som bor precis nedanför odlingslotterna ser dagligen hur många barn som vandrar uppåt från Kärra till planerna och ridhuset. Sedan måste jag påpeka att dessa människor som jobbar med sina lotter, skall de tvångsflyttas till ett område där vi har en redan väl trafikerad väg. Tänk lite på miljö och CO2 utsläppen. Man skall inte ha odlingslotter i närhet av trafikerad väg. Vad händer när Bönered och Larsered byggs ut, vart skall lotterna ta vägen sedan? Närmare gamla Tagene soptipp?

I förslaget finns även att man funderar över att bygga på Prilyckegatan, i ett område där det har skett ett ras och området är sedan flera år tillbaka stängslat. Detta måste ha varit en detalj som totalt har missats av den/dem som har lagt fram detta arbete. Med hänvisning igen till planer för Västra Kärra så anser jag att lägg det belopp som måste till för att spränga, anlägga etc. för att få rasområdet säkrat till Västra Kärra projektet istället.

Har gått förbi området som är markerat på kartan och funderar lite hur kedjehusen som blir grannar till ett höghus känner sig samt vad tror ni att de som bor mitt emot detta kommande höghus känner sig när de får en betongkloss att titta på istället för skog o natur.

När man träffar människor som kommer för första gången till Kärra eller man pratar med bekanta så omnämns det som oftast att ni har en mycket fin omgivning med både skog, naturområden och till detta rymliga ytor för folk att röra sig på. **Förstör inte detta, för det kan gå fort från ett inflyttningsområde till ett utflyttningsområde.**

Till sist funderingar om genomfartsmöjligheter via Kärra centrum för biltrafik.

När vi flyttade till Kärra för drygt 20 år sedan uppstod det olyckor på denna väg, där både cyklister, bilar och andra motorfordon var involverade. Man tog beslut om att stänga genomfartsvägen. Om man nu igen vill öppna vägen så ber jag Er fundera över följande:

Hur säkrar man upp att trafikanter som skall av och på bussar skyddas för utökad trafikströmning? Hur kan man på denna vägbana få fordon samt bussar att samsas inom det avsnitt som idag är spärrat? Vägbanan är mycket begränsad.

Med tanke på dagis och skolor i området med en hastighetsgräns på 30 km, kommer det att bli en stor risk för stark bil tillströmning vilket medför fara för barnen. Idag diskuteras det redan i massmedia att denna väg är en av de vägar som har mest fartsyndare. Med möjlighet att köra igenom kommer problemet att bli ännu större. Till detta är risken stor att denna väg blir en form av genväg för att slippa Motorleden mellan Göteborg och Kungälv. Idag är det ständiga köer på denna väg söderut som norrut och om det kommer att finnas möjlighet att smita igenom Kärra via två sätt så är risken stor att både personbilstrafik och tung trafik kommer att ta vägen via Kärra centrum, förbi dagis och skola. Detta förstår jag att man inte vill från Er sida men ser redan idag många tunga fordon som har försökt gå igenom och insett att bland annat GPS etc. har spelat ett spratt. Om man bygger till hus inom Kärra centrum måste hela vägen från Tagene fram till Kärra Centrum samt vidare till Volvo leden förändras i sin helhet med en helt ny sträckning som exempel. Men problemet är att det är redan mycket trångt.

Jag hoppas ni som läser ovan får en mer känsla över vad som är rimligt och inte rimligt i de förslag som har framkommit och ser fram emot vissa förändringar men ber Er att inte förtäta området utan tänkt lite

utanför ramverket och vad som kan göras i de nya områden där stadsplanering redan finns. Området är fortfarande en mix av bebyggd statsdel, bondemark samt mark för fritid, vandringsleder samt historiska inslag. Har varit och sett hur Näset, Önnared, Skintebo med mera är totalt förstört av bebyggelse. Något måste bevaras för nästkommande generation, vilket är en förpliktelse ni har som stadsplanerare.

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-10.

Övriga

77. ICA: Det är mycket positivt att ett programförslag kommit till stånd som samlar flera viktiga frågeställningar kring Kärra centrum och dess utveckling framåt.

För ICAs del är ett ställningstagande kring Kärra en viktig del i planeringen av vårt butiks nät. För att kunna utveckla och förnya vår ICA-butik behöver vi känna en samsyn i att Kärra centrum har en framtid även i stadens ögon.

Det finns mycket positivt i programförslaget, inte minst insikten om tillgänglighetens betydelse för invånarna i Kärra. Med tillgänglighet menar vi såväl synlighet, gång- o cykelmöjligheter, kollektivtrafik samt parkeringsmöjligheter för bil. Även den planerade förtätningen av bostäder och verksamheter uppskattas mycket. Några punkter vill vi särskilt betona som en stor möjlighet att utveckla hela centrat vidare i positiv mening. I denna utveckling och med rätt förutsättningar vill ICA gärna se en möjlighet att öka ytor och skapa ett bredare kunderbjudande för alla boende i Kärra.

- Upprustning och förnyelse av markanläggningar, fasader, belysning etc. Företagarföreningen har i flera år haft en dialog kring dessa frågor som är mycket viktiga. Även synligheten till centrat kan förstärkas genom välplacerade skyltar vid infarterna.
- Parkeringsmöjligheter för kunder till centrat. Det är idag relativt få parkeringar på respektive parkering runt Kärra centrum samt att de inte hänger ihop, detta betyder att kunden får köra långt för att ta sig från en parkeringsyta till en annan. Detta medför en stor tidsförlust för kunden. En av de viktigaste konkurrensfördelarna för ett välfungerande bostadsområdescentrum är god tillgänglighet. Fler parkeringar och tydligare entrépunkter förbättrar denna tillgänglighet. Parkeringsystemet bör således ses över och besökare till Kärra centrum bör i möjligaste mån få förtur till nya och eventuellt tillkommande parkeringsplatser.
- Möjligheten att med bil – om än i låg hastighet, kunna färdas igenom Kärra centrum från norr till söder utmed väg Lillekärr södra/norra är oerhört angeläget. För att Kärras invånare skall välja sitt eget centrum framför andra mer externa handelsområden med idag bättre biltillgänglighet och större utbud, behöver trafikföringen till centrat bli mycket bättre.
- OM nuvarande (buss)gata kan flyttas något ser vi också möjligheter att knyta ihop parkeringsområdet runt torget så att det inte som i dagsläget utgör en fram- och baksida.
- Det befintliga stråket från ICA bort mot folktandvården känns väl mörkt och är slitet. Den stora torgytan framför ICA butiken är i vår mening för ödslig och onödigt stor, området bör omvandlas, vilket bör medföra ytterligare besöksparkeringar.
- ICA ser mycket positivt på en förtätning i direkt anslutning till centrum samt byggnation av nya bostadsområden i programområdets ytterkant. Större köpkraft i närområdet ökar sannolikheten för en positiv utveckling och ger förutsättningar att attrahera nya aktörer. Vidare bidrar fler bostäder i centrum att fler människor rör sig där vilket stärker trygghetskänslan.
- När det gäller en expansion för ICAs del ser vi möjligheter att dels konvertera befintliga lokalytor på torget men också en möjlighet till mindre tillbyggnad på nuvarande "baksida".

Vi ser fram emot att få delta i det fortsatta arbetet med Kärra Centrum

Kommentar: Synpunkterna kommer att beaktas i det kommande planarbetet. Fastighetskontoret, i egenskap av fastighetsägare och förvaltare, håller på med ett program för att fräscha till torget och befintliga torgbyggnader. Större ombyggnader måste invänta den nya detaljplanens utredningar och planförutsättningar. Se även de generella svaren på sidorna 4-10.

78. Boende på Lillekärr Södra: Kärra är en lugn och fin område. Kanske det behövs en närbutik (matbutik) till i kärra centrum. Men vi som bor här vill inte att kärra blir över befolkad område med mas-

sor med bostäder och massor med människor och kärra omvandlas till en vilda vestern område som selma-lagerlovstorger eller angered med massa socila problem

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-10.

79. Boende på Lillekärr Södra: SNÅLLA STOPPA INTE HUVUDET I SANDEN På hyresrätter bor det mesta folk med sociala problem och det finns massa exempel på det. OMVANDLA INTE VÅR OMRÅDE TILL PROBLEM OMRÅDE.

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-10.

80. Boende på Storchöjdsgatan19: Denna plats är definitivt en av de mest oattraktiva och otrygga i hela staden, och borde därför få en seriös stadsmässig lösning likt Kvillebäcken. Tätbebyggd kvarters-stad med åtminstone ett högt hus, gärna fler. En lösning som inte bara utmärker stadsdelen från håll och skapat en attraktiv bild, utan även gör dess invånare stolta att leva där. Få vandaliserar sådant de håller kärt

Kommentar: -

81. Anonym 1: Angående förslaget om att göra en genomfart genom Kärra så är det ett vansinnigt förslag! Som förälder ser jag det här förslaget ur ett barnperspektiv. Jag ser framför mig alla dessa köer av bilar som idag kör på Kärravägen som istället kommer köra igenom Kärra, mitt utanför en lågstadieskola! Redan idag utsätts vi i Kärra för mycket buller från trafiken och för att inte tala om all förordnad luft våra barn som leker på skolgårdarna.

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-5 och 7-8.

82. Anonym 2: Fler expressbussar till centrum! Fler mataffärer!

Kommentar: Synpunkterna kommer att beaktas i det kommande planarbetet.

83. Skrivelse 1 utan angiven adress: Låter underbart.

Kommentar: -

84. Skrivelse 2 utan angiven adress: Bebygg inte området öster om vårdcentralen i Hisings Kärra! Låt oss behålla grönområdet som park och "lunga".

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-5 och 9.

85. Skrivelse 3 utan angiven adress: Hej, jag är boende i Kärra och vill protestera om det här med stora höghus nära Prilyckegatan i skogen där! Det förstör absolut sommarkänslan, man kan inte titta ut i skogen och inte vara där! Jag menar tänk på alla barn! Dom leker faktiskt i skogen! Det förstör skogen och hela miljön! Jag blev jävligt irriterad när jag fick syn på detta!

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 5-6 och 10.

86. Skrivelse 4 utan angiven adress: Tänkte bara höra med dig om hur man går tillväga om man är intresserad av att vara med och köpa eventuellt nybyggd bostad omkring Kärra. Man har hört länge att det finns planer på att bygga. Vi är jätteintresserade av att köpa.

Kommentar: I detta program har stadsbyggnadskontoret föreslagit nybyggnation enbart på mark som ägs av kommunen. Då marken ägs av kommunen är det fastighetskontoret och fastighetsnämnden som styr om det blir tomter till tomtkön eller om ett företag ska få markanvisning. Markanvisning är en option för till exempel ett byggföretag att under en viss tid och på vissa villkor ensam få förhandla med en kommun. När en markanvisning är gjord finns namnet på företaget på Göteborgs stads hemsida under det aktuella projektet på sidan Bygga&Bo.

87. Skrivelse 5 utan angiven adress: Jag undrar bara hur långt gångna är planerna på byggnation på den mark där idag Clarebergs Odlares förening finns? Byggnationen av denna mark är del av planerna för Kärra Centrum

Kommentar: Programmet är endast ett förslag på byggnation för att få in synpunkter i ett tidigt skede i planeringen. Utifrån inkomna synpunkter från allmänheten och stadens tekniska förvaltningar gör stadsbyggnadskontoret en sammanfattning och byggnads-

nämnden beslutar utifrån det vilken inriktning det fortsatta planarbetet ska ha. Först när det finns ett detaljplaneförslag finns det ett konkret förslag till bebyggelse. Se även ”Ställningstagande inför detaljplanarbetet för detaljplan 2” på sidan 5 och de allmänna svaren till boende och sakägare på sidorna 6-10.

88. Skrivelse 6 utan angiven adress: Jag har bott i Kärra i ca 10 år och vill ge min syn på nuet och den framtida planeringen. Några + och - idag:

+ Alla gångvägar i hela Kärra området, dom skall ni verkligen bevara. Det ger många promenadstråk för hundägare som jag själv. Man slipper komma nära biltrafiken också.

+ Grönområdena i Kärra området fungerar också bra, speciellt Jämmerberget - Larsered -Gerrebacka - Ingebäck. Fina områden för långa hundpromenader.

+ Kollektivtrafiken. Man ser nästan jämt någon buss passera Kärra så turerna går rätt tätt med flera linjer.

+ Det finns rätt många dagis i Kärra, det måste väl vara en bra grej. Dock tydligen inte tillräckligt.

+ Simhall, idrottshallar, fotbollsplaner, gym, bibliotek, krog, apotek, pizzerior mm. Sådan service på gångavstånd är givetvis mycket bra.

+ Ett blandat boende, med folk från alla åldrar i lägenheterna. Kanske lite mer äldre och familjer i radhusen/villorna.

- Mopedkörningen på gångvägar och på öppna platser. Stör genom buller och även den obligatoriska oljedimman som sprids ut utmed gångvägarna. Buskörningen har dessutom skördat 2 liv de sista åren.

- Inbrott i bilar. Har själv råkat ut några gånger, men sedan jag fick garage har det problemet löst sig.

- ICA butiken i centrum är iof bra men den känns väldigt liten. En större lokal hade sannolikt gett ett större utbud.

- Biltrafiken på gångvägar (speciellt sen kvällstid) för att slippa köra runt.

- Håller med om att allt rött tegel i centrum gör området tungt, stelt och lite dystert kanske lite gammalt också.

- Förskolor, skolor, idrottsevenemang etc genererar en hel del biltrafik till/från Kärra.

- Några trånga passager i vattenvägarna genom Kärra märks tydligt vid mycket regn i form av höga vattennivåer.

- Uppenbarligen bor det också en del människor i området med sociala/ekonomiska mm problem men det berör kanske inte Byggnadsnämnden och planeringen.

Några + och - om den framtida planeringen:

+ Att centrum moderniseras.

+ Att öppna centrum gatan = lättare transport mellan söder/norr.

+ Mer bostäder. Efter vägtullarnas införande kanske Kärra ökar i popularitet och fler söker sig hit.

- Att öppna centrum gatan = sannolikt mer avgaser inne i Kärra och sannolikt ökade olycksrisker (många barn).

- Några föreslagna områden för nya bostäder kan tyckas vara lite udda:

Vid odlingslotterna är närheten till fotbollsplanerna med buller (skrik+musik) och stark ljus (kvällstid) ofrånkomligt. Nedanför jämmerberget har diverse anordningar gjorts för att undvika ras från berget, kanske inte så bra plats heller.

Till sist:

Vägarna mellan Norrleden/Angeredsbron, Kärravägen och E6 skulle behöva en översyn, många olyckor Och många klagomål.

Kommentar: Synpunkterna kommer att beaktas i det kommande planarbetet. Se vidare de generella svaren på sidorna 4-10.

89. Skrivelse 7 utan angiven adress: Med tanke på alla byggnationer ni vill göra så har Kärra samma förutsättningar som Tuve . Har ni gjort geologiska undersökningar, eller riskerar ni ett "tuveras" till. Jag bodde inte i Tuve men jag märket av det ändå. Trots att jag gick i klass 7 minns jag det mycket väl, fortfarande.

Kommentar: Under det kommande arbetet med de olika detaljplanerna görs en geoteknisk utredning för att bedöma om var det är lämpligt att bygga och i så fall med vilken byggnadsteknik. Denna utredning granskas av Statens Geotekniska Institut (SGI) när detaljplaneförslagen skickas ut på remiss.

90. Skrivelse 8 utan angiven adress: Jag är ledamot i Kärra Klockaregård samfällighetsförening, där 112 fastigheter på Klockarevägen och Husholmsgatan ingår, och vill bara meddela att på vårt årsmöte restes många röster emot föreslagen ändring. Att känna sig trygg med att låta sina barn vistas

fritt i området och gå själva till skolan gör boendet i Kärra till det toppenboendet det är idag. En genomfart förbi torget gör inte att fler hittar till torget utan att fler tar den vägen för just genomfart. I dagsläget använder många bilister Kärravägen, som inte leder igenom vare sig bostadsområde eller torg, och skulle man öppna för genomfart i Kärra, Lillekärr Södra/Norra förbi både bostadsområde och skola, skulle fler använda sig av den. Trafikmiljön skulle med detta bli avsevärt mycket sämre och inte bättre som förslaget gör gällande. Dessutom blir miljön för alla andra än bilisterna mycket mer osäker. Nej till föreslagna genomfart.

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-5 och 7-8.

91. Namninsamling på webben: En namninsamling finns på webben (www.namninsamling.se; ”Stoppa byggplanerna i Hisings Kärra”). 580 personer har skrivit under. Det är 355 unika IP-adresser.

Uppropet lyder:

”Stadsbyggnadskontoret har upprättat ett program för utveckling av Hisings Kärra, där det bland annat ingår planer på att bygga nya bostäder samt att öppna upp för genomfartstrafik genom Kärra centrum. Detta vill vi nu stoppa!

I Stadsbyggnadskontorets program för utveckling av Kärra ingår det planer på att bygga nya bostäder (hyresrätter) på ställen som vi tycker är olämpliga. Det rör sig om:

- 1) Odlingslotterna nedanför Klarebergs herrgård, ett vackert grönområde som förutom själva odlingarna används som strövområde för promenader och motion. En naturlig bäck samt ridvägen i anslutning till området kommer också påverkas.
- 2) Området nedanför Jämmerberget, där det idag finns rasrisk!
- 3) Gräsplan/park bakom sjukhemmet.
- 4) Grusplan/parkering vid pizzahuset, som idag används för bland annat midsommarfirande.

Den andra delen av programmet som vi motsätter oss är planen på att öppna upp för genomfartstrafik genom Kärra centrum. Något som vi har haft förut, men inte vill ha igen. I planen för förändringarna står att det skall vara en trygg och säker miljö för barnen här i Kärra. Hur ökas säkerheten genom att man öppnar upp genomfarten och bygger nya vägar!?

Skriv under om du tycker som vi och sprid vidare till alla Du känner!”

Kommentar: Se de generella svaren på sidorna 4-10.

Gunnel Jonsson
Planchef

Tore Hjelte
Planhandläggare