



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

Datum: 2019-06-18
Diarienummer: 0679/14

Sirpa Antti-Hilli
Telefon: 031-368 16 09
E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Program för Centrala Torslanda inom stadsdelen Torslanda i Göteborg

Samrådsredogörelse för program

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 28 augusti 2018 att genomföra samråd för programförslaget. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådsrets, bilaga 1, under tiden 10 oktober 2018 – 20 november 2018.

Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret och på stadsdelsbiblioteket i Amhult centrum under tiden 10 oktober 2018 – 20 november 2018. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt/.

Sammanfattning

Totalt har 44 yttrande inkommit i samband med samrådet. Allvarligaste invändningen bland inkomna synpunkter gäller att programmet inte bedömt miljöeffekterna som den samlande föreslagna exploateringen kommer att orsaka gällande hanteringen av dagvatten och dess påverkan på Natura 2000-området Torsviken och miljö kvalitetsnormen för vatten.

Vidare att programmets påverkan på skyddade arter som har kärnområden på Hisingen borde bedömas i programmet och inte hanteras i varje enskild kommande detaljplan.

Vidare har inkommit synpunkter på naturområdet norr om Torslanda torg som föreslås för bostäder, förskola samt rekreation. Området har kulturmiljövärden (den gamla Prästgården) vilket kulturförvaltningen påpekar varför bebyggelse här avstyrks av dem. Området är även utpekad att inneha ett högt naturvärde (klass 2) vilket påpekas av bland annat Länsstyrelsen och naturskyddsföreningen.

Vidare bedömer Länsstyrelsen att programmet inte har identifierat om det finns störande verksamheter i området. Programmet nämner att det finns verksamheter som kräver skyddsavstånd. Länsstyrelsen saknar en specificering av vilka de verksamheterna är och var de ligger. Miljöförvaltningen har en liknande synpunkt då det anser att det är oklart

hur förtätning med bostäder i befintliga industri- och verksamhetsområden ska gå till i kombination med att befintliga verksamheter får förutsättningar att växa och anser att Stadsbyggnadskontoret behöver beskriva vilken typ av miljöfarlig verksamhet som finns och vilken miljöpåverkan de har.

Länsstyrelsen och miljöförvaltningen anser vidare i sina yttranden att föroreningssituationen och riskerna för människors hälsa behöver klargöras ytterligare inför kommande detaljplaner, och att kompletterande undersökningar, utredningar och riskbedömningar ska utföras i samråd med miljöförvaltningen.

Länsstyrelsen anser även att det behöver tydliggöras vilka gator (lågglänta) som omfattas av krav på en viss höjd och att dessa bör pekas ut i programmet.

Park och naturnämnden anser att det i och med att det tillkommer fler boende i området kommer att innebära att besöksstrycket ökar på såväl parker som lekplatser. Redan idag är det brist på parkkvaliteter och lekplatser i området. Detta behöver förtydligas. En utveckling av park och lekplatser föreslås i programmet.

Trafikverket anser att det är en pedagogisk brist att programhandlingen inte innehåller en fullständig analys av hur programmet samt föreslagna trafikåtgärder påverkar statligt vägnät.

Fastighetskontoret anser generellt att genomförande och finansiering behöver studeras vidare efter programsamrådet. Detta innefattar bland annat att en lämplig indelning i detaljplaner behöver studeras vidare efter programsamrådet, och kopplat till detta även framtagande av genomförande- och finansieringsplaner av åtgärder på allmän plats, i vissa fall även inkluderande åtgärder utanför de enskilda detaljplanerna.

Från boende i området har synpunkter som inkommit främst berört föreslagen placeringen av ny förskola norr om Flygledarevägen men även synpunkter på trafiksituationen längs Flygledarevägen och korsningen Flygledarevägen-Gamla Flygplatsvägen och trafiken längs med Kongahällavägen-Nordhagsvägen har inkommit.

Vidare har synpunkter framförts från både boende, kretslopp- och vatten och miljöförvaltningen om svårigheten med utpekat läge för vägkoppling mellan gamla Hjuviksvägen-Skyttepaviljongens gata.

Naturskyddsföreningen och miljöförvaltningen efterfrågar att programmet stäms av mot de lokala miljömålen.

Kontoret har bedömt att programmet i vissa delar behöver förtydligas och revideras avseende ovanstående synpunkter. Ändringar och tillägg i programhandlingen listas sist i denna redogörelse.

Framförda synpunkter har i övrigt till stor del kunnat beaktas genom bemötanden i denna samrådsredogörelse och genom mindre ändringar i programhandlingen.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

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

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Grundskolenämnden

Tillstyrker programmet för Centrala Torslanda med hänsynstagande till synpunkterna i förvaltningens tjänsteutlåtande.

Förvaltningen är positiv till en utveckling av området kring Torslanda Torg och centrala Torslanda.

Förvaltningen anser vidare att det måste göras en utredning för att utröna lämpligheten av en skolenhet för upp mot 1000 elever. Förvaltningen anser också att det är lämpligt att även fastigheten Röd 1:47, Nordlyckeskolan, utreds och utvecklas för att tillåta en större byggnad samt att fastigheten intill Snäckeberget skola planläggs som skolfastighet.

Kommande planläggning behöver säkerställa tillgång till yta som är nödvändig för att få fler skolplatser fördelat på fler enheter för att målet om en god skolmiljö ska kunna uppfyllas.

Skolgårdarna inom programområdet måste ges storlek och kvaliteter som ger eleverna möjligheter till en varierad och stimulerande utevistelse.

Förvaltningen ser ett behov av att stärka kollektivtrafiken så att medarbetare kan nyttja densamma.

Förvaltningen ska beredas möjlighet att delta i fortsatt arbete med programmet.

Kommentar:

Hur en utbyggnad av skolor och förskolor ska genomföras och ytorna disponeras bör studeras i planbesked och i kommande detaljplaner. Ej utpekade områden i programmet hindrar inte att områden studeras för en utveckling av skola/förskola. Kollektivtrafiken avses stärkas och de åtgärder som innefattas i trafiken i Torslanda syftar till att stärka kollektivtrafiken.

2. Förskolenämnden

Anser att utvecklingen enligt det föreslagna programmet är positiv. Det är positivt att det kommer reserveras mark för utbyggnad av kommunal service. En utökning med 2 200 nya bostäder innebär enligt stadens nyckeltal att ca 1100 barn behöver lokaler för utbildning. Av dessa är det cirka 360 barn som behöver beredas plats i förskola. Detta motsvarar cirka 20 avdelningar.

I programmet möjliggörs uppskattningsvis 15 till 20 nya förskoleavdelningar inom ramen för kommunal verksamhet beroende på hur de föreslagna utbildningsytorna disponeras. Detta sker genom anläggande av nya förskolor eller genom att befintliga förskolor utökas med fler avdelningar.

När förskolor anläggs eller byggs om för att kunna rymma fler barn är det viktigt att hänsyn tas till storlek och kvalitet på gårdarna för att ge barn möjlighet till en varierad och stimulerande utevistelse. (Göteborgs stads ramprogram för förskole- och

skolbyggnader anger att 35 kvm per barn i förskolan krävs). Friyta för barn behöver framgå i programmet.

Programmets förslag är i sin nuvarande form tillräckligt för att klara volymen givet att bostadsvolymen inte ökar och att som beräkningsgrad används praxis 0,5 barn per lägenhet. I det här fallet innebär det cirka 20 avdelningar.

Förskolorna behöver byggas ut i takt med bostäderna så att de finns på plats när de första barnen flyttar in.

Vid placeringen och utformningen av förskolans friyta behöver hänsyn tas till sol- och skuggförhållanden samt till varierande terräng- och vegetationsförhållanden. Placering av förskolelokalerna behöver vara utifrån en god planering där närhet till hårt trafikerade vägar och leder med farligt gods undviks.

Hur buller från trafik och byggarbetsplatserna kommer att påverka inne- och utemiljön behöver utredas i fortsatt arbete med programmet

Vägar från och till förskolelokalerna måste vara säkra för barn, personal och vårdnadshavarna. Förskolans verksamhet genererar många transporter av varor. Därför är det viktigt att ta hänsyn till det vid planeringen av trafikflöden kring förskolorna.

Det finns behov av att stärka kollektivtrafiken så att medarbetare kan nyttja densamma. Detta är av stor vikt i samband med framtida rekrytering av förskolepersonal.

Förvaltningen ska beredas möjlighet att delta i fortsatt arbete med programmet och de kommande detaljplanerna.

Kommentar:

Se bemötande till grundskolenämnden.

3. Idrotts- och föreningsnämnden

Programmet för centrala Torslanda bedöms ha en positiv inverkan på idrotts- och föreningsnämndens verksamheter, möjliggöra utvecklingen av Torslanda IP samt bidrar till ökad måluppfyllelse för förvaltningen.

Idrotts- och föreningsförvaltningen har i badutredningen ”Strategi för Göteborgs sim- och badanläggningar” (diarienummer 0538/15) föreslagit att en ny simhall ska byggas i Torslanda/Björlanda. Investeringsutgifter för denna simhall om 116,1 miljoner kronor åren 2021–2023 har arbetats in i förvaltningens förslag till investeringsplan för perioden 2020–2023, som nämndbehandlas i februari 2019 och som kommunfullmäktige tar beslut om i juni 2019.

Inom programområdet ligger Torslanda IP där förvaltningen sedan tidigare tagit fram en nulägesbeskrivning av idrottsområdet. Nu pågår arbete med en utvecklingsplan med syfte att beskriva hur områdets mark- och anläggningstillgångar ska utvecklas för att bidra till att nå förvaltningens mål. Förslag till investeringar som rör idrottsområdet vid Torslanda IP kommer att arbetas in i ovan nämnd investeringsplan.

Barnperspektivet

Torslanda IP är ett område med rikt föreningsliv som främst används av unga föreningsaktiva från närområdet/stadsdelen. Antalet medlemmar i föreningarna är ca 2000 varav 40 procent är tjejer och 60 procent är killar. Under dagtid används idrottsområdet och hallarna av skolelever från de två närliggande skolorna.

År 2016 genomförde förvaltningen en nulägesbeskrivning av Torslanda IP. I den identifierades några frågor av särskilt stor vikt:

- Kollektivtrafik – närmsta hållplats idag är 800 meter från idrottsområdet.
- Otryggt på grund av biltrafik - Vägen genom idrottsområdet har blivit en genomfart för trafik från det närliggande bostadsområdet.
- Efterfrågan på grön- och rekreationsområden - I grönstrategins bristanalys är Torslanda ett område med få allmänna platser som är gjorda för möten och lek.
- Gång- och cykelstråk - behov av att binda ihop områden med ordentliga gång- och cykelvägar

För samtliga punkter finns åtgärder med i programmet som innebär förbättringar ur ett barnperspektiv.

Jämställdhetsperspektivet

Vid idrottsområdet är det främst motionsspåret som erbjuder möjlighet till spontan och självorganiserad motion. För barn och unga som inte är med i föreningslivet finns inget utbud för spontana aktiviteter, något som efterfrågas från eleverna i närområdet. Vid utvecklingen av idrottsområdet är det viktigt att ta detta i beaktande. Bättre kollektivtrafik och andra hållbara resesätt möjliggör för fler barn och ungdomar att ta sig till platsen på egen hand.

Kundsynpunkter från göteborgarna till idrotts- och föreningsförvaltningen visar att det finns efterfrågan på utegym och utveckling av grönområden, utomhusaktiviteter och egen träning.

En simhall ökar utbudet av fritidsaktiviteter i närområdet och är efterfrågat. Vid en etablering är det viktigt att se till olika inriktningar för föreningsliv och allmänhet för att täcka in ett brett spektrum av önskemål. Byggnaden bör också innehålla könsneutrala omklädnings- och duschutrymmen för att ta bort hinder för deltagande.

Mångfaldsperspektivet

Den icke-motionerande allmänheten återfinns främst på Torslanda IP som åskådare då det är matcher och turneringar på helger. Området är idag ingen mötesplats eller har någon annan social funktion utöver föreningsverksamhet och motionsspår.

Stadsdelsförvaltningen Västra Hisingen lyfte vid startmötet av programarbetet vikten av lekplatser och mötesplatser, både nya och befintliga som arenor för att främja integration. Torslanda IP kan utvecklas tillsammans med Idrott & förening och andra aktörer.

Förvaltningens strävan är fortsatt att planera för anläggningar som både till form och innehåll stimulerar till att fler ska kunna idrotta och vara fysiskt aktiva. Det är fastställt att färre flickor och kvinnor än pojkar och män tar del av idrotts- och föreningsförvaltningens insatser och resurser trots målet att nå en mer jämställd och jämlik fördelning.

Miljöperspektivet

Genom utbyggnad och upprustning av gång- och cykelnät samt fler busslinjer möjliggörs ett mer hållbart resesätt.

Omvärldsperspektivet

I en tät stad som växer är konkurrensen om mark ständigt aktuell och försvårar möjligheterna att avsätta mark för idrottsändamål nära bostadskvarter. Åtgärdsförslagen i programmet ger möjlighet att utveckla ett varierat utbud av både föreningsaktiviteter och spontana aktiviteter vilket blir ett välkommet tillskott till befintliga idrottsanläggningar.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret ser fram emot att arbetet påbörjas med en framtida gestaltning av idrottsområdet så att det effektivt kan samordnas med övriga åtgärder rörande bebyggelse och infrastruktur i området.

4. Kretslopp- och vattennämnden

Har följande synpunkter;

- På sidorna 62-63 i programhandlingen är inte befintliga återvinningsstationer redovisade varken i text eller på karta, vilket behöver justeras. Se mer om återvinningsstationerna under rubrik 2. *Avfall* nedan.
- På sidan 11 i programhandlingen, ändra ”Området bedöms vara huvudsaklig dag-vattenrecipient för avrinning inom programområdet.” till ”Området är dag-vattenrecipient för avrinning inom programområdet.”
- I hela programhandlingen: Markområden längs Kongahällavägen och norr om Torslandakrysset behöver reserveras för att kunna användas för dagvatten- och skyfallshantering. Kretslopp och vatten anser att dessa ytor först ska användas för skyfallshantering, innan någon annan bebyggelse kan prövas.
- Den föreslagna ytan för dagvattenhantering vid Torslandavägen krockar med befintliga stora VA-ledningar som är svåra att flytta. Därför behöver även andra ytor prövas runt Torslandakrysset för dagvatten- och skyfallshantering.
- Kretslopp och vatten anser att förslaget om en vägkoppling mellan Skyttepaviljongens gata och Gamla Hjuviksvägen bör få en annan sträckning i programförslaget eftersom den går genom en dalgång som kraftigt kommer översvämmas vid ett skyfall. Alternativt utformas vägen så att den och nedströms områden inte får en förvärrad situation vid ett skyfall.
- På sidan 41 i programhandlingen under avsnittet *Dagvatten och skyfall*, förtydliga att vatten ansamlas i dalgången väster om Torslanda IP och att det minskar lämpligheten att ha en bussgata där.
- Beskriv i planhandlingen att Kongahällavägen är ett skyfallsstråk och att mark behöver reserveras för att kunna magasinera skyfallsvatten längs vägen och runt Torslandakrysset. Lämpligt utförs detta i samband med ombyggnaden av Kongahällavägen.
- I programhandlingen: beskriv Torslandavikens och Rivö fjords miljöstatus enligt MKN för vatten.
- På sidan 51 i Planhandlingen, förtydliga i planhandlingen hur Torsviken påverkas av programförslaget med avseende på flöden och föroreningar i dagvattnet.
- På sidan 65 i planhandlingen, förtydliga vad för ledningar som passerar Nolredsskolan. Bland annat finns ledningar för dricksvatten, spillvatten och dagvatten. Men det kan finnas fler.

Utöver ovanstående ändringar är följande information viktig att beakta i planarbetet:

Skyfallshantering längs Kongahällavägen och Torslandakrysset behöver utformas i samband med ombyggnationen av vägen. Det är viktigt att det finns mark på sidorna om vägen för att kunna fördröja dagvatten och skyfall. Annars kommer mer vatten att ansamlas i områdena nedströms, som redan idag skulle drabbas kraftigt av översvämning vid ett skyfall.

I Pilotvägen sammanstrålar många ledningar för dagvatten, vilket gör att det blir dämning i rören som fortplantar sig uppåt längs Kongahällavägen. Innan ny bebyggelse kan kopplas på till det allmänna dagvattenledningsnätet måste dänningsproblematiken lösas.

AVFALL

Det finns två återvinningsstationer inom programområdet som behöver nämnas i program-handlingen (se exakt placering av dem i Gokart). Utgångspunkten är att de ska vara kvar på sina nuvarande platser. Den ena är dock inom område som föreslås för utveckling. Det behöver tydliggöras i programmet att hänsyn ska tas till återvinningsstationen vid uppstart av en detaljplan där. Alternativt att det i programarbetet utreds och föreslås en annan placering av återvinningsstationen. Om det byggs ut mycket i Torslanda så kan det, delvis beroende på typ av bebyggelse, uppkomma behov av ytterligare en återvinningsstation som kan vara bra att ta höjd för i programmet.

Det står i programhandlingen att Nordhagsvägen föreslås stängas för genomfart. Längs Nordhagsvägen sker avfallshämtning och om vägen stängs på något ställe så kommer det påverka hämtning av avfall. Det går inte säga att vägen ska stängas utan att vara säker på att det i slutet av vägen går att anlägga en vändplats enligt korrekt dimensioner för att stora fordon, så som sopbilar, ska kunna vända. Vändplatsen kan utformas som en vändplan eller som en trevägskorsning. Vändplanens diameter ska vara minst 18 meter och omges av en hindersfri remsa på minst 1,5 meter. Vändyta för backvändning, i form av trevägskorsning, ska vara minst 15 meter djup. Om det inte går att skapa en vändplats enligt korrekt dimensioner så måste genomfart fortsätta att vara möjlig. Ett generellt medskick är att, i de fall befintliga vägar föreslås göras om, fundera över hur det kommer påverka befintlig avfallshämtning från omkringliggande hus. Det behöver fortsatt gå att angöra alla fastigheter och finnas säkra platser att stanna på för sopbilar.

VA

Allmänna VA-ledningar

Programområdet är väl försörjt med allmänt VA-ledningsnät. Föreslagna nybyggnadsområdet ligger intill eller på kort avstånd från närmaste stamledningar. Därför kommer få VA-utbyggnader och ledningsflyttar inom programområdet att behövas för att kunna genomföra programförslaget. Exakt vilka utbyggnader och flyttar av allmänna VA-ledningar som behövs får bestämmas i respektive detaljplan.

Kapaciteten på befintligt ledningsnät för spillvatten bedöms vara god.

Kapaciteten på befintligt ledningsnät för dricksvatten bedöms vara god, men kapaciteten är inte utredd för sprinklervattenuttag eller ett ökat brandvattenuttag för byggnader högre än 40 meter. Byggnader 40 meter eller högre har ett större brandskyddskrav och det måste samrådask med räddningstjänsten. Placering av en ny simhall ska väljas i samråd med Kretslopp och vatten eftersom det är en verksamhet som behöver stor vattenservis och då krävs kapacitet på det intilliggande dricksvattenledningsnätet.

Kapaciteten på befintligt ledningsnät för dagvatten bedöms vara otillräcklig och måste ökas om utbyggnad enligt plan ska ske. Kapacitetsbristen för dagvatten beror på att ett antal ledningar går ihop längs sträckan Torslandakrysset-Pilotvägen vilket skapar upp-dämningar från Pilotvägen, via Torslandakrysset och 400 meter norrut på Kongahällavägen. För att kunna ansluta mer bebyggelse måste den begränsande sträckan åtgärdas, vilket är nödvändigt för att kunna genomföra programförslaget.

Dagvattenhantering

Dagvatten från programområdet avrinner till Torslandaviken och slutligen Rivö fjord, vilket innebär att det är Miljöförvaltningens riktlinjer för dagvatten som gäller. Det medför att dagvatten från alla typer av ytor kommer behöva genomgå någon form av rening. Rivö fjord är klassade enligt Miljö kvalitetsnormer och det är viktigt att dagvattnets belastning från området inte ökar eftersom havsområden klassas som en mycket känslig recipient enligt Miljöförvaltningen.

Skyfallshantering

Det allmänna ledningsnätet dimensioneras för att hantera normalstora regn. Skyfall är kraftigare regn som inte det allmänna dagvattenledningsnätet är dimensionerat har kapacitet för, vilket resulterar att skyfallsregn orsakar översvämning på markytan. Göteborg stad håller på att ta fram ett tematiskt tillägg till Översiktsplanen för Klimatanpassning som ska beskriva hur Göteborg ska göras robust mot dagens och framtidens översvämningar. Det innefattar att ny bebyggelse inte ska skadas vid skyfall samt att det inte ska stå mer än 0,2 m vatten för att en väg ska räknas som framkomlig. Både Torslandavägen och Kongahällavägen är prioriterade vägar för Räddningstjänsten, vilket innebär att dessa vägar måste vara farbara även under ett skyfall.

I figur 1 (hämtad från dagvattenutredningen) ser man att hela Kongahällavägen, området runt Torslandakrysset och Amhult skulle drabbas av översvämning vid ett skyfall. På sina håll skulle djupet bli mer än en meter. Längs Kongahällavägen finns öppna gräsytor och diken som är lämpliga att skapa fördröjningsytor på för att magasinera vatten uppströms Torslandakrysset. Även vid Torslandakrysset finns en del öppna ytor och grönområdet som kan utformas till skyfallsytor. Vid ombyggnationen av Kongahällavägen och Torslandakrysset kommer därför skyfallshantering bli en viktig del av arbetet. Ny bebyggelse ska utformas så att de inte försvårar skyfallshantering eller riskerar att översvämmas. Översvämningar har tidigare dokumenterats i området strax norr om Torslandakrysset.

Den föreslagna tvärlänken i västra delen av programområdet ligger i en dalgång som översvämmas kraftigt vid ett skyfall. Kretslopp och vatten förordar att vägen läggs i en annan sträckning eller att den utformas så att inte nedströms liggande områden översvämmas mer på grund av vägen.

Ekonomi

Inga kostnader för programmet har kunnat beräknats eftersom det inte finns tillräcklig information om den föreslagna bebyggelsens utformning. Men för att kunna avleda mer dagvatten när mer yta hårdgörs i programområdet kommer det krävas investeringar i att förbättra kapaciteten i det allmänna dagvattennätet samt att staden kommer få kostnader för att skyfallssäkra de delar av planområdet som riskerar att översvämmas vid skyfall.

Kommentar:

Ett förtydligande infogas i programmet rörande Torslandavikens och Rivö fjords miljöstatus enligt MKN vatten samt förväntad påverkan på recipient i förhållande till den markanvändning som föreslås i programmet. (se bemötande till Länsstyrelsen)

Avseende dagvattenhantering i området så är programmet utformat på en översiktlig nivå och föreslår markanvändningar men redogör inte för en struktur eller lämplig gatusektion längs med vägen. Frågorna behöver studeras vidare i kommande detaljplaner. Dagvatten- och skyfallshantering behöver då ingå som en viktig parameter vid utformning och placering.

Efter att en diskussion förts med Kretslopp och vatten bedöms det som troligt att hantering av dagvatten behöver ske etappvis längs med Kongahällavägen och ingå som en del i vägens utformning då inga lämpliga större ytor för hantering identifierats.

Utpekade ytor ska samordnas med ny bebyggelse varför ett första bebyggelseunderlag och förslag på vägutformning behöver tas fram för att kunna konstatera hur en lämplig dagvattenhantering kan jämkas med ny bebyggelse och infrastruktur.

Kretslopp och vatten bör tillfrågas redan i samband med planbeskedet. Kan frågorna lyftas tidigt bedömer stadsbyggnadskontoret att större möjlighet finns att hanteringen kan lösas effektivt genom bl.a. multifunktionella ytor.

Staden arbetar med att ta fram strukturplaner som ska ge vägledning om vilka principer och åtgärder som bör vidtas inom ett avrinningsområde för att nå uppsatta anpassningsmål för Göteborg, angivna i TÖP:en. Strukturplanerna har fokus på att skydda viktiga samhällsfunktioner i form av samhällsviktiga anläggningar, kommunikationer och sjukvårdsinrättningar men syftar också till att ge vägledning för hur stadsplaneringen kan ske med hänsyn till framtida klimatförändringar med avseende på översvämningensrisker. Ingen strukturplan finns i nuläget för Torslanda men området är inkluderat i ett pågående arbete som planeras vara klar till sommaren 2019.

Väggkopplingen mellan Skyttepaviljongens gata och Gamla Hjuviksvägen har en funktion som är viktig för den kommande kollektivtrafikförsörjningen i och i anslutning till programområdet. Läget är dock inte närmare studerat och är därmed att se som principiell i nuläget. Huruvida åtgärder görs för att höja upp vägen eller justera dess läge får studeras i kommande planarbete.

Handlingen kompletteras med att ”vatten ansamlas i dalgången väster om Torslanda IP (lågpunkt) och därför bör den nya förslagna vägsträckningens läge mellan Gamla Hjuviksvägen och Skyttepaviljongens gata studeras vidare i kommande detaljplaner.” Vidare att ”Kongahällavägen är ett skyfallsstråk och att mark behöver reserveras för att kunna magasinera skyfallsvatten längs vägen och runt Torslandakrysset vilket behöver studeras i kommande detaljplaner.”

Avseende synpunkten på utpekande av återvinningsstationer så innehåller programkartan mycket information varför vissa avvägningar/begränsningar gjorts vilken information som ska finnas med på den för att den ska kunna vara läsbar och tydlig. Befintliga återvinningsstationers läge ska i första hand tas hänsyn till. Skulle det i detaljplaneskedet uppstå behov av att flytta någon av stationerna så ska detta utredas i samråd med kretslopp- och vatten.

Utöver detta har redaktionella synpunkter på programhandlingen som framförts justerats. Övriga synpunkter återfinns att läsa i kretslopp- och vattens yttrande.

5. Kulturnämnden

Anser att programområdet beskrivs med ett brett spektrum av aspekter och ger en god bild av förutsättningarna för utveckling av området.

Kulturförvaltningen menar att programmet på ett förtjänstfullt sätt tagit till sig kulturmiljöunderlaget och tar hänsyn till områdets kulturmiljö och dess kvaliteter. Förtätning föreslås i huvudsak på platser där konflikten med kulturmiljökvaliteterna är liten. I dessa delområden måste dock särskild varsamhet gentemot befintliga värden tas.

Flygledartornet utgör en värdefull byggnad som kräver särskild hänsyn och förtätning i dess närhet bör ytterligare studeras.

Vägmiljön i sydöstra delen har ett högt värde som inte bör komma i konflikt med föreslagna dagvattenhantering.

I programområdet finns fortfarande lagskyddade fornlämningar samt områden där det kan komma att erfordras arkeologiska utredningar vid en eventuell exploatering. Det är

Länsstyrelsen som ger tillstånd till ingrepp i fornlämning samt bedömer utredningsbehovet.

Kulturförvaltningen vill avstyrka förtätning av Prästgårdsmiljön. Området vid Prästgården bör inte ytterligare bebyggas då den historiska berättelsen riskerar att bli otydlig och det miljöskapande värdet riskerar att gå förlorat. Kyrkomiljön består av kyrka, klockstapel, begravningsplats och församlingshem samt prästgårdar. Kyrkomiljön angränsar till fornlämningsområdet Torslanda 94. Boplatsen har ett högt pedagogiskt värde genom sitt lättförståeliga och tillgängliga läge. Dessa bildar tillsammans ett större sammanhängande område.

Kulturförvaltningen tillstyrker programförslaget med undantag för förtätning av området vid Prästgården.

Kommentar:

Prästgården och den fastighet som den ligger på är såld av kyrkan och ägs i dagsläget av HSB som önskar att förtäta delar av fastigheten. Idag används prästgården som bostäder för ensakommande ungdomar med ett tillfälligt bygglov fram till 2020. HSB har ansökt om planbesked för området och en förtätning bör utredas i planbeskedet om eller hur det är möjligt att åstadkomma ett tillägg som förhåller sig till befintlig bebyggelse där det historiska sammanhanget fortsatt kan vara utläsbar.

En viss komplettering med bebyggelse vid Prästgården bedöms möjliggöra ett bevarande och omhändertagande av densamma.

6. Lokalnämnden

Lokalförvaltningen har följande synpunkter på rubricerade förslag till program;

Det är av vikt att behovet av samhällsservice tillgodoses för att en komplett stad ska skapas. Viktigt är att både befintligt behov och nytillkommande befolkning ligger till grund för planerad utbyggnad av BmSS, äldreboenden och utbildningslokaler. Om så inte sker skapas ett framtida problem för invånarna i stadsdelen samt behovet av parkering och även fordonstransporter ökar om avståndet till samhällsservicen är längre än nödvändigt. Angöring ska även för BmSS och äldreboenden vara anpassat för den trafik denna service erfordrar. Förskola och skola ska planeras med uteyta enligt behovet som Boverket och Göteborgs Ramprogram anger som krav på aktiviteter och yta per barn.

Kommentar:

Noteras.

7. Miljö- och klimatnämnden

Miljöförvaltningens har följande synpunkter;

- Störande verksamheter: Det är oklart hur förtätning med bostäder i befintliga industri- och verksamhetsområden ska gå till i kombination med att befintliga verksamheter får förutsättningar att växa. Stadsbyggnadskontoret behöver beskriva vilken typ av miljöfarlig verksamhet som finns och vilken miljöpåverkan de har. Det finns en risk för att befintliga miljöfarliga verksamheter innebär störningar/olägenhet för boende som tillkommer i områdena. För att säkerställa en acceptabel boendemiljö kan miljöförvaltningen behöva ställa strängare krav på verksamhetsutövare, vilket kan påverka deras möjlighet att finnas kvar.

- **Markmiljö:** Det är oklart hur förtätning med bostäder i befintliga industri- och verksamhetsområden ska gå till och hur man ska hantera förorenade områden. Vi ser svårigheter med förslaget, då det skulle innebära en blandning av känslig markanvändning (bostäder, förskolor m.m.) och mindre känslig markanvändning (t ex industrimark), vilket innebär olika krav på skyddsnivå.
- **Naturmiljö:** Grön infrastruktur är ett begrepp som används för synliggöra vikten av att fungerande ekosystem ska hänga ihop i landskapet, så att djur och växter kan förflytta sig och sprida sig. I programskedet bör dessa samband i landskapet belysas och man behöver beskriva var barriärerna finns någonstans. Programförslaget berör i huvudsak kulturella ekosystemtjänster och behöver även beskriva hur biologisk mångfald och andra ekosystemtjänster ska värnas. Det behöver framgå hur hänsyn ska tas till naturområdenas känslighet för exploatering, enligt slutsatserna i naturvärdesinventeringen. I huvudsak sker tillkommande bebyggelse på redan ianspråktagen mark och områdena där naturvärden står i motsättning till tänkt exploatering är därför små.
- **Luftkvalitet:** Förutsättningarna för att klara miljökvalitetsnormerna för luft längs Kongahällavägen bör utredas, för att säkerställa att utveckling av bebyggelsen längs vägen inte skapar ett mer slutet gaturum.
- **Ljudmiljö:** Programmet bör styra mot att ljudmiljön beaktas och hanteras i andra processer än enbart i detaljplaner, exempelvis i samband med åtgärder på infrastrukturen. Programmet behöver belysa vilka begränsningar buller från fordonstrafik i kombination med pågående verksamheter (industribuller) kan ha för planerad bebyggelse i området. Ljudmiljön i allmänna rum och rekreativmiljöer bör också beaktas i programmet. **Dagvatten:** Miljöförvaltningen saknar i programmet ett miljöperspektiv på dagvattenhanteringen. Det bör redan i programhandlingarna göras en bedömning av hur den föreslagna utvecklingen kan bidra till att miljökvalitetsnormen för vatten följs.

Förvaltningens synpunkter

Störande verksamheter

Ett av programmets syften är att skapa större flexibilitet kring framtida markanvändning inom programområdet. Förslaget innebär en breddad användning av att befintliga industri- och verksamhetsområden vid Torslandakrysset och Amhult. Enligt programmet bedöms områdena på sikt kunna omvandlas till blandstad där även skolor/förskolor kan tillkomma. Samtidigt beskrivs att befintliga verksamheter ska fortsatt ha möjlighet att växa och utvecklas.

Miljöförvaltningen anser att genomförbarheten av denna del av programförslaget är oklar. Det framgår inte hur stadsbyggnadskontoret gjort sin bedömning kring lämpligheten av förtätningen med bostäder i aktuella delområden och hur det ska kunna kombineras med att befintliga verksamheter får förutsättningar att växa. Stadsbyggnadskontoret behöver beskriva vilken typ av miljöfarlig verksamhet som finns, om de är reglerade i tillstånd, samt vilken miljöpåverkan de har. Detta behövs för att bedöma vilka konsekvenser bostäder kan ge för befintliga verksamheter och vilka konsekvenser verksamheterna kan ge boenden.

Miljöförvaltningens bedömning är att det finns en risk för att befintliga miljöfarliga verksamheter skulle kunna innebära störningar/olägenhet för boende som tillkommer i områdena. Det kan exempelvis handla om buller, utsläpp till luft, luktstörningar, användning av kemikalier, ljusstörningar samt transporter. För att säkerställa en acceptabel

boendemiljö kan miljöförvaltningen som tillsynsmyndighet behöva ställa krav på verksamhetsutövare att åtgärda störningar, strängare krav än vad som krävs inom ett område med endast verksamheter. Detta kan påverka verksamheternas möjlighet att finnas kvar.

För att en god boendemiljö ska skapas krävs även utrymme för säkra utemiljöer i närmiljön. Det är inom de befintliga industri- och verksamhetsområdena som den största mängden bostäder föreslås. Som mest bedöms 400 – 600 bostäder kunna tillkomma i industriområdet sydväst om Kongahällavägen (område nr 4) och inom fördjupningsområdet Torslandakryss (se Figur 3). Miljöförvaltningen har svårt att se hur så många bostäder, med utrymme för utevistelse, ska få plats samtidigt som befintliga verksamheter finns kvar.

I nuvarande form anser miljöförvaltningen att programförslaget innebär en stor osäkerhet för företagare och deras möjlighet att på sikt fortsatt finnas kvar.

Markmiljö

I likhet med våra synpunkter kopplade till störande verksamhet (se ovan) anser miljöförvaltningen att det är oklart hur förtätning med bostäder i befintliga industri- och verksamhetsområden ska gå till och hur man ska hantera förorenade områden.

I de markområden som idag används för industri- och verksamhetsändamål förekommer troligtvis föroreningar i omgivningen. Utifrån ett miljö- och hälsoskyddsperspektiv ser miljöförvaltningen svårigheter med förslaget, då det skulle innebära en blandning av *känslig markanvändning* (bostäder, förskolor m.m.) och *mindre känslig markanvändning* (t ex industrimark), vilket innebär olika krav på skyddsnivå.

För att säkra långsiktighet och hållbarhet i hantering av förorenade områden anger Naturvårdsverket att en indelning med skilda krav (olika mätbara åtgärds mål) i ett område bör undvikas så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Naturvårdsverket motiverar detta:

”Riskerna med kvarlämnade föroreningar kan vara svåra att bedöma i ett långtidsperspektiv. Användning av marken i ett delområde kan ändras, förutsättningarna för spridning till exempel via grundvatten och genom damning kan förändras, föroreningar kan flyttas om vid grävarbeten. I praktiken är det svårt att hantera olika restriktioner för mindre volymer eller ytor. Kraven på bevarande av information om kvarlämnade föroreningar blir höga, för att undvika en felaktig hantering i framtiden.” (Riktvärden för förorenad mark, Rapport 5976, 2009)

Naturmiljö

Grön infrastruktur är ett begrepp som används för att säkerställa att det skapas fungerande ekosystem som hänger ihop i landskapet som därmed skapar förutsättningar för att djur och växter kan förflytta sig och sprida sig. I programskedet behöver dessa samband i landskapet belysas och man behöver beskriva var barriärerna finns.

Miljöförvaltningen anser att programmet är otydlig i sin formulering av programförslaget konsekvenser för naturmiljö. Det är positivt om naturområden säkras genom att de planläggs som NATUR, men det innebär inte att naturvärdena stärks, vilket anges i planbeskrivningen. För att naturvärden ska stärkas krävs tid för fri utveckling eller skötselåtgärder, beroende på vilka värden som finns och som ska gynnas.

Programförslaget berör i huvudsak kulturella ekosystemtjänster. Exempelvis berör principerna för ”natur” i områdesfördjupningar främst utveckling av rekreativa värden, såsom lek och aktiviteter för unga. Vi anser att programmet även behöver belysa och beskriva hur biologisk mångfald och andra ekosystemtjänster ska bevaras eller stärkas.

Principer eller inriktningar för ”natur” bör omfatta även utpekade naturvärden, biologisk mångfald och andra ekosystemtjänster. Detta är särskilt viktigt där tillkommande bebyggelse föreslås i anslutning till värdefulla naturmiljöer. Det behöver framgå hur hänsyn ska tas till naturområdenas känslighet för exploatering, enligt slutsatserna i naturvärdesinventeringen.

I naturvärdesinventeringen pekas ädellövskogen norr om Torslanda torg ut som ett område med högt naturvärde och i motiveringen till klassningen nämns att området är gynnsamt för bland annat fladdermöss. För detta område anges i programkartan bland annat ”bättre belysning”. Fladdermöss påverkas negativt av belysning, vilket är ett exempel på en sannolik konflikt mellan intressen. Vid utveckling av naturområden för rekreationssyfte är det viktigt att beakta hur naturvärdena ska värnas.

I naturvärdesinventeringen pekas nio delområden ut som lämpliga häcknings- och födosöksområden för mindre hackspett. Ett utpekat område ligger inom naturområdet söder om Rödgårdsvägen. Vi anser att detta område bör pekas ut i programkartan, såsom andra värdefulla naturmiljöer pekats ut.

Luftkvalitet

Programmet föreslår utveckling av bebyggelse längs båda sidor av Kongahällavägen nordväst om Torslandakrysset. I mer slutna gaturum försämras ventilationen och halterna av luftföroreningar ökar. Kongahällavägen har en hög trafikbelastning och miljöförvaltningen anser att man redan i programskedet bör utreda vilka möjligheter det finns att bygga i gaturummet (hur nära vägen och hur höga hus) utan att miljö kvalitetsnormerna för luft riskerar att överskridas.

Ljudmiljö

En avgörande del av programmets inriktning för utvecklingen längs Kongahällavägen är att åtgärder ska utföras för att förbättra trafik- och mobilitetsaspekter (enligt trafikkontorets åtgärdsvalstudie). Det är även längs med Kongahällavägen som en stor del av bebyggelseutvecklingen ska ske, genom en tänkt omvandling till blandstad genom förtätning med bland annat bostäder.

Trafikbuller

Vid utvecklingen av miljön längs Kongahällavägen behöver man beakta ljudsituationen och behov och möjligheter att åtgärda buller. Miljöförvaltningen anser att detta bör lyftas i områdesfördjupningen i programmet för att på så vis styra mot att ljudmiljön beaktas och hanteras i tidigare (fler) processer än enbart i detaljplaner. I samband med åtgärder på infrastrukturen bör man även beakta hur anpassningar och åtgärder kan göras för att även förbättra ljudsituationen på ett effektivt sätt längs Kongahällavägen.

Ljudmiljön är en faktor som påverkar platsers funktion som rekreativsområden och mötesplatser. Vi anser att programmet därför även behöver beakta ljudmiljön i det allmänna rummet. Exempelvis skulle programmet kunna ange en vision om önskad ljudkvalitet och frihet från buller för olika områden inom programområdet.

Industribuller

Eftersom inriktningen i programmet är att befintliga industri- och verksamhetsområden ska kompletteras med bostäder bör man i programskedet belysa vilka begränsningar buller från trafiken i kombination med pågående verksamheter kan ha för planerad bebyggelse i området. Ett område som exponeras för både trafikbuller och verksamhetsbuller kan vara mer komplex och begränsande att planera för bostäder.

Dagvatten

Miljöförvaltningen saknar i programmet ett miljöperspektiv på dagvattenhanteringen. Recipient för dagvatten inom programområde är Torsviken som även är ett Natura 2000-område. Slutlig recipient är dock havsområdet Rivö fjord som omfattas av miljö-kvalitetsnormerna (MKN) för vatten och har av staden klassats som en mycket känslig recipient. Vattenförekomstens status får som utgångspunkt aldrig försämrats. Vi anser att det bör framgå att fördröjning och rening av dagvatten krävs inom programområdet. I den mån det finns kunskap om specifika behov av åtgärder för att minska föroreningsbelastningen i dagvattnet från programområdets delområden, bör detta också beskrivas.

I programhandlingarna anser vi att man bör göra en bedömning av hur den föreslagna utvecklingen kan bidra till att följa miljö-kvalitetsnormen för vatten, i enlighet med åtgärd 6 riktad till kommunerna i vattenmyndigheternas åtgärdsprogram för 2016-2021 (Vattenmyndigheterna, 2016).

Mobilitet och parkering

Det pågår parallella processer och utredningar kring trafiksituationen och mobilitetsåtgärder. Dessa underlag är viktiga utgångspunkter och förutsättningar för programmets genomförande.

Miljömål

Vi saknar en analys och beskrivning av hur programförslaget bidrar till eller påverkar möjligheterna att uppnå stadens lokala miljö-kvalitetsmål.

Kommentar:

Som bemötande till Länsstyrelsen under rubriken "Störande och farliga verksamheter" återfinns ett resonemang kring hur förtätning med bostäder förhåller sig till befintliga verksamhetsområden. Detta har även förtydligats i programhandlingarna.

Enligt den översiktliga kartering som finns för markmiljön i området samt vetenskapen om att stora delar av området tidigare använts som industrimark behöver markmiljön i ett tidigt skede studeras. I vilken omfattning planbesked kommer att sökas och därmed omfattningen av ändrad markanvändning med behov av markmiljöundersökningar är i nuläget oklart. Att utreda alla ytor inom programområdet som möjliggörs för bostäder bedöms i hög grad innebära att både tid och kostnader läggs ner för områden där det i nuläget råder osäkerhet kring om en ändrad markanvändning/exploatering kommer att ske.

Dock bör lämpligheten samt en rimlig genomförandeekonomi studerats innan besked om ett planbesked ges varför frågor rörande markmiljö och andra åtgärder för att säkerställa ovanstående behöver ingå som underlag i planbeskedsansökan alternativt villkoras.

Den tänkta vägkoppling mellan Skyttepaviljongens gata och Gamla Hjuviksvägen har en viktig funktion för att underlätta för den kommande kollektivtrafikförsörjningen. Läget är dock inte närmare studerat och är därmed att se som principiell i nuläget.

Norr om Torslanda torg bör man så långt som möjligt undvika att påverka utpekade naturvärden.

Avseende luftkvaliteten längs Kongahällavägen så bör gaturummet, om vägen omvandlas till mer av en stadsgata, bli mer slutet. Vägsektionen kommer dock även fortsättningsvis vara relativt bred om funktioner för buss, dagvattenhantering m.m. ska kunna rymmas här. Luftmiljö-situationen idag sett utifrån den översiktliga karteringen är bättre

än längs med många andra vägar och stråk i kommunen. Samtidigt medför de trafikåtgärder som på sikt syftar till att minska resandet med bil samt en överflyttning av trafik till kommande tvärförbindelse att trafiken bedömts minska längs med vägen. Programets översiktliga nivå innebär att förutsättningar saknas för att bedöma frågan i detta skede och behöver istället lyftas i kommande detaljplaner.

Buller från trafik och verksamheter får studeras och vid behov hanteras i kommande detaljplaner vilka även kommer att innefatta förändringar i infrastrukturen.

Ett förtydligande infogas i programmet rörande Torslandavikens och Rivö fjords miljöstatus enligt MKN vatten samt förväntad påverkan på recipient i förhållande till den markanvändning som föreslås i programmet. (se bemötande till Länsstyrelsen)

Naturvärden stärks utifrån ett resonemang att de i en framtid annars (dvs. utan ett föregående programarbete) skulle riskera att exploateras. Eventuell skötsel/utveckling av områdena behöver studeras vidare i detaljplaner etc. varför den övergripande inventeringen och föreslagna åtgärder bör ses som ett första steg för ett sådant arbete.

Programhandlingen kompletteras med förtydligande rörande de höga naturvärdena i området norr om Torslanda torg och att hänsyn ska tas till dessa vid exploatering. Generellt ska hänsyn tas till naturvärden om bebyggelse uppförs i anslutning till dessa. Programmets huvudsakliga inriktning är att detta i så liten utsträckning som möjligt ska ske genom att lokalisera föreslagen exploatering på redan ianspråktagen mark.

Programmet har med utgångspunkt av genomförd naturinventering reglerat värdefulla områden till park/natur i programmet. Att sammanfattande beskriva naturvärdena med möjlighet att fördjupa sig i bilagd naturvärdesinventeringen bedöms vara en rimlig detaljeringsgrad i programhandlingen.

Programmet kompletteras med att ett naturområde söder om Rödgårdsvägen pekas ut både för sina naturvärden och rekreativa värden.

Programhandlingen kompletteras med beskrivning av hur programmet förhåller sig till de lokala miljömålen.

8. Göteborgs parkeringsbolag

Styrelsen för Göteborgs Stads Parkering beslutar att tillstyrka förslaget till program för Torslanda, med beaktande av de synpunkter som redovisas under överväganden.

Parkeringsbolaget har inga parkeringsplatser inom programområdet men vill utifrån sitt uppdrag och erfarenhet bidra med nedanstående synpunkter.

Parkeringsans lokaliserings och innehåll är viktiga styrmedel för att åstadkomma hållbar mobilitet och därmed en hållbar stadsutveckling. Parkeringsbolagets övergripande synpunkt är därför att frågan om parkering är av strategisk betydelse, varför den bör förtydligas och ägnas mer uppmärksamhet även i programskedet.

En strategi för placering och planering av parkeringsanläggningar kan stödja programets syfte som t ex att verka för en mer blandad stadsdel och bibehålla handel och service. En strategi för parkering och mobilitet kan också bidra till att förbättra förutsättningarna för pendling mellan Torslanda och centrala Göteborg och till en högre andel hållbart resande.

En strategi skulle mot bakgrund av ovan kunna beskriva:

- hur pendelparkering kan samverka med kollektivtrafik och skapa förutsättningar för högre andel hållbart resande för arbetspendling till och från Torslanda

- ett förhållningssätt för hur god mobilitet kan upprätthållas när mark som idag används för parkering tas i anspråk för tillkommande bebyggelse
- hur parkeringslösningar för de olika fördjupningsområdena kan bidra till önskad utveckling och hur dessa kan samverka så att en bra systemlösning för god mobilitet för programområdet och Torslanda som helhet kan åstadkommas
- att varje utbyggnadsetapp planeras för god mobilitet, där parkering bör planeras för att samverka med kollektivtrafik, gång och cykel
- att parkeringsanläggningar generellt bör förläggas i anslutning till kollektivtrafikpunkter eftersom det främjar hållbart resande

Parkerings geografiska placering är generellt av stor vikt även eftersom lokaliseringen:

- avgör förutsättningarna för samnyttjande av parkeringsplatser
- påverkar möjligheten att samla spridda parkeringsytor och därmed frigöra mark till annat ändamål än parkering
- påverkar intresset för att fortsätta resan med kollektivtrafik
- styr avståndet mellan parkeringsplatser och andra färdmedel än bil
- påverkar potentialen för fordonspooler
- avgör potentialen för att integrera andra funktioner än parkering i anläggningen

Det finns, enligt parkeringsbolaget, en risk att ändamålsenliga och önskade systemeffekter inte uppnås om frågan om parkering hanteras i planeringen för varje delområde, som föreslås i programhandlingen. Istället är det, enligt bolagets uppfattning, viktigt att detta sker för programområdet som helhet. Parkeringsbolaget föreslår därför att programhandlingen utökas med ett avsnitt, med utgångspunkt enligt ovan, som beskriver principer och strategier för hur parkering, kollektivtrafik och mobilitetstjänster bör planeras och samverka för att skapa goda förutsättningar för hållbart resande.

Kommentar:

Programmet har huvudsakligen inriktat sig på att utreda redan ianspråktagen mark lämplig att bredda med användningar som möjliggör blandstad, dvs. bostäder, service, förskola m.m.

Pendelparkeringar bedöms i första hand kunna lokaliseras till ytor där en mer känslig markanvändning inte är lämplig men fortsatt i ett läge som är attraktivt för resande. Större öppna parkeringsytor i föreslagen tätare blandstad riskerar skapa en stadsmiljö som upplevs oaktiverad och i sämsta fall otrygg. Därför bör denna typ av ytor kanske främst utredas att ligga söder om programområdet/Torslandakrysset. Finns fortsatt ett behov att parkeringsplatser i läge som kräver att de ligger inom framtida bostadsområden bör kanske ett parkeringshus utredas. Stadsbyggnadskontoret instämmer i att en samordning här krävs, förslagsvis mellan parkeringsbolaget, trafikkontoret och västrafik och stadsdelsnämnden västra Hisingen.

Då samrådsyttrande blir en del av programhandlingen bedöms ovannämnda synpunkter rörande strategi vid utbyggnad och samnyttjande av parkeringsplatser tillgängliggjorda i denna handling för fortsatt planering av området.

9. Park- och naturnämnden

Förvaltningen ser positivt på att kompletterande bebyggelse föreslås på redan ianspråktaga ytor så som parkering och bebyggda fastigheter. Med fler boende i området kommer besökstrycket att öka på såväl parker som lekplatser. Redan idag är det brist på parkkvaliteter och lekplatser i området. Detta behöver förtydligas. En utveckling av park och lekplatser föreslås i programmet, men det behöver synas i programkartan var och hur detta ska genomföras. Det är viktigt att denna fråga följer med in i arbetet med nya detaljplaner inom programområdet.

Ekonomiska konsekvenser

I programmet uttrycks behov av att befintliga rekreationsområden rustas upp och utökas vilket skulle innebära kostnader för park- och naturnämnden. I kommande detaljplanearbeten behöver kostnader och frågan om finansiering av olika åtgärder utredas vidare.

Barnperspektivet

Fler förskolor föreslås i planområdet vilket är positivt ur ett barnperspektiv. Med fler barn i området kommer besökstrycket på lekplatser att öka vilket ställer krav på utveckling av befintliga lekplatser. Lämpliga lekplatser att utveckla behöver utredas vidare i programarbetet.

Kongahällavägen ska utvecklas med fler och tryggare övergångar vilket kan bidra till att minska vägens barriäreffekt. Detta kan göra det lättare för barn och familjer att ta sig över vägen.

Jämställdhetsperspektivet

En utveckling av idrottsområdet bedöms bidra till att fler människor kan vara engagerade och delaktiga i lokala aktiviteter i sitt närområde.

Genom att utveckla kopplingen mellan Amhult centrum och Torslanda torg förbättras möjligheterna att ta sig tryggt mellan dessa målpunkter på fler sätt än med bil. Detta bidrar till att öka jämställdheten i området.

Mångfaldsperspektivet

I programmet föreslås blandstad med olika boendeformer vilket ger förutsättningar för mångfald inom området.

En utveckling av idrottsområdet bedöms bidra till att fler kan vara engagerade och delaktiga i lokala aktiviteter i sitt närområde.

Genom att förbättra kopplingarna mellan Torslanda torg, Torslandakrysset och Amhult centrum skapas ökar förutsättningarna för människor från de olika områdena att mötas.

Miljöperspektivet

En ökad exploatering skapar ett större underlag för kollektivtrafik samtidigt som förbättringar görs för busstrafiken i området. Tillsammans med förbättrade möjligheter för att ta sig fram med cykel bidrar detta till ökade förutsättningar för ett mer hållbart resande.

Omvärldsperspektivet

Inga särskilda aspekter på frågan funnits utifrån detta perspektiv.

Förvaltningens bedömning

I programmet för Centrala Torslanda föreslås det att kompletteringsbebyggelse i första hand ska placeras på redan ianspråktaga ytor, som parkeringsplatser, bebyggda

fastigheter och övergivna områden. Därmed undviks exploatering av grönytor, vilket park- och naturförvaltningen ser som positivt.

Göteborg Stads Grönstrategi ska enligt programmet vara en av utgångspunkterna för arbetet, men förvaltningen kan inte se hur programmet bidrar till att nå det sociala målet i Grönstrategin, eller hur riktvärdena för parker och naturvärden kan uppnås.

Inom programområdet är det idag brist på parkkvaliteter, vilket bör redovisas i programmet. Det behöver förtydligas i programmet hur såväl det befintliga som det framtida behovet av parker och andra allmänna vistelseytor ska tillgodoses.

1. Tillgång på park

I programområdet är det brist på grönytor med parkkvaliteter. Fler boende i området kommer att göra denna parkbrist ännu mer påtaglig. Enligt Grönstrategins ska planeringen säkerställa god tillgång till parker och naturområden. Det behöver på ett tydligare vis framgå i programkartan var parkkvaliteter ska utvecklas. Kopplingen över Kongahällen förbättras på ett antal platser vilket är bra, men vägen riskerar att ändå upplevas som en barriär på många ställen. Det är därför viktigt att det finns tillräckliga ytor med parkkvaliteter på båda sidor om Kongahällavägen.

2. Tillgänglighet till natur

Tillgången på natur är god inom programområdet, men det är ofta otydligt var det finns stigar och entréer in i naturområdena. Vilket riskerar att göra naturen otillgänglig. Fler boende i området kommer att öka trycket på de kända naturstigar som finns idag. Genom tydligare entréer och bättre kopplingar inom naturområdena kan tillgängligheten till naturen förbättras och denna resurs nyttjas bättre. Kopplingarna till värdefulla naturområden som ligger intill programområdet, så som Torslandaviken, behöver ses över.

3. Lekplatser

Idag finns det tre bostadsnära lekplatser inom eller i direkt anslutning till programområdet. Redan idag efterfrågas en större lekplats av de boende i området. Möjligheten att utveckla någon av de bostadsnära lekplatserna till en stadsdelslekplats behöver undersökas då trycket troligen kommer öka på befintliga lekplatser med fler boende i området. Detta behöver pekas ut på ett tydligare vis i programkartan för att frågan ska kunna tas om hand i kommande detaljplanarbeten i området.

Medskick till den fortsatta processen

En Stadsdelsvis grönplan för Västra Hisingen är under framtagande hos park- och naturförvaltningen. Det är en konkretisering av Grönstrategin på stadsdelsnivå där det undersöks var brister och möjligheter finns för att utveckla grönstrukturen. Park- och naturförvaltningen kommer att skicka ett utkast av dokumentet till programmets handläggare på stadsbyggnadskontoret, att använda som underlag för fortsatt process med att arbeta in Göteborg Stads Grönstrategi i programmet.

Kommentar:

Ett förslag för utveckling av parkkvaliteter har tagits fram av park- och naturförvaltningen som förtydligar en önskad utveckling av park och lekplatser för att säkerställa ett behov som i dagsläget är en brist i området. Förslaget har infogats i programhandlingen.

10. Räddningstjänsten

Räddningstjänsten har tagit del av rubricerad handling.

Överväganden

Räddningstjänstens insatstid i programområdet understiger normalt 10 minuter. Dock finns inget höjdfordon tillgängligt i området inom denna tid.

Då höjdfordon inte finns tillgängligt inom 10 minuter kan räddningstjänstens utrustning inte tillgodoräknas som alternativ utrymningsväg från våningsplan högre än 11 meter från markplan. För ytterligare information kring räddningstjänstens insatsförmåga hänvisas till Råd & Anvisning nr. 110, tillgänglig på www.rsgbg.se/ra.

Befintligt vägnät bedöms ge möjlighet för räddningstjänstens fordon att kunna framföras samt ställas upp på så vis att avståndet mellan fordons uppställningsplats och byggnaders angreppspunkter inte överskrider 50 meter. Vid eventuella förändringar och utbyggnader av vägnätet bör hänsyn tas till framkomlighet för räddningstjänstens fordon.

Räddningstjänsten ser positivt på trafikåtgärder som kan förbättra framkomligheten på Kongahällavägen.

Området har ett befintligt brandpostnät med generellt tillfredsställande avstånd mellan brandposter. Brandposternas kapacitet är för räddningstjänsten i skrivande stund okänd. Vid utökning eller förändring av bebyggelsen, exempelvis planering av högre byggnader, ska hänsyn tas till eventuellt ökat behov av brandvattenförsörjning. Brandpostnätets kapacitet bör ses över så att avstånd och kapacitet överensstämmer med riktlinjerna i VAV P83.

Sydost om området ligger väg 155 som är en primär transportled för farligt gods. Räddningstjänsten ser positivt på att hänsyn tagits till detta och att programområdet avgränsats så att ytterligare känslig bebyggelse inte tillkommer närmre än 150 meter från transportleden.

Bedömning

Förutsatt att brandpostnätets kapacitet säkerställs uppfylla riktlinjerna i VAV P83 i takt med förändring av områdets bebyggelse har räddningstjänsten inget att erinra mot föreslaget program.

Kommentar:

Handlingen revideras – delar av känslig bebyggelse ligger i som närmast 125–130 meter från utpekad farligtgodsled. (väg 155)

11. Stadsdelsnämnden västra Hisingen

Tillstyrker förslaget. Materialet är väl genomarbetat. Förvaltningen har deltagit i projektgruppen inför programmet tillsammans med de planerande förvaltningarna. Det är positivt att det tas ett gemensamt grepp om stadsutvecklingen i Torslanda. Trafiken i Torslanda har varit bekymmersam under många år. När nu trafiknämnden har fattat beslut om Älvegårdsförbindelsen mellan väg 155 och Kongahällavägen samt trafikåtgärder längs Kongahällavägen finns förutsättningar för att bygga fler bostäder och utveckla verksamheter, kommunal service, som skolor, förskolor, simhall och ishall i området. Det är bra att en ny vägsträckning förbi Nordlyckeskolan och Torslanda Idrottsplats finns med i programmet. Västtrafik är positiva till att trafikera den. Det underlättar för resor inom stadsdelen och minskar behovet för föräldrar att skjutsa sina barn med bil till skola och fritidsaktiviteter i området. Bussarna bör även gå till city eller andra målpunkter på Hisingen. Det är viktigt att man inte bara ser att det är en ”buss”, lika mycket

beror det på var och hur ofta samt hur snabbt det går att åka till olika ställen som exempelvis till Volvo.

Det är bra att det finns förslag på olika trygghetsskapande åtgärder i de olika områdena. I det fortsatta arbetet är det viktigt att stadsdelens trygghetssamordnare, Trygg i Västra Hisingen, och polisen finns med. Detta för att centrala Torslanda utformas på ett sätt så att det blir tryggt att bo, verka och förflytta sig i.

Ett inkluderande och välkomnande samhälle med småstadskvaliteter bör eftersträvas i utformandet av Torslanda, för att stärka sammanhållning och minska skillnader i livsvillkor. De som bor i resursstarka områden i Göteborg har bättre hälsa oavsett om de själva har en hög eller låg inkomst. I arbetet med att skapa ett jämlikt Göteborg, och ett jämlikt Västra Hisingen, är det därför av stor vikt att det nya området är lättillgängligt för både Torslandabor och Biskopsgårdens befolkning. I syfte att skapa en hållbar och jämlik livsmiljö kan bostäderna anpassas för att locka människor i alla faser i livet men bör även locka människor med olika socioekonomiska förutsättningar, för att motverka boendesegregationen. Det är även viktigt att aktiviteter och naturområden är lättillgängliga vad gäller transportvägar och tillgång till samhällsservice i närområdet för att möjliggöra samspel och möten.

För att underlätta integrationen är det viktigt med goda kommunikationer till Biskopsgården. Behov finns att kunna ta sig till Torslanda med kollektivtrafik direkt från Biskopsgården, övriga Hisingen och centrala Göteborg. Företagen, butikerna och kommunens verksamheter har idag svårt att rekrytera personal som inte bor i Torslanda eller kör bil på grund av de långa restiderna. Detsamma gäller från centrala Torslanda. Restiden till de många arbetsplatserna i Arendal (ca 30 000), där många torslandabor arbetar redan idag, är med kollektivtrafik cirka 50 minuter inklusive flera byten. Det finns anledning att anta att det blir fler när centrala Torslanda byggs ut. Det är en sträcka på ca 2,5 km fågelvägen som med bil tar ca 15 minuter. Därför är det svårt att motivera invånarna att åka kollektivt. Det behövs alltså bra kollektivtrafik och cykelvägar inte bara till centrala Göteborg utan även till målpunkter inom Torslanda/ Arendal och övriga Hisingen. Det är viktigt att utrymme ges så att pendelparkeringar kan byggas ut inom området.

Programmet nämner närhet till rekreationsområden som viktigt. Idag saknas en säker övergång från programområdet till Natura 2000 Torslandaviken. Förvaltningen har i samarbete med andra kommunala förvaltningar, Göteborgs Hamn och föreningar verkansamma i området tillskapat en populär promenadväg runt viken med information om fågellivet, kulturhistoriska värden som Torslanda gamla flygplats, industriverksamheten, ytterhamnen med mera. Förvaltningen önskar att en säker övergång över väg 155 tillskapas så att många kan ta del av området.

Det har sedan många år funnits starka önskemål från invånarna om fler och större lekplatser i området. Det har även framkommit vid de medborgarbudgetar som förvaltningen har arrangerat. Förvaltningen önskar att detta tas med i de kommande detaljplanerna. Exempelvis skulle en utflyktslekplats kunna tillskapas vid Torslanda idrottsplats när kollektivtrafik dit byggs ut.

Kommentar:

Att göra kollektivt resande till ett attraktivt alternativ till förmån för bil är viktigt för att långsiktigt minska bilresandet och öka attraktiviteten i ett område. Intentionen i programmet sammantaget med arbetet som gjorts inom ramen för trafiken i Torslanda bör ses som ett steg på vägen i den riktningen.

Rörande pendelparkeringar se svar till parkeringsbolaget.

En koppling över till Torsviken ligger utanför programområdet och hanteras därmed inte i programmet.

Rörande lekplatser så kompletteras och tydliggörs programmet avseende detta utifrån ett förslag från park- och naturförvaltningen.

12. Trafiknämnden

Trafikkontoret har läst samrådsversionen för Program för Centrala Torslanda, ett program i vilket trafikkontoret varit aktivt deltagande igenom hela processen. Trafikkontoret har parallellt med arbetet gjort ett antal trafikutredningar kopplade till programområdet. Dessa fastställer på ett tydligt sätt förutsättningarna beträffande trafik, mobilitet och infrastruktur för att möjliggöra en stadsutveckling i enlighet med programmet. Att de är förutsättningar beror till stora delar på att trafiksystemet sedan länge är eftersatt i Torslanda och är i behov av en ordentlig satsning för att komma ikapp, och möjliggöra en hållbar stadsutveckling i Torslanda och inom programområdet.

Samrådshandlingen

Samrådshandlingen för Programmet för Centrala Torslanda beskriver på utmärkt sätt förutsättningarna för stadsutvecklingen för programområdet.

Trafikkontoret menar att det med tydlighet speglar det samarbete som de deltagande aktörerna bidragit med under programarbetet.

Flera referenser görs i programhandlingen till Åtgärdsvalsstudie Trafiken i Torslanda och Systemlösning för trafiken i Torslanda, inklusive Torslanda tvärförbindelse, samt till de trafikutredningar som har varit direkt kopplade till programarbetet. Flera av de viktiga resultat som tagits fram i trafikutredningarna finns också väl beskrivna i programhandlingen, likaså viktiga mål från trafikstrategin.

Beslut i trafiknämnden som rör programarbetet

Såväl Åtgärdsvalsstudie Trafiken i Torslanda som Systemlösning för trafiken i Torslanda, inklusive en tvärförbindelse till Torslanda i läge Älvegårdsförbindelsen, är beslutade i trafiknämnden (Beslut på trafiknämnden i mars 2018, respektive i september 2018). De omfattar totalt investeringar till ett värde mellan 240 mnkr och 400 mnkr kronor, varav Tvärförbindelsen tvärförbindelsen beräknas uppgå till mellan 130 mnkr och 160 mnkr.

Tvärförbindelsen kan dock inte genomföras utan ett genomförande av de övriga åtgärderna, då dessa är beroende av varandra för att skapa en balans i trafiksystemen och uppnå trafikstrategins effektmål på områdesnivå. Däremot finns i skrivande stund inga avsatta medel för dessa investeringar, även om trafiknämnden gett i uppdrag åt trafikkontoret att planera för ett genomförande av åtgärderna. Detta är viktigt att komma ihåg: finansieringen av åtgärderna kvarstår samtidigt som de är en förutsättning för programmet!

Åtgärder på olika nivå

Åtgärderna är fördelade inom samtliga trafikslagområden som gångtrafik, cykeltrafik, kollektivtrafik och biltrafik. De är framtagna i dialog med såväl de planerande aktörerna som med medborgarna i Torslanda. Åtgärderna är fördelade inom steg 2 (effektiviseringsåtgärder), steg 3 (ombyggnadsåtgärder) samt steg 4 (nybyggnadsåtgärder) i

enlighet med den så kallade 4- stegsprincipen. 4-stegsprincipen har till uppgift att se till att inte en mer omfattande åtgärd än nödvändigt föreslås för att uppfylla ett specifikt mål.

Mobilitetsåtgärder

Däremot omfattar inte åtgärdsvalsstudien några direkta steg 1-åtgärder (beteendepåverkande åtgärder) som explicit talar om vad som behöver göras för att uppnå en nödvändig effekt på området. I programhandlingen beskrivs dessa åtgärder som mobilitetsåtgärder, vilket är bra. Dessa är mycket viktiga att jobba med i detaljplaneskedet och därefter, för att få till den nödvändiga omställningen av trafiksystemet som en stadsutveckling inom programmet kräver. Här ligger därför ett stort ansvar på varje kommande detaljplanearbete att se till att mobilitetsåtgärder genomförs tillsammans med de berörda fastighetsägarna. Detta gäller för såväl framtagandet av nya verksamheter som bostäder. Det kan också bli nödvändigt med mobilitetsåtgärder som riktar sig utanför de berörda detaljplanerområdena. Detta får då ses som en del i arbetet med att genomföra de olika åtgärderna i åtgärdsvalsstudien.

Kollektivtrafikåtgärder

Den beslutade Systemlösningen för trafiken i Torslanda medför stora satsningar på kollektivtrafiken inom programområdet. Kollektivtrafikkörfält längs Kongahällavägen samt en förändrad trafiklösning vid Torslanda torg ger kollektivtrafiken en mer attraktiv, prioriterad och framträdande roll i trafiksystemet. Nordlyckeskolan och idrottsplatsen kommer att kunna tillgängliggöras med kollektivtrafik på ett helt nytt sätt som kommer uppmuntra till hållbart resande tillsammans med en satsning på trafiksäkra cykelvägar i området.

Genom att fler kopplingar tillförs i trafiksystemet, inklusive den så kallade Älvegårdsförbindelsen, ges helt nya möjligheter till att effektivisera kollektivtrafiken. Restider kan förkortas och upptagningsområdena kan breddas mot idag. Älvegårdsförbindelsen ska inte ses som en biltrafikåtgärd som leder till ett ökat bilåkande i Torslanda. Istället ska den ses som en nödvändig stadsutvecklingsåtgärd som ger Lillebyområdet den saknade koppling till det statliga vägnätet som Torslandaområdet saknat. Den är en förutsättning för att kunna uppfylla trafikstrategins målsättning i Torslanda, både när det gäller mål för resor och mål för stadsrum. Även om behoven av att åka bil i Torslanda, allt eftersom stadsutvecklingen genomförs, kommer att förändras mot ett mer hållbara resande, kommer det fortsatt finnas ett behov av att ha ett väl fungerande biltrafiksystem för dem som även fortsättningsvis behöver åka bil. De åtgärder som görs inom det hållbara resandet, i Torslanda, och på andra ställen i Göteborg, kommer att bidra till att endast de som har behov av att åka bil kommer att nyttja den. Den satsning som görs på samtliga trafikslagsområden i Torslanda, kommer leda till kollektivtrafiken kan dra nytta av tvärförbindelsen och utveckla den till att bli mer attraktiv. Tvärförbindelsen kommer att bidra till de nödvändiga förutsättningar som behövs för att utveckla Göteborg till den nära storstad som Göteborgs Stad har som mål att utvecklas till.

Fler strukturstudier önskvärda

Trafikkontorets granskning av samrådshandlingen visar att verksamhetsområdet mellan Nordhangsvägen och Torslandakryssat väster om Kongahällavägen ytterligare behöver studeras. Det är framförallt en studie av hur trafik från lokalgatan väster om verksamhetsområdet ska kunna kopplas upp mot Kongahällavägen norröver och väster ut upp mot villagatorna. Vi behöver se över om antalet utfarter kan reduceras och om en gemensam utfart är möjlig att få till med Nordhagsvägen (vägen upp mot Lokeberget).

Syftet är att få till ökad tillgänglighet i området vilket skulle gagna utvecklingen av verksamheter och bostäder för detta området som är en betydande och viktig del av programområdet.

Genomförande och uppföljning

Eftersom ett genomförande av åtgärderna i åtgärdsvalsstudien är nödvändig för ett genomförande av programmet, krävs det att det inom programarbetet tas fram en tydlig genomförandeplan för hur programmet ska genomföras. Här har fastighetskontoret tillsammans med trafikkontoret en viktig uppgift kvar att genomföra innan programmet kan antas. I detta arbete måste utredas hur programmet ska finansieras. Vissa åtgärder bör kommunen stå för, medan andra åtgärder bör finansieras av de fastighetsägare som vill utveckla området. Det är också viktigt att förstå vilka åtgärder som behöver finnas på plats eller vara finansierade, innan detaljplan eller bostadsbyggande kan påbörjas. En handlingsplan för hur dessa åtgärder ska genomföras är därför viktigt att upprätta. Det bör även finnas en tydlig idé hur en uppföljning av de åtgärder som finns i handlingsplanen och hur väl de uppfyller förväntade mål. Till denna uppföljning bör också hållbarhetsarbetet i de olika detaljplanearbetena och resultatet av hållbarhetsarbetet vid upprättandet av detaljplaner för bostäder och eller verksamheter kopplas, då flera åtgärder och mobilitetsaktiviteter genomförs här. Ett sådant uppföljningsarbete bör följa och pågå genom hela genomförandet av programmet, tills det är genomfört, för att det ska finnas möjlighet att följa genomförandet och styra det mot uppsatta mål. Detta tillvägagångssätt bör tillämpas i allt stadsutvecklingsarbete i kommunen, som har mål för det hållbara resandet.

Avslutande ord

För den som framöver kommer arbeta med ett genomförande av programmet i till exempel detaljplaneskedet, blir det mycket viktigt att sätta sig in i, inte bara programarbetet, utan även i Åtgärdsvalsstudie Trafiken i Torslanda, Systemlösning för trafiken i Torslanda samt de trafikutredningar som är kopplande till programarbetet. En viktig roll blir att kontrollera mot handlingsplanen/genomförandeplanen att de åtgärder som behövs för att genomföra en detaljplan eller ge bygglov är genomförda eller finansierade. Om det inte är det gäller det att få nödvändiga åtgärder för ett genomförande finansierade. Genom att följa dessa enkla principer kommer Torslanda att kunna utvecklas till ett attraktiva, nära och hållbara Torslanda för en lång tid framöver.

Kommentar:

Trafikföringen behöver studeras mer i detalj i kommande detaljplaner. Att ett helhetsgrepp tas rörande genomförandefrågorna är viktigt för att få en uppskattning om kostnader och en mer klar bild över genomförandekonomin i kommande detaljplaner.

I övrigt behöver synpunkterna och informationen som rör fortsatt planarbete att beaktas i kommande detaljplanearbete.

13. Västtrafik

Anser att det är positivt att staden tar ett större grepp om centrala Torslanda, där framtida funktion och kopplingar till övriga områden beskrivs.

Koppling till strategier och målbilder

Programmet redogör för den numera antagna målbilden för kollektivtrafik, Målbild Koll2035. Torslandakrysset och Torslanda torg kommer fortsatt vara viktiga målpunkter och att kollektivtrafiken upplevs som attraktiv längs Kongahällavägen och vidare är nödvändigt. Dels för att behålla befintliga resenärer men även för att attrahera fler.

Trafikutredningen tillhörande programmet lyfter fram en potential i ökad andel kollektivtrafikburna resenärer från programområdet, då merparten av befintlig bebyggelse ligger inom gång- och cykelavstånd från hållplats. Programmet går i linje med målbilden vad gäller *hela resan*, med nya länkar för områdestrafik, utbyggt gång- och cykelsystem samt en utökning av antalet strategisk placerade pendelparkeringar. Målbild Koll2035 konkretiserar främst stomnätet, men även områdestrafiken som matar till stomnätet behöver hålla hög kvalitet. Just därför är framkomligheten och att den säkras längs Kongahällavägen av stor vikt. I samband med en ombyggnad av Kongahällavägen bör även befintliga hållplatser utefter stråket ses över tillsammans med Västtrafik.

Förutsättningar för hållbart resande

I programmet beskrivs färdmedelsfördelningen idag där de hållbara transporterna ligger lägre än snittet i Göteborg totalt. Programmet tar upp åtgärdsförslag som syftar till att öka andelen som väljer att resa hållbart. Exempelvis föreslås flertalet upprustningar av gång- och cykelinfrastruktur. Inom programområdet nås viktiga servicefunktioner som skola, vård, handel, arbete och kultur. Ofta inom gång eller cykelavstånd vilket uppmuntrar till hållbara transportval för kortare resor. Ett starkt kollektivtrafikstråk går genom planområdet med god turtäthet större delen av dygnet, även kvällar och helger. En förtätning längs stråket ger ett större underlag vilket ses som positivt ur kollektivtrafiksynpunkt då framtida utökningar av kollektivtrafik kan motiveras. Ambitioner om att tillskapa ytterligare platser för pendelparkering och utöka redan befintliga, ses som positivt då kollektivtrafiken inte kan vara yttäckande i alla relationer. Bil är det dominerande trafikslaget från/till centrala Torslanda idag. Västtrafik ser inga åtgärder i programförslaget som syftar till att begränsa biltrafiken. Exempelvis har trafikstrategins målprinciper om 25% minskad bilandel till 2035 frångåtts vid nyttoberäkningar av en tvärförbindelse. Programmet behandlar visserligen hur mobilitetsåtgärder ska tas fram i ett senare skede, men även i programstadiet är det viktigt att på strategisk nivå peka på vikten av hållbara transportval och sedan aktivt se till att dessa möjliggörs.

Prioritering av trafikslag

Med tanke på stadens höga ambitioner om att minska biltrafiken till förmån för kollektivresande, gång och cykel, är det viktigt med en tydlig prioritering av dessa trafikslag i området. Att busskörfält prioriteras på Kongahällavägen ses som en nödvändighet för att säkra pålitligheten och även för att erbjuda ett realistiskt alternativ till bilen.

Tvärförbindelsen kommer öka biltrafiken ytterligare, även om framkomligheten blir bättre för buss på Kongahällavägen om bilbelastningen minskar, uppmuntrar en attraktiv bilförbindelse som tvärförbindelsen blir, till ökad bilanvändning. Västtrafik har ingen ambition av att trafikera en tvärlänk initialt då Amhults resecentrum är utpekad som nod i kollektivtrafiksystemet, vilket hade lett till att restidskvoterna för kollektivtrafik jämfört med bil till/från programområdet hade försämrats ytterligare. Viktigt är även att fundera på hur en tvärlänk hade styrt om besöksströmmar till lokal handel, exempelvis på Torslanda torg eller Torslandakrysset. I inkomna medborgarförslag nämns trafiksituationen och önskemål om förbättrad kollektivtrafik. Det har visat sig att många städer som arbetat aktivt med prioritering av gång, cykel och kollektivtrafik märker en tydlig skillnad i upplevelse av stadsrummet när biltrafiken minskar till förmån för tidigare nämnda transportslag, även bilister. Västtrafik önskar att staden hade valt att arbeta med andra lösningar för att begränsa bilanvändande, inte enbart ur miljösynpunkt även ur trivselaspekter för invånare längst stråket och ur trängselproblematik. Västtrafik är gärna med i fortsatt dialog om att konkretisera dessa lösningar, där attraktiv kollektivtrafik naturligtvis är en viktig parameter.

Sociala perspektiv ur kollektivtrafiksynpunkt

Att satsningar görs på anslutande länkar till kollektivtrafiksystemet ses som mycket positivt, det förstärker upplevelsen av ett sammanhängande stråk och upprustning av exempelvis gångvägar vad gäller belysning skapar en ökad känsla av trygghet. Ett ökat underlag för resande i kollektivtrafiken under större delen av dygnet bidrar även till mer liv och rörelse i området då kollektivtrafikresenärer rör sig ute i stadsmiljön på annat vis än vad bilister gör. Som tidigare nämnt är viktiga funktioner samlade inom programområdet vilket bidrar exempelvis till ökad självständig rörlighet för barn och unga. Tilltänkt koppling för buss -Skyttepaviljongens gata och Gamla Hjuviksvägen via Torslandavallen ökar tillgängligheten i området och skapar en möjlig resrelation mellan olika områden inom centrala Torslanda. Dialog om hållplatslokalisering på ovanstående sträcka är nödvändig.

Fortsatt arbete

Västtrafik ser fram emot att medverka i att omsätta programmet i fysiska planer, handlingsplaner och åtgärder.

Kommentar:

Trafikstrategin anger ett flertal mål som ska uppnås fram till år 2035. Ett effektmål är att minska bilresandet med cirka 25 procent jämfört med år 2011. Denna minskning av bilresande anses variera mellan olika stadsdelar. I Torslanda bedöms andelen bilresande minska i något lägre takt. Vilket enligt den fördjupade trafikutredningen (bilaga) bedömts har resulterat i cirka 10 % minskning.

Trafikkontoret beskriver syftet med tillförandet av en tvärförbindelse i den åtgärdsvalsstudie man tagit fram,

”Genom att fler kopplingar tillförs i trafiksystemet, inklusive den så kallade Älvegårdsförbindelsen, ges helt nya möjligheter till att effektivisera kollektivtrafiken. Restider kan förkortas och upptagningsområdena kan breddas mot idag. Älvegårdsförbindelsen ska inte ses som en biltrafikåtgärd som leder till ett ökat bilåkande i Torslanda. Istället ska den ses som en nödvändig stadsutvecklingsåtgärd som ger Lillebyområdet den saknade koppling till det statliga vägnätet som Torslandaområdet saknat. Den är en förutsättning för att kunna uppfylla trafikstrategins målsättning i Torslanda, både när det gäller mål för resor och mål för stadsrum. Även om behoven av att åka bil i Torslanda, allt eftersom stadsutvecklingen genomförs, kommer att förändras mot ett mer hållbara resande, kommer det fortsatt finnas ett behov av att ha ett väl fungerande biltrafiksystem för dem som även fortsättningsvis behöver åka bil.”

14. Göteborg Energi Nät AB

Vi kommer i samband med ut- och ombyggnationen centrala Torslanda att bygga en omfattande struktur med transformatorstationer och ledningar i området och önskar planstöd för dessa i form av E- och U-områden i kommande detaljplaner.

Även höjdsättning av stationslägen och omkringliggande ytor är av stor vikt för att säkerställa en säker drift av elnäten i framtiden.

Utformningen av korsningen Låkebergsgatan / Konghällavägen är av särskilt intresse för oss då vi har många 12kV-ledningar där, vilket kan medföra stora flyttkostnader.

Kommentar:

Noteras.

15. Göteborg Energi Fjärrvärme AB

Vi har tagit del av ovanstående ärende och vi har inget att erinra.

Kommentar:

Noteras.

16. Göteborg Energi Fjärrkyla AB

Vi har tagit del av ovanstående ärende och vi har inget att erinra.

Kommentar:

Noteras.

17. Göteborg Energi Gasnät AB (GEGAB)

Vi har driftsatta gasledningar i stora delar av området. Se röda (4 bar) och blå (0,1 bar) ledningar i bifogad fil (Torslanda_centrala).

Gasledningarna måste beaktas i det fortsatta arbetet. Göteborg Energis ”Bestämmelser vid markarbeten” skall följas.

Kommentar:

Noteras.

18. Göteborg Energi GothNet AB

Inom planområdet har vi befintliga ledningar och kanalisation som måste beaktas och hanteras inom projektet. Dessa är redovisade på Samlingskartan.

Vi är intresserade av att delta i kommande projektering för att tillgodose behovet av fibertjänster inom planen och bevaka vad som behöver göras med befintligheterna.

Kommentar:

Noteras.

19. Fastighetsnämnden

Förslaget till program för Centrala Torslanda inom stadsdelen Torslanda tillstyrks med beaktande av de synpunkter som redovisas i tjänsteutlåtandet.

Sammanfattning

Programområdet ligger på Västra Hisingen, en dryg mil från centrala Göteborg. Området omfattar både bebyggda och obebyggda delar, från Torslanda torg i norr till Torslandakryset och det tidigare flygplatsområdet vid Amhult i söder.

I programmet föreslås att totalt uppemot 2 200 nya bostäder ska kunna byggas i området genom kompletteringar samt omvandling inom områden som idag huvudsakligen innehåller bebyggelse med industri- och verksamhetslokaler. Inriktningen är att skapa en blandstad med både bostäder och verksamheter. Genom föreslagen utveckling kan det stråk längs Gamla Flygplatsvägen och Kongahällavägen som förbinder Amhult Centrum med områdena kring Torslanda torg, ges en mera attraktiv, levande och trygg stadsmiljö än vad den har idag.

Kommunen äger och disponerar en del exploateringsbar mark inom området, men den övervägande delen av tillskottet av ny bebyggelse avses ske inom privatägda fastigheter eller fastigheter som upplåts med tomträtt till privata bolag.

Någon planering för en mera omfattande expansion av handel föreslås inte ske inom området. Utvecklingspotentialen ligger framförallt i att få fler Torslandabor och Öckeröbor att välja Amhult Centrum framför andra handelsplatser. Torslanda torg ska också

stärkas som ett attraktivt bostadsnära centrum. Närservice av olika slag ska samtidigt kunna etablera sig i lämpliga lägen i tillkommande bebyggelse.

Trafiksituationen på och kring Kongahällavägen genom centrala Torslanda är idag ansträngd med köbildningar under högtrafik. En förutsättning för bebyggelseutvecklingen i enlighet med programmet är att den *systemlösning för trafiken i Torslanda* som trafikkontoret tagit fram på trafiknämndens uppdrag genomförs.

Genom att programmet har en översiktlig karaktär där endast enkla volymstudier och skisser gjorts för delområdena har inga egentliga exploateringskalkyler ännu gjorts. Programområdet kommer att delas upp i ett flertal detaljplaner, och genomförandet av föreslagen bebyggelseutveckling kommer att ske etappvis och succesivt över en lång tidsperiod. Fördjupade exploateringsekonomiska bedömningar behöver göras för respektive delområde innan och under kommande planarbeten, och ur olika parterers perspektiv. På en översiktlig nivå gällande hela programområdet bedöms dock genomförandekonomin vara god.

Genomförs den planering och bebyggelseutveckling som föreslås och som stadsbyggnadskontoret och byggnadsnämnden önskar få synpunkter på, kommer områden som idag helt eller delvis används för industriverksamhet att få en i stor utsträckning annan användning. Ur ett näringslivsperspektiv kan detta vara negativt. Fastighetskontoret ser dock så stora vinster och positiva värden i att Torslanda kan knytas samman med en mer attraktiv bebyggelse- och stadsmiljö i stråket mellan Amhult och Torslanda torg, att detta överväger de negativa effekterna av att industrimark försvinner.

Fastighetskontoret ser positivt på inriktningen i programmet, men vill betona att närmare studier kring exploateringsgrad, innehåll och utformning behöver göras för respektive delområde inför ansökningar om planbesked samt kopplat till förprovningarna, för att säkerställa att detaljplanerna blir ekonomiskt genomförbara.

Ekonomiska konsekvenser

Programmet omfattar ett relativt stort område med ett antal olika delområden som sinsemellan har olika karaktär och förutsättningar. Kommunen äger viss mark inom området som bedöms kunna planläggas för ny bebyggelse och därefter säljas, men den övervägande delen av marken ägs av andra intressenter. Ett par mindre kommunägda, tomträttsupplåtna fastigheter ingår också, och eventuellt kan en omvandling till blandstad med bostäder även komma att ske inom en större tomträttsupplåten industrifastighet, vilket skulle kunna öka kommunens intäkter genom högre tomträttsavgäld, eller ge en inkomst efter försäljning till ett högre värde än vad nuvarande markanvändning skulle ge.

Genom att programmet har en översiktlig karaktär där endast enkla volymstudier och skisser gjorts för delområdena har inga egentliga exploateringskalkyler ännu gjorts. Programområdet kommer att delas upp i ett flertal detaljplaner, och genomförandet av föreslagen bebyggelseutveckling kommer att ske etappvis och succesivt över en lång tidsperiod. Fördjupade exploateringsekonomiska bedömningar behöver göras för respektive delområde innan och under kommande planarbeten, och ur olika parterers perspektiv. På en översiktlig nivå gällande hela programområdet bedöms dock genomförandekonomin vara god. Området är attraktivt idag, och bedöms kunna bli ännu mer attraktivt genom föreslagen utveckling. En exploatering med sammantaget över 2 000 bostäder och utifrån de nivåer vad avser markvärden för byggklar mark som kan antas bli aktuella, bör de investeringar i åtgärder på allmän plats och upprustning/förbättring av annan infrastruktur som är hänförlig till exploateringen, kunna finansieras. I stor utsträckning är infrastrukturen redan utbyggd. I denna bedömning beaktas dock inte utbyggnaden av en ny tvärförbindelse i Torslanda (Älvegårdsförbindelsen), som inte föreslås belasta exploateringsprojekten i Centrala Torslanda och Amhult.

För fastighetsnämnden bedöms exploateringsekonomin sammantaget kunna ge överskott vad avser de delprojekt där kommunägd mark kommer att kunna exploateras, men som ovan nämnts behöver fördjupade ekonomiska bedömningar göras för respektive detaljplan. Vad avse de detaljplaner där kommunen inte äger någon exploateringsbar mark bör principen vara att fastighetsnämnden får full kostnadstäckning för utgifter för iordningställande av allmän plats mm genom tecknande av exploateringsavtal.

Barnperspektivet

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Mångfaldsperspektivet

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Jämställdhetsperspektivet

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Miljöperspektivet

Föreslagen bebyggelseutveckling och exploatering avser huvudsakligen redan ianspråktaga och hårdgjorda ytor.

Omvandlingen och förtätningen i syfte att skapa ytterligare blandstadsbebyggelse i Centrala Torslanda och i Amhult, med dess kollektivtrafikknutpunkt Amhult resecentrum, i kombination med att göra området mer attraktivt för gång- och cykeltrafik inom området, bör gynna ett hållbart resande.

Omvärldsperspektivet

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Ytterligare förutsättningar samt föreslagna förändringar

Turordningen och områdesavgränsningen av delområdena inom programområdet i redogörelsen nedan skiljer sig något från redovisningen i programmet.

Amhult Centrum – tidigare etapper

Detaljplanen för den första etappen av Amhult Centrum antogs för cirka 15 år sedan varefter utbyggnaden påbörjades. Därefter har en detaljplan för Amhult Centrum etapp 2 arbetats fram och antagits omfattande områden öster om den första centrumbebyggelsen. Inom etapp 2 ingår bland annat Amhult resecentrum med dess busstorg som nu utgör en viktig kollektivtrafikknutpunkt i området. Inom etapp 2 pågår fortfarande byggande, framförallt av bostadsbebyggelse.

Amhult – områden kring Gamla Flygplatsvägen

Det nu aktuella programområdet gränsar till Amhult Centrum etapp 2 och tar här vid för att inkludera och omfatta områdena kring Gamla Flygplatsvägen fram till Torslandakrysset och ytterligare ett litet stycke österut. För området närmast Amhult Centrum, som kan sägas utgöra Amhult Centrum etapp 3, föreslår stadsbyggnadskontoret en blandad stadsbebyggelse med 200-300 lägenheter i 3-5 våningar med möjlighet till högre byggnader där det kan prövas lämpligt. Innan bostäder kan tillkomma här behöver vissa befintliga verksamheter omlokaliseras. Framförallt gäller detta en befintlig mindre industriverksamhet med skyddsavstånd på 200 meter till bostäder. Markägoförhållandena inom detta område är blandade, med både privatägd och kommunägd mark, inkluderande två tomträtsupplåtna fastigheter.

Sydost om Torslandakrysset

Ytterligare ett steg åt nordost, omedelbart sydost om Torslandakrysset, ligger bebyggelse som tidigare eller fram till nyligen använts för industriverksamhet, där den största verksamheten utgjorts av Entrematic (tidigare Crawford Door) som förra året beslutade att lägga ned verksamheten i Göteborg. Byggnaderna och tomträtten till fastigheten Röd 104:1 har (genom ett bolag) nyligen överlåtits till Aspelin-Ramm Fastigheter. Aspelin-Ramm äger sedan tidigare den intilliggande fastigheten Röd 104:2 som idag bland annat inrymmer bygghandel och kontorsverksamhet. Åtminstone inledningsvis kommer Aspelin-Ramm enligt vad de uppger endast att hyra ut de tomställda lokalerna med korttidskontrakt för att få tid att fatta ett affärsmässigt välgrundat beslut om den fortsatta användningen av fastigheten.

Aspelin-Ramm har till stadsbyggnadskontoret ställt frågan om det skulle vara möjligt att få fram en ny detaljplan som också medger bostäder inom de aktuella fastigheterna. En ansökan om planbesked skulle också kräva fastighetsnämndens medgivande. Stadsbyggnadskontoret har mycket preliminärt bedömt att det nog skulle vara möjligt med bostäder med hänsyn till dels befintliga störningar från omgivningen, dels vilka typer av verksamheter som gällande detaljplan möjliggör för angränsande industrifastigheter i sydost. I programsamrådet ställs därför frågan om det aktuella området även fortsättningsvis bör utgöra ett område för verksamheter, eller om en utveckling mot blandstad inkluderande bostäder är önskvärd.

Norr och väster om Torslandakrysset

Väster om Torslandakrysset ligger områden där kommunen äger en relativt stor del av marken (del av Röd 2:45) och där programmet visar förslag på ändrad markanvändning. Norr om Flygledarevägen finns ett område med naturmark på kommunägd mark som sträcker sig upp till den tidigare sträckningen av Hjuviksvägen och den kvarlämnade vägbanan av denna. Inom området finns även två småhus, varav det ena på den kommunägd marken. Här föreslår programmet dels en förskola med 6-8 avdelningar med angoring från Flygledarevägen, dels (i den norra delen) bostadsbebyggelse med 70-100 lägenheter invid (och över) den bergskärning som gjorts för den tidigare Hjuviksvägen. Det har ännu inte studerats om det småhus på kommunens mark, som hyrs ut till privatpersoner, kan och bör ligga kvar om förslaget genomförs. Det behöver också studeras närmare vilka åtgärder som krävs för att trafiksituationen på Flygledarevägen ska fungera morgnar och eftermiddagar om en förskola lokaliseras i enlighet med förslaget.

På kommunens mark allra närmast Torslandakrysset, norr om den privatägda fastigheten Röd 103:1, finns förslag om att lokalisera en mindre simhall, som i enlighet med idrotts- och föreningsnämndens strategi för Göteborgs sim- och badanläggningar borde kunna byggas någonstans i Torslanda/Björlanda. Platsen har översiktligt studerats och bedömts kunna fungera. Läget bedöms vara bra för en simhall, men även andra lokaliseringar kan vara aktuella.

Längs Kongahällavägen, från Torslandakrysset och drygt 600 meter åt nordväst, ligger idag ett mindre industri- och verksamhetsområde, där huvuddelen av industribebyggelsen ligger sydväst om vägen. På den nordöstra sidan av Konghällavägen är bebyggelsen mera blandad, med verksamheter, ett par bensinstationer samt några äldre småhus. Trafikmatningen till de flesta av fastigheterna sker via en parallellväg till Kongahällavägen (Nordhagsvägen).

Inom detta område, på båda sidor av Kongahällavägen, finns önskemål från privata fastighetsägare om att kunna utveckla deras fastigheter, varav en del framförallt för en utveckling av befintliga verksamheter och andra genom att kunna uppföra ny bebyggelse som också innehåller bostäder. Den ytmässigt största fastigheten på den sydvästra sidan (Röd 86:3) har förvärvats av Sverige AB som önskar uppföra bebyggelse med en hög andel bostäder.

I programmet föreslår stadsbyggnadskontoret att området ska kunna utvecklas till blandstad, med förutsättningar för befintliga verksamheter att växa, men också ny bostadsbebyggelse och nya verksamheter. I ny bostadsbebyggelse ska lokaler i bottenvåningar prövas i strategiska lägen och i viktiga stråk. Om området på den nordöstra sidan av Kongahällavägen ska utvecklas med ett större bostadsinnehåll bör bensinstationerna omlokaliseras till andra lägen, bland annat ur risksynpunkt.

Ytterligare ett kort stycke åt nordväst längs Kongahällavägen ligger en befintlig vårdcentral i en låg byggnad på en relativt stor tomt (Närhälsan – Torslanda Vårdcentral – Nordhagsvägen 2A – inom Röd 135:1) vilken ägs av det kommunägda bolaget Förvaltnings AB Göteborgslokaler. I programmet föreslås en effektivare markanvändning av fastigheten med bebyggelse närmare gatan med lokaler i bottenvåningen och bostäder i 3-4 våningar (60-80 lägenheter). Göteborgslokaler har visat intresse för en sådan utveckling.

Torslanda torg

Torslanda torg utgjorde tidigare det egentliga centrumet i Torslanda. Detta förändrades genom tillkomsten av Amhult Centrum, men redan innan dess hade förutsättningarna för handel vid Torslanda torg försämrats genom den generella strukturomvandlingen inom handeln. Idag tillhandhåller Torslanda torg framförallt närservice till den närmaste omgivningen. Torslanda torg ägs idag av Fastighets AB Balder (genom ett dotterbolag). Balder vill utveckla torget och tillföra ny bostadsbebyggelse till platsen. I programmet bedömer stadsbyggnadskontoret att kompletteringen bör kunna avse 150-250 lägenheter. Kompletteringar inom andra fastigheter i Torslanda torgs närområde där ansökningar om planbesked gjorts bör kunna ge ytterligare 100-200 bostäder.

Kommunal service

Det har bedömts möjligt att klara behoven av förskola och skola inom programområdet med det antal nytillkommande bostäder som föreslås, dels inom befintliga tomter för utbildningsändamål, dels genom de nya platser för förskolor som redovisas. Det kan också bli aktuellt att integrera utbildningslokaler inom något/några av de områden för blandstadsbebyggelse som redovisas i programmet.

Torslanda Idrottsplats är en viktig resurs för idrotts- och föreningslivet i Torslanda och ska kunna utvecklas.

Som ovan nämnts kan det bli aktuellt att bygga en mindre simhall inom programområdet, och ett läge invid Torslandakrysset förordas, men även andra lokaliseringar är tänkbara. Politiskt beslut i kommunfullmäktige gällande investeringsplan för idrotts- och föreningsnämnden där förslaget om simhall i Torslanda tros komma att ingå kan fattas i juni 2019.

Genomförandefrågor

Området har i stor utsträckning utbyggd infrastruktur som också kan betjäna nytillkommande bebyggelse, men kompletteringar, upprustningar och anpassningar av anläggningar behöver göras. Detta gäller såväl vägar, gator, gång- och cykelvägar och va-ledningssystem. Vissa natur- och rekreationsområden behöver också rustas upp, och mindre parker/lekplatser anläggas.

Den möjliga bebyggelseutveckling som redovisas i programmet avser huvudsakligen omvandling av redan bebyggda områden. Kommunen äger och disponerar en del exploateringsbar mark inom området, men den övervägande delen av tillskottet av ny bebyggelse avses ske inom privatägda fastigheter eller fastigheter som upplåts med tomträtt till privata bolag.

Programmet redovisar ingen föreslagen indelning i detaljplaner eller tänkt etapp- och utbyggnadsordning. Inom delar av programområdet är markägoförhållandena relativt splittrade med många fastighetsägare, framförallt gäller detta inom industri- och verksamhetsområdet vid Kongahällavägen, men det gäller även till viss del området söder om Gamla Flygplatsvägen, närmast Amhult Centrum etapp 2. Inom sistnämnda område finns det som tidigare nämnts även en verksamhet som kräver skyddsavstånd till bostäder, och som måste omlokaliseras innan bostadsbyggande sker. Det kommer att krävas en hel del förberedande åtgärder i form av markförvärv/-överlåtelse samt troligen också förberedelser för omlokaliseringar av vissa andra verksamheter utöver den nämnda verksamheten med skyddsavstånd, innan det är lämpligt att påbörja detaljplanarbeten för blandstadsbebyggelse här.

Inom andra delar av området där utveckling som kräver ny detaljplan föreslås kunna ske är ägandet samlat i en eller några få ägares hand, och där det kan gå kortare tid till möjlig planstart. Detta är förhållanden som kan komma att påverka valet av indelning i detaljplaner och utbyggnadsetapper samt i vilken turordning områdena utvecklas. Men det finns även andra faktorer som påverkar lämplig och möjlig indelning i detaljplaner och utbyggnadsordning, till exempel lämplig etappindelning av åtgärder på allmän plats och infrastruktur, inkluderande avgränsningen av områden och fastighetsägarkretsar för fördelning av kostnader för finansiering eller medfinansiering av åtgärderna. Även samordning av planering och utbyggnad av bostäder och kommunal service, framförallt avseende förskola och skola, kan ha en påverka turordningen.

Lämplig indelning i detaljplaner behöver studeras vidare efter programsamrådet, och kopplat till detta även framtagande av genomförande- och finansieringsplaner av åtgärder på allmän plats, i vissa fall även inkluderande åtgärder utanför de enskilda detaljplanerna. I så stor utsträckning som möjligt bör åtgärderna identifieras och översiktligt kostnadsberäknas i samband med framtagande av utredningsskisser före ansökan om planbesked, och i de fall detta inte är gjort, under förprövningsfasen innan byggnadsnämnden fattar beslut om planbesked. Inom Göteborgs stad ska i detta arbete en samverkan ske mellan stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret, trafikkontoret och i en del fall även park- och naturförvaltningen och förvaltningen för kretslopp- och vatten. Innan start av detaljplaner som förutsätter att fastighetsägare finansierar och/eller medfinansierar åtgärder på allmän plats eller utanför planområdet genom exploateringsbidrag bör föravtal tecknas mellan fastighetskontoret och berörda fastighetsägare. Innan detaljplanerna antas ska exploateringsavtal tecknas mellan fastighetsägarna och fastighetsnämnden.

I den *Systemlösning för trafiken i Torslanda* som trafiknämnden beslutat om ingår ett stort antal mindre åtgärder i centrala Torslanda på och inom området kring Kongahällavägen (utifrån genomförd åtgärdsvalsstudie). En del av dessa åtgärder innebär en förbättrad ”lokal infrastruktur” som är till nytta för och värdehöjande för fastigheter där exploatering och omvandling för nya ändamål kommer att möjliggöras genom ny detaljplan. I dessa fall är det rimligt att fastighetsägarna medfinansierar åtgärderna via exploateringsbidrag enligt ovan, och enligt en transparent fördelningsgrund. Fastighetskontoret och trafikkontoret avser att under 2019 påbörja ett arbete med att ta fram ett förslag på underlag för vilka av trafikåtgärderna medfinansiering bör bli aktuellt, samt till vilka exploateringsprojekt dessa bör kopplas, samt ett förslag på fördelningsgrund.

Riskerna för att det finns förorenad mark är stora inom åtminstone delar av de industriområden som föreslås kunna omvandlas till blandstad inkluderande bostäder, och detta måste utredas och undersökas närmare inför och under kommande detaljplanarbeten.

Inom delar av programområdet finns risk för översvämningar vid kraftigt regn. Framförallt gäller detta Kongahällavägens södra del samt områdena söder om Torslandakrysset. I samband med att åtgärder genomförs på Kongahällavägen bör kapaciteten i ledningssystem och vägdiken ses över, och kretslopp och vatten önskar att det studeras om det grönområde/park som föreslås norr om rondellen vid Kongahällavägen/ Torslandavägen kan utformas så att en fördröjning av dagvattnet åstadkommes, till exempel genom en damm eller våtmark.

För områdena söder om Torslandakrysset ligger idag marknivåerna ned mot +1,4 meter över havet. Vid eventuellt kommande detaljplanearbete för området kommer krav ställas på en lägsta färdig golvhöjd på minst +2,5 meter över havet, och tillgängliga förbindelser till angränsande högre belägna områden ska säkerställas vid planeringen och höjdsättningen av området. Delar av området *bedöms* ha ett visst skydd mot stigande vattennivåer genom en befintlig vall längs väg 155.

Förvaltningens bedömning

Genomförs den planering och bebyggelseutveckling som föreslås och som stadsbyggnadskontoret och byggnadsnämnden önskar få synpunkter på, kommer områden som idag helt eller delvis används för industriverksamhet att få en i stor utsträckning annan användning. Ur ett näringslivsperspektiv kan detta vara negativt. Fastighetskontoret ser dock så stora vinster och positiva värden i att Torslanda kan knytas samman med en mer attraktiv bebyggelse- och stadsmiljö i stråket mellan Amhult och Torslanda torg, att detta överväger de negativa effekterna av att industrimark försvinner. Detta gäller även kontorets inställning till en omvandling till blandstad inom fastigheterna Röd 104:1 och 104:2 sydost om Torslandakrysset.

Att uppnå en hög bebyggelsestäthet i nya och omvandlade bebyggelseområden i Amhult och övriga centrala Torslanda är angeläget i ett övergripande planeringsperspektiv utifrån området karaktär av tyngdpunkt, vilken utöver sitt utbud av handel och annan service idag också betjänas av god kollektivtrafik.

Fastighetskontorets positiva inställning till en omvandling till blandstad förstärks av att ett tillskott på drygt 2 000 bostäder är ett viktigt bidrag till bostadsförsörjningen i Göteborg. Särskilt välkommet är tillskottet av lägenheter i flerbostadshus i ett centralt läge i ett område som Torslanda, som domineras av småhusbebyggelse. Nya bostäder med god fysisk tillgänglighet i detta område bör vara intressant för många äldre som idag bor

i småhus i området. Detta kan också skapa positiva flyttkedjor genom att småhus frigörs för barnfamiljer, som i sin tur lämnar lägenheter som tillförs bostadsmarknaden.

Vid Kålhagen sydväst om Kongahällavägen finns en befintlig förskola, delvis i tillfälliga paviljonger, som behöver ersättas med nya förskolelokaler (del av fastigheten Röd 2:46). Platsen är på programkartan markerad för utbildning. Fastighetskontoret önskar få prövat om det är möjligt att integrera en förskola i bebyggelse som också inrymmer bostäder. Läget utmed Kongahällavägen gör att det bör vara positivt för stråket och bebyggelsemiljön med en något högre byggnad (4-5 våningar) än vad en renodlad förskolebyggnad skulle innebära.

Sammanfattningsvis ser fastighetskontoret positivt på inriktningen i programmet, men vill betona att närmare studier kring exploateringsgrad, innehåll och utformning behöver göras för respektive delområde inför ansökningar om planbesked samt kopplat till förprovningarna, för att säkerställa att detaljplanerna blir ekonomiskt genomförbara.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret delar fastighetskontorets uppfattning att närmare studier kring exploateringsgrad, innehåll och utformning behöver göras för respektive delområde i samband med bedömningen av inkomna planbesked och vid förprovningar. En strategi rörande etappindelning behöver även tas fram inför kommande planläggning.

Det bör säkerställas i samband med planbeskedet (alternativt villkoras) att marken är lämplig att bebygga avseende markföroreningar alternativt att eventuella föroreningar är möjliga att åtgärda.

Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att bostäder fortsatt bör kunna prövas i och i anslutning till fastigheterna Röd 104:2 med flera under förutsättning att det i planbeskedet säkerställs att det är möjligt att hantera de planeringsmässiga knäckfrågorna på platsen. Dessa bedöms vara störningar från omkringliggande verksamheter, markföroreningar samt att marken är låglänt, under +2,5 meter ö.h. Dessa sammantaget ställer både krav på bebyggelsens struktur samt höjdsättning av närliggande gator.

Den mark med ett småhus som i dagsläget hyrs ut av kommunen kommer i programmet att omfatta ett område som pekats ut som lämpligt för bostadsanvändning. Nuvarande nyttjande strider inte mot den framtida föreslagna användningen och frågan bedöms kunna utredas vidare efter programarbetet.

Som bemötande till Länsstyrelsen under rubriken "Störande och farliga verksamheter" återfinns ett resonemang kring hur förtätning med bostäder förhåller sig till befintliga verksamhetsområden. Detta har även förtydligats i programhandlingen.

Stadsbyggnadskontoret ser positivt på att befintlig förskola, som fastighetskontoret föreslår, kan omvandlas att rymma både bostäder och förskola, viktigt dock att det i kommande detaljplan säkerställs att tillräckliga ytor skapas för förskola och förskolegård. Hanteringen av detaljplanen behöver beakta belastningen på Kongahällavägen och den förutsättning som detaljplanen anger, dvs. att Tvärförbindelsen och trafikåtgärderna som planeras för längs Kongahällavägen är en förutsättning för en utbyggnad av bebyggelse/bostäder i området.

Bemötande angående låglänt mark återfinns i bemötande till Länsstyrelsens yttrande.

I övrigt behöver synpunkterna och informationen som rör fortsatt planarbete att beaktas i kommande detaljplanearbete.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

20. Länsstyrelsen

Har följande synpunkter:

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

Programmet visar på en utveckling av centrala Torslanda. Länsstyrelsen anser att planprogrammets inriktning är positiv. Kommunen föreslår exploateringar för blandstad, bostäder och kommunal service. Även rekreations- och idrottsområden har identifierats och fått riktlinjer för framtida utveckling. Stort fokus har legat på områdets sociala funktion och utveckling.

Som helhet saknar Länsstyrelsen att programmet inte bedömt miljöeffekterna som den samlande exploateringen kommer att orsaka gällande hanteringen av dagvatten och dess påverkan på Natura 2000-området Torsviken och miljö kvalitetsnormer för vatten. Även programmets påverkan på skyddade arter som har kärnområden på Hisingen borde bedömas i programmet och inte hanteras i varje enskild kommande detaljplan.

Vidare är ett genomförande av programmets intentioner beroende av att en trafiklösning med en tvärförbindelse byggs för att avlasta Kongahällavägen. Sett i ljuset av den höga andelen bilanvändning i området och hur problematisk trafiksituationen är saknar Länsstyrelsen att detta synliggörs i programmets syfte.

Länsstyrelsen gör i detta skede ingen ny bedömning av vilket av alternativen för tvärförbindelsen som Länsstyrelsen förordar men ser fram emot fortsatt dialog i frågan. Länsstyrelsen har tidigare yttrat sig angående tvärförbindelse (Anteckningar från Möte Domarringsförbindelsen med Länsstyrelsen angående faunapassager 2011-08-29 och Förslag till detaljplan för Tvärförbindelse i Torslanda alternativ A2 inom stadsdelen Torslanda i Göteborgs Stad 402-10006- 2007 och Program för detaljplan för tvärförbindelser i Torslanda, Göteborgs Stad, Västra Götalands län 402-14434-2005).

Programmets syfte

Göteborgs stads syfte med programmet är:

- Ta fram övergripande förutsättningar, värden och strategier, för en hållbar framtida utveckling av centrala Torslanda.
- Redovisa områdets potential av framtida utveckling och skapa större flexibilitet kring framtida markanvändning inom programområdet.
- Visa var ny bebyggelse kan tillkomma och skapa förutsättningar för en ökad variation av boendeformer och andra funktioner som kompletterar det befintliga beståndet, för att på lång sikt verka för en mer blandad stadsdel.
- Möjliggöra utveckling av Torslanda Torg för att bibehålla handel och service.
- Tydliggöra och stärka stråk och länkar för att förbättra sambanden mellan områden och tyngdpunkter.
- Programmet syftar också till att redovisa var detaljplaner behöver ändras eller upprättas.

Till detta har 5 mål för programmet satts upp:

- Utgöra underlag för flera detaljplaner.
- Redovisa antalet nya bostäder och uppskatta fördelning mellan olika boendeformer.
- Redovisa var skolor, omsorg och service och handel och arbetsplatser kan utvecklas.
- Redovisa vilka viktiga stråk och publika/offentliga rum som behöver stärkas, utvecklas och/eller bevaras.
- Nya bostäder ska placeras kollektivtrafiknära.

Förslaget har stöd i gällande översiktsplan som förslår en stadsutveckling men blandstad som ska föregås av en strategi för utvecklingen.

Parallellt pågår en ÅVS för trafiken i Torslanda och en systemlösning för trafiken.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder redovisar Länsstyrelsens synpunkter vilka ska uppfyllas för att kommande detaljplaner inte ska riskera överprövning.

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Riksintresse

Området väster om Kongahällavägen omfattas av riksintresse enligt 4 kap miljöbalken. Detta redovisas i programmet men Länsstyrelsen kan inte se att kommunen bedömt förslagets konsekvenser på riksintresseområdet. Länsstyrelsen kan dock inte se att genomförandet av planprogrammet skulle ha någon större påverkan på riksintresset.

Torsviken är ett Natura 2000 område enligt Fågeldirektivet.

Recipient för dagvatten från planområdet är dels Natura 2000-området Torsviken, dels i förlängningen Rivö fjord. I Torsvikens bevarandeplan anges utsläpp av dagvatten som ett hot mot bevarandevärdena i Natura 2000-området. För att bedöma planprogrammets samlade påverkan på Natura 2000-området och vattenförekomsten Rivö fjord behöver hela programområdet beaktas och inte delas upp i enskilda detaljplaner.

Mellankommunala frågor och regionala förhållanden

Väg 155 är kraftigt belastad och att vägens kapacitet överskrids under eftermiddagen vilket leder till köbildning i västlig riktning. Den rådande trafiksituationen är en viktig mellankommunal angelägenhet som Göteborg Stad tillsammans med Öckerö kommun behöver hantera. Länsstyrelsen ställer sig bakom Trafikverkets synpunkter på att exploateringen vid Amhult centrum ska utformas för att inte uppmana till att främsta transportväg ska vara till cirkulationsplatsen vid Flyghamnsvägen.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Programmet har inte bedömt programmets påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten. Den aktuella vattenförekomsten är Rivö fjord (SE639762-309800). Enligt 2 kap. 10 § PBL får planläggning inte medverka till att en miljökvalitetsnorm, MKN, enligt 5 kap Miljöbalken överträds. Det är av vikt för vattenförvaltningen att kommunen tar ett övergripande, strategiskt grepp över exploaterings påverkan på berörda vattenförekomster. Kommunen bör därför beskriva den samlade påverkan från programområdet med avseende på möjligheterna att nå uppsatta MKN för vatten. För att kunna göra en bedömning

av planområdets eventuella påverkan på MKN för vatten är det viktigt att dagvattenutredningen innehåller en bedömning av föroreningsinnehåll i dagvatten från hela programområdet efter exploatering jämfört med befintliga förhållanden. Se även kommentar om Natura 2000.

Hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion

Luftkvalitet

Länsstyrelsen utgår från att området inte i dagsläget har några problem med luftföroreningar. Beroende på hur området förtätas och hur trafiken i området förändras så kan det finnas en risk att luftkvaliteten försämras. Detta gäller främst om en förtätning längs med Kongahällavägen innebär en minskning av gaturummet. En slutlig bedömning av utredningsbehovet avseende luftkvalitet för respektive delområde får göras i kommande detaljplaner.

Störande och farliga verksamheter

Programmet har inte identifierat om det finns störande verksamheter i området. Programmet nämner att det finns verksamheter som kräver skyddsavstånd. Länsstyrelsen saknar en specificering av vilka de verksamheterna är och var de ligger.

På karta s.49 står vid det södra området ner mot väg 155:

”Möjlig lokalisering av förskola med sex avdelningar. Exploatering för bostadsändamål är möjlig förutsatt att verksamheter med skyddsavstånd till bostäder omlokaliseras”.

Länsstyrelsen bedömer det rimligt att dessa skyddsavstånd också bör gälla t.ex. förskoleverksamhet.

Sannolikt kan det finnas luktande luftutsläpp från befintliga verksamheter i det område där blandstadsbebyggelse planeras, framförallt från verksamheter med lösningsmedelshandling. Verksamheter med transporter (arbetsmaskiner och vägtransporter) kan generera både damning och avgasutsläpp. Utsläpp av bl.a. lösningsmedel, utsläpp från transporter samt farlig verksamhet behöver kartläggas mer noggrant för de verksamheter som eventuellt ska finnas kvar och samexistera med bostäder, skolor och dylikt.

Trafikbuller

Buller från trafik får studeras och eventuellt hanteras i kommande detaljplaner.

Störande verksamheter (industribuller)

I kommande detaljplanering är det viktigt att redovisa vilka bullernivåer de verksamheter som kommer att samexistera med kommande bostäder kan ge upphov till. Det är också viktigt att lågfrekvent buller studeras vid bostäderna i förekommande fall.

Förorenade områden

Inom planprogrammets nuvarande industriområdena i de sydöstra delarna, samt i området bestående av fyllning på glacial lera i väst är mark klassad som högriskområde för förorenad mark enligt Miljöförvaltningens kartlager, även i Länsstyrelses EBH-register finna olika verksamheter klassade som riskobjekt inom området.

Länsstyrelsen anser att föroreningssituationen och riskerna för människors hälsa behöver klargöras ytterligare inför kommande detaljplaner, och att kompletterande undersökningar, utredningar och riskbedömningar ska utföras i samråd med miljöförvaltningen.

I kommande detaljplaner inom programområdet ska det tydligt framgå hur förorenings-situationen bedömts och utretts, vilka risker som föreligger och hur dessa bedömts, eventuellt behov av ytterligare undersökningar och utredningar samt vilka saneringsåtgärder som är nödvändiga för den planerade markanvändningen. Planbestämmelser kan komma att behövas för att säkerställa att nödvändiga saneringsåtgärder genomförs i de enskilda detaljplanerna.

Transporter med farligt gods

Beskrivningen anger att avgränsningen av programområdet har anpassats så att förslag på ny (känslig) markanvändning inte tillkommer inom ett avstånd av 150 meter från farligt gods-led. Länsstyrelsen vill dock påpeka att delar av de södra utvecklingsområdena ligger på mellan ca 100-150 m från väg 155 vilket behöver beaktas i kommande detaljplaner.

Skyfall

En dagvatten- och skyfallsutredning har tagits fram i samband med programmet. Utredningen anger på flera ställen Angered istället för Torslanda. Länsstyrelsen utgår dock från att utredningen i sak är korrekt.

Dagvattenutredningen anger att områden för dagvatten- och skyfallshantering behöver pekas ut inom programområdet och att ytor bör reserveras. Utredningen nämner fyra områden som är särskilt utsatta för översvämning vid skyfall. Tre i anslutning till, och söder om, Torslandakrysset samt ett vid den vägkoppling som planeras väster om idrottsplatsen.

Utredningen visar också på tre områden som är lämpliga att reservera för dagvatten- eller skyfallslösningar. Ett av dessa områden (norr om Torslandakrysset) anges också i programbeskrivningen som möjlig plats för dagvattenhantering. Beskrivningen nämner också översvämningsproblematik längs Kongahällavägen och att vägdiken och deras kapacitet bör ses över i samband med andra åtgärder på vägen. Länsstyrelsen saknar en utredning som visar att dessa åtgärder är möjliga att genomföra och att de är tillräckliga för att lösa problemen.

Länsstyrelsen anser också att problemen med översvämning i anslutning till den nya vägkopplingen väster om idrottsplatsen och eventuella åtgärder för detta bör nämnas i programmet. Dagvattenutredningen anger att vägkopplingen som föreslås kommer översvämmas med mer än 1 meter vatten vid ett 100-årsregn och att den föreslagna sträckningen inte rekommenderas ur ett skyfallsperspektiv. I utredningen framgår att vägen måste utformas så framkomlighet kan säkras och att inte vattnet som samlas i lågpunkten förskjuts så att omkringliggande bebyggelse riskerar få en förvärrad översvämnings-situation. Hur detta ska göras bör framgå i programmet.

Översvämning

När det gäller översvämning till följd av stigande vatten förespråkar programmet en lägsta färdig golvhöjd på minst +2,5 m. Vissa gator etc. ska också ligga på minst den nivån för att säkerställa förbindelse inom och till högre belägna områden. Det står också att höjderna kommer att behöva studeras i detaljplaneskedet och marknivåerna höjdsätas.

Länsstyrelsen förespråkar generellt en högre nivå än + 2,5 m för att skydda byggnader. Göteborgs kommun kommer framöver att komplettera ÖP:n med nya nivåer som kommer gälla utanför Älvsborgsbron.

För att tydliggöra vilka gator som omfattas av krav på en viss höjd anser Länsstyrelsen att de bör pekas ut i programmet.

I beskrivningen tas också upp att det finns en befintlig vall längs väg 155 som delvis skyddar området. Som Länsstyrelsen tolkar det är vallen ursprungligen inte uppförd som skydd mot översvämningar och dess effekt när det gäller översvämningar behöver därför säkerställas. Det framgår inte heller av underlaget vilka delar av området som skyddas av vallen.

Råd enligt PBL och MB

Naturmiljö

Artskydd

På västra Hisingen finns kärnområden för flera arter som är skyddade enligt 4 § artskyddsförordningen. Innan arbetet går vidare med respektive detaljplan inom programområdet är det lämpligt att göra en gemensam analys av hur utbyggnadsförslagen kan komma att påverka de strikt skyddade arterna mindre hackspett, hasselsnok, större vatensalamander och åkergroda. Det är också lämpligt att redan nu i programskedet beskriva utbyggnadsförslagets påverkan på de övriga grod- och kräldjur som är skyddade enligt 6 § artskyddsförordningen.

Om det förekommer mindre hackspett inom de delar av programområdet som ska exploateras behöver kommunen redan nu beskriva och bedöma hur en sådan exploatering påverkar gynnsam bevarandestatus för arten och om kontinuerlig ekologisk funktion för arten kan upprätthållas i den här delen av Hisingen. Bland annat är det viktigt att beskriva hur stor andel lövskog som kommer exploateras.

I underlagsrapporterna avseende trafik framgår att en tvärförbindelse – Älvegårdsförbindelsen - planeras. En tvärförbindelse i en mer västlig sträckning har tidigare varit föremål för utredning. I underlag från tidigare planerad tvärförbindelse framgår att även den nu planerade sträckningen kommer att utgöra en barriär mellan olika delområden för flera strikt skyddade arter.

Som framgår av ”Trafiken i Torslanda – Systemlösning för Torslanda” uppfyller inte tvärförbindelsen kraven i 14 § artskyddsförordningen, vilket innebär att det inte är möjligt att ge dispens från förbudet. Vägen kan endast komma till stånd om man kan undvika att artskyddsförordningens förbud aktualiseras. Omfattande skyddsåtgärder i form av faunapassager anpassade för de berörda djurarterna kan komma att krävas.

Kulturmiljö

Ett kulturhistoriskt underlag ”Kulturmiljöunderlag Torslanda centrum” har tagits fram. I detta har utredningsområdets karaktärsdrag beskrivits utifrån en enklare landskapsanalys där bl.a. siktlinjer, stråk och landmärken har beaktats.

Vissa delområden som beskrivs i kulturmiljöunderlaget ingår i det kommunala bevarandområdet och andra områden lyfts fram på grund av sina tidstypiska karaktärsdrag som bör beaktas i samband med en kommande exploatering. Det är bra att kommunen valt att belysa området kulturmiljövärden ur ett helhetsperspektiv.

Flygledartornet i Torslanda lyfts fram som bevarandevärd i kulturmiljöprogrammet, Moderna Göteborg. Det framgår inte i programunderlaget hur denna byggnad är tänkt att användas eller bevaras.

Det är viktigt att antikvariska synpunkter i kulturmiljöunderlaget arbetas in i den fortsatta planprocessen som stöd för bland annat utarbetande av planbestämmelser.

Trafik

Trafiken längs med Kongahällavägen är identifierad som problematisk. Vägen är en barriär och framkomligheten är dålig. Vidare är trafiksituationen på västra Hisingen problematisk där väg 155 är kraftigt belastad. I planprogrammet så framgår det att alla föreslagna exploateringar är beroende av att en tvärförbindelse skapas och att ett antal åtgärder genomförs längs med Kongahällavägen.

Trafikverket har yttrat sig över planprogrammet. Trafikverket ställer sig generellt positiv till de föreslagna trafiklösningarna och tvärförbindelse. Länsstyrelsen gör ingen annan bedömning ut trafiksynpunkt. Trafikverkets synpunkter gällande förslagets påverkan på statlig infrastruktur behöver beaktas.

Länsstyrelsens yttrande har bilagts i sin helhet, se bilaga 2.

Kommentar:

Kretslopp och Vatten har inte tagit fram någon beräkning på hur föroreningshalten i dagvattnet påverkas av exploateringen. Dock görs ett antagande att förhållanden rimligen förbättras i och med kommande detaljplaners genomförande och att totalhalter av föroreningar som tillförs Torsviken via dagvattnet kommer minska, eftersom dagvatten från redan exploaterad mark kommer att renas i framtiden.

Resonemanget grundar sig på vad som bedöms ske om programmet inte genomförs (dvs. ett nollalternativ). Nuvarande verksamheter bedöms fortgå inom området som tidigare. Flera av de befintliga detaljplaner inom programområdet är idag avsedda för industriändamål/småindustri (och utbyggda under en period mellan 80-talet och 00-talet) vilket sannolikt innebär ett måttligt förorenat dagvatten till Torsviken. Ett nollalternativ bedöms därmed initialt som ett sämre alternativ jämfört med programförslaget eftersom någon minskning av dagvattenföroreningar inte kommer att ske.

En etappindelning för utbyggnad av programområdet har i nuläget inte tagits fram. Ett rimligt antagande är dock att de större exploateringarna längs Kongahällavägens södra del och området söder om Torslandakrysset genomförs inom ramen för två till tre större detaljplaner. En gemensam övergripande dagvattenutredning för detta område rekommenderas och skulle omfatta huvuddelen av de områden som har påverkan på recipienten.

Avseende synpunkten att tydliggöra vilka gator som omfattas av krav på en viss höjd konstaterar Kretslopp och vatten i sitt yttrande att,

”Torslandavägen och Kongahällavägen är prioriterade vägar för Räddningstjänsten, vilket innebär att dessa vägar måste vara farbara även under ett skyfall.”

Att vidare peka ut gator som ska omfattas av höjdkrav bedöms inte möjlig med hänvisning till att det ännu inte tagits fram några närmare skisser på utformning och angöring inom programområdet.

Kärnområdet för Hasselsnok på västra Hisingen i anslutning till programområdet omfattar i huvudsak två större områden nordväst respektive nordöst om programområdet. (Hasselsnok kring Torslanda tvärförbindelse - Göteborgs Naturhistoriska Museum samt Västarvet 2009-10-15) Föreslagen bebyggelse i programmet bedöms preliminärt inte påverka de utpekade områdena och det är även tveksamt om programmet inverkar

negativt på artens förmåga att sprida sig inom och till anslutande området då befintliga spridningsvägar bibehålls.

Kopplade till framförallt småvatten bedömer utredningen att det kan förekomma större vattensalamander och åkergröda. Viktiga livsmiljöer och spridningsvägar för groddjur bedöms preliminärt inte påverkas negativt av programmet. Områden som innehåller småvatten (norr om Amhult och en bäck söder om Nordlyckeskolan) markeras som natur i programmet.

Ovanstående förtydligande rörande påverkan på de strikt skyddade arterna och införs i programmet. Preliminärt bedöms därmed ingen eller endast en mycket liten negativ påverkan ske på ovanstående arter vilket bedöms kunna avhjälpas i samband med åtgärder i detaljplaneskedet.

Resonemanget bör även kunna gälla för mindre Hackspett då områden med löv- och blandskog i mycket liten grad påverkas. (se vidare under beskrivningen av åtgärder på fastighet Torslanda 36:19)

Programmet pekar ut lämpliga bebyggelseområden i områden som redan är planlagda och/eller utbyggda. I dessa områden bedöms generellt inga naturvärden påverkas. Två områden behöver en närmare beskrivning och eventuellt behöver åtgärder vidtas i detaljplaneskedet. Dessa är,

1. Område norr om Flygledarevägen där en förskola föreslås i ett område som varken är ianspråktaget eller planlagt. Område är skogbevuxet (ej lövskogsområde) men är inte utpekad enligt naturvärdesinventeringen att inneha något naturvärde och inga naturvårdsarter har identifierats här.
2. Torslanda 36:19. Område i anslutning till Torslanda gamla prästgård. Området är planlagt för allmänt ändamål enligt äldre detaljplan. Delar av området föreslås att regleras till bostäder. Ur naturvärdes synpunkt behöver här tas hänsyn till de identifierade naturvärdena (bland annat lövskog) inom fastighetens nordöstra del. I kommande detaljplan bör frågan lyftas om att omvandla de delar som innehar ett högt naturvärde till allmän plats; natur för att säkerställa att dessa får finnas kvar.

Tvärförbindelsen är en förutsättning för exploateringen i programmet men ingår inte som del i programarbetet eller i programmets syfte. Avseende synpunkten på den påverkan och den barriäreffekt som den nu planerade sträckningen av en tvärförbindelse kommer att utgöra för de strikt skyddade arterna bedöms därmed detta behöva hanteras inom ramen för arbetet med trafiken i Torslanda samt den detaljplan/vägplan som föregår en kommande utbyggnad.

I begränsad omfattning bedöms det kunna förekomma att några av de tillkommande trafikrörelser som programmet medför har sin målpunkt väster ut mot Hjuvik och väljer att ta vägen via cirkulationsplatsen vid Flyghamnsvägen. Men utifrån en uppskattad framtida trafikföring i programmet bör huvuddelen av trafiken ha sin målpunkt öster ut (vilket bör vara den stora andelen trafik) och sannolikt resa över cirkulationen vid Bur via Torslandavägen. (Samtidigt som tvärförbindelsen bedöms avlasta dessa delar)

Texten i programhandlingen justeras mot bakgrund av Länsstyrelsen synpunkt till att lyda,

”Möjlig lokalisering av förskola med sex avdelningar. Exploatering för bostadsändamål är möjlig förutsatt att verksamheter med skyddsavstånd till bostäder, förskolor och annan känslig markanvändning omlokaliseras”.

Programmet pekar ut behovet av att befintliga bensinstationer samt blåstringsverksamhet behöver hanteras och på sikt omlokaliseras för att bostäder i den omfattning som programmet föreslår ska vara möjlig. Programmet kompletteras i text och karta som innehåller en uppskattning om var framtida konfliktområden mellan verksamheter med skyddsavstånd och tillkommande bostadsbebyggelsen (eller annan känslig markanvändning) kan komma att uppstå.

Vidare att det i ett framtida huvudscenario bedöms ske en gradvis förändring där befintliga miljöstörande verksamheter ersätts med bostäder m.m. men med fortsatt inslag av ej miljöstörande verksamheter. En utökning av nuvarande miljöstörande verksamheter parallellt med en utbyggnad av bostäder i området längs Kongahällavägen bedöms inte vara möjligt.

Programmet tydliggörs rörande att det i området inte finns verksamheter med miljötillstånd men att kommunen har tillsyn på ett flertal verksamheter. Detta innebär att nyttillkommande bebyggelse kan komma att ställa krav på befintliga verksamheter och deras omgivningspåverkan.

I programarbetet har det bedömts rimligt att hantera frågan kring störande verksamheter med utgångspunkt att planläggning och utbyggnad av nya bostäder i området bör ligga minst 5-7 år framåt i tiden. Samtidigt har hänsyn tagits till att det pågår en omlokalisering av befintliga verksamheter i och utanför programområdet.

Arbetsinsatsen för att utreda alla typer av verksamheter med skyddsavstånd har, i samråd med miljöförvaltningen, bedömts för omfattande i förhållande till osäkra/föränderliga planeringspremissor - dels avseende de nämnda pågående förändringarna av befintliga verksamheter samt osäkerheten i vilka områden som faktiskt kommer att planläggas för andra än redan befintliga ändamål. Utifrån ovanstående bedöms det därför inte aktuellt att utreda enskilda verksamheter då en sådan utredning snabbt riskerar att bli inaktuell.

Handlingen revideras rörande avstånd från farligtgodsled- delar av känslig bebyggelse ligger som närmast 125-130 meter från utpekad led (väg 155)

Kommande detaljplaneläggning i anslutning till Kongahällavägens södra del och Torslandakryset förutsätter att en översiktlig dagvattenutredning tas fram som svar på det övergripande utredningsbehovet som krävs här avseende dagvattenhantering respektive skyfall och stigande vatten.

Väggkopplingen mellan Skyttepaviljongens gata och Gamla Hjuviksvägen har en funktion som är viktig för den kommande kollektivtrafikförsörjningen i och i anslutning till programområdet. Läget är dock inte närmare studerat och är därmed att se som principiell i nuläget. Huruvida åtgärder görs för att höja upp vägen eller justera dess läge får studeras i kommande planarbete.

Den vall längs väg 155 som pekas ut och dess funktion kräver vidare utredning avseende bland annat om och hur den kan kompletteras för att fungera som ett framtida skydd mot stigande vatten. Detta behöver studeras vidare i samband med detaljplanskedet.

Informationen rörande de krav som ställs på en framtida tvärförbindelse i förhållande till kraven i 14 § artskyddsförordningen vidarebefordras till Göteborgs stads trafikkontor för att kunna hanteras inom ramen för arbetet med trafiken i Torslanda.

Flygledartornet i Torslanda bedöms ej i programhandlingen då byggnaden inte ingår inte i programområdet.

21. Luftfartsverket

LFV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot planprogrammet. De enskilda detaljplanerna som rör byggnation högre än 20 meter över mark skall dock i vanlig ordning remitteras till LFV.

Kommentar:

Noteras.

22. Trafikverket

Har följande synpunkter:

Trafikverket har tidigare yttrat sig om Systemlösning för trafiken i Torslanda inom Göteborgs Stad, vilken bygger på bland annat åtgärdsvalsstudien Trafiken i Torslanda, till Trafikkontoret i Göteborgs Stad (TRV 2018/38954), daterat 2018-05-30. Där påpekas att Trafikverket är positiva till systemlösningen i stort. Även tvärförbindelsen ses som positiv men att det krävs fördjupningar för anslutning till statligt vägnät.

Synpunkter

Trafikverket ställer sig även i detta skedet generellt positiva till de föreslagna trafiklösningar samt till tvärförbindelsen. Se även bifogat yttrande TRV 2018/38954 vilket Trafikverket ser som relevant för trafiklösningarna i även detta programmet. Trafikverket anser dock att det är en pedagogisk brist att programhandlingen inte innehåller en fullständig analys av hur programmet samt föreslagna trafikåtgärder påverkar statligt vägnät. Programhandlingen bör kompletteras med detta.

Trafikverket ser positivt på åtgärder som kommer leda till ett bättre trafikflöde längs Kongahällavägen då det kan avlasta Torslandavägen och i förlängningen anslutningen till väg 155 vid cirkulationsplatsen i Bur.

Gällande tillskott av bostäder, verksamheter mm. i programområdet ser Trafikverket att det är av stor vikt att det inte blir ett ytterligare trafiktillskott på väg 155 från Gossbydal och västerut. Trafikverket anser därmed att förtätning i Amhults centrum ska utformas för att inte uppmana till att främsta transportväg ska vara till cirkulationsplatsen vid Flyghamnsvägen. Detta bygger Trafikverket till största del på ställningstagande TRV 2015/26052, daterat 2015-04-02, som anger att Trafikverket anser att det är olämpligt att exploatera längs väg 155, från Gossbydal och västerut, innan det finns tydliga indikationer på förbättringar i framkomligheten. Ställningstagandet är bifogat detta yttrande.

Gällande exploatering i norra delen av planområdet och kring Torslanda Torg antar Trafikverket att det kommer påverka de hårdast belastade delarna av statligt vägnät mindre men Trafikverket vill se trafikalstringsberäkningar/analyser även i detta området i senare skeden i byggprocessen för att med säkerhet kunna uttala sig.

Övrigt

Programhandlingarna anger att Göteborgsregionen, GR, utför en åtgärdsvalsstudie på väg 155. Den information som har nått Trafikverket är att denna åtgärdsvalsstudie inte påbörjades. Istället fick Trafikverket av VGR uppdrag att utföra åtgärdsvalsstudien *ÅVS väg 155, Torslanda-Öckerö*. Syftet med studien är att finna en långsiktigt hållbar lösning för tillgängligheten och förbindelsen mellan Göteborg och Öckerö, med fokus på väg 155 mellan Torslanda (Amhult) och Öckerö. Studien förväntas avslutas i december

2019 för att kunna användas som inspel till revidering av den regionala infrastrukturplanen 2022-2033.

Trafikverket rekommenderar att större exploateringar och åtgärder, framförallt nära väg 155, inväntar åtgärdsvalsstudiens färdigställande.

Kommentar:

Programhandlingen kompletteras med en sammanställning av de tänkta två scenarier som finns redovisade i till programmet hörande bilagan "fördjupad trafikutredning" på sidorna 30-32 samt en sammanfattning av "tvärförbindelsens påverkan på trafikmängder" på sidan 24.

Här framgår att om inga områdesspecifika åtgärder genomförs för att minska trafiken längs Kongahällavägen samtidigt som programmet genomförs och så kallad "spontan bebyggelse" sker så kommer en ökning med cirka 2200 fordon/dygn tillkomma på vägen till 2035. Från dagens (2015) 15300 fordon till 17500 fordon/dygn.

I det scenario som planeras för i programmet och där lokala åtgärder genomförs sammantaget med en utbyggnad av tvärförbindelsen sker en minskning på vägen av trafikflödet med cirka 4000 fordon/dygn. Dessa omfördelar sig längs med delar av väg 155 öster om trafikplats Bur, där en minskning på det statliga trafiknätet med ca 3900 fordon sker mellan Bur och Syrhålamotet där tvärförbindelsen är tänkt att kopplas på. Öster om Syrhålamotet beräknas det ske en ökning i trafiknätet på cirka 1000 fordon/dygn.

I övrigt justeras informationen avseende pågående ÅVS i programhandlingen.

23. Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har inga anläggningar i det aktuella området. Det finns dock regionnätsanläggningar i områdets närhet som kan vara berörda och ska samrådas med.

Svenska kraftnät kan konstatera att föreliggande förslag inte nämner elsystemet i det aktuella planområdet. Vi ser inte att ett planprogram innehåller grundläggande planeringsförutsättningar för den kommunala planeringen utan en planering av områdets framtida elbehov eller det framtida elsystemets mark- och effekthöjningsbehov. Vidare utgör elsystemet en förutsättning för samhällets basala funktioner och är en grund inom totalförsvaret. För att Göteborgs stad ska kunna säkerställa att områdets framtida elförsörjning ska kunna tillses, måste man säkerställa att de effektbehov man prognosticerar planeras för.

Svenska kraftnät ser ett behov av att Göteborgs stad hanterar, och i lämplig mån synliggör, de allmänna intressen och totalförsvarsintressen som föreligger och förutspås inom det aktuella programområdet på ett tydligare sätt.

Slutsats

Svenska kraftnät ser brister i föreliggande plan. Vi kan inte tillstyrka föreliggande plan med mindre än att den revideras utifrån ovanstående synpunkter.

För övergripande information rörande Svenska kraftnäts framtida planer för stamnätet för el hänvisar vi till **Perspektivplan 2025** och **Nätutvecklingsplan 2016 - 2025**. Dessa dokument finns publicerade via vår hemsida.

Kommentar:

Svenska kraftnät beskriver att elförsörjningen är en bas-funktion för samhället och hur detta ska fungera måste utredas och beskrivas i ett mycket tidigt skede i stadsutvecklingsprocessen. Detaljplanen föreslår att befintliga verksamheter ska kunna utvecklas och finnas kvar i men förordar ingen nyetablering av industri och verksamhetsområden.

Istället har flera planbesked inkommit som föreslår en omvandling av befintliga industrier och verksamheter till bostäder. Därför kan det vara aktuellt att förtydliga att områdena som föreslås för en breddad användning redan har pågående verksamheter idag och förmodligen redan har ett relativt högt energibehov.

I samband med samrådsyttrande för kommande översiktsplan för Göteborg stad, vilket bedöms vara ett sådant tidigt planeringsstadium som Svenska kraftnät avser framgå att de systembegränsningar som finns på ett nationellt plan inte är en del av ett regionalt kapacitetsproblem för just Västra Götaland. ”I Västra Götalands län finns i dagsläget inga kända lokala kapacitetsmässiga begränsningar i transmissionsnätet men att man vill uppmärksamma såväl länsstyrelsen som kommunen vid att stora elintensiva industri- eller infrastrukturetableringar alltid måste föregås av noggrann planering och samverkan med områdets berörda elnätägare.”

Vidare hänvisas till att en vidare diskussion mellan staden och svenska kraftnät på en övergripande strategisk nivå bör föras i frågan.

24. Business Region Göteborg AB

BRG är generellt mycket positiv till att Centrala Torslanda utvecklas till en blandad och levande stadsdel. Vi ser att denna omvandling kommer att gynna de verksamheter som redan finns här samt skapar ett intresse för nya etableringar, då kundunderlaget ökar som följd av fler boenden och arbetsplatser i området. Det är också positivt att det skapas sysselsättning i den lokala arbetsmarknaden för de boende i området.

BRG är positiva till att det i programmet finns en uttalad vilja till att befintliga och fungerande verksamheter kan få fysiska förutsättningar att utvecklas i området. Det är i detta sammanhang också viktigt att de kommande detaljplanerna görs så flexibla som möjligt, för att tillåta en utveckling av verksamheterna. BRG hade också sett det positivt om det i kommande detaljplaner kan tillskapas ytterligare mark för verksamheter, då efterfrågan på mark är stor i såväl Göteborg som Göteborgsregionen.

I programmet står det också att befintliga bensinmackar bör omlokaliseras till nytt läge om området i framtiden ska kunna utvecklas mot blandstad. Det är viktigt att det finns service i närområdet i form av bland annat bensinstation och biltvätt, där det idag är en underservice, vilket bidrar till längre transporter för att nå denna typ av service. Därför bör det ingå en ny plats i programmet för denna typ av service.

Det är av yttersta vikt att det redan nu tas fram en plan för var de verksamheter som behöver omlokaliseras eller anpassas vid exploatering av bostäder.

Handel

Med tanke på den digitala handelns ökning och dess påverkan på den fysiska handeln, skapas det nya handelsmönster som har påverkan på behovet av handelsytor. Planera därför så flexibla verksamhetslokaler som möjligt, eftersom man i dagsläget inte vet hur lokalerna kommer att användas framöver. Exempelvis är det stor kravskillnad mellan en butik kontra café/restaurang när det kommer till bland annat ventilation.

Trafik och parkering

Att förbättra trafiksituationen i området för att underlätta för verksamheternas transporter samt för medarbetare att ta sig till och från sina arbetsplatser är nödvändigt för att bibehålla attraktiviteten för området. Därför är det positivt att det finns förslag på förbättrade trafiklösningar samt utbyggnad av kollektivtrafiken i programmet. Det hade varit positivt om Torslanda skulle ingå i målbilden för Stombuss 2.0, för att förbättra

möjligheten till hållbart resande och även minska trafikflödena till och från Centrala Torslanda.

Även om det arbetas för ett hållbart resande i kombination av olika mobilitetslösningar, bör man inte bortse från att det även framöver kommer att behövas parkeringar i anslutning till verksamheterna, för att kunden ska kunna handla, hämta och lämna varor med mera. Forskning påvisar också att parkeringar driver handel. Har man otillräckliga parkeringstal, begränsas underlaget för handeln och förutsättningarna för att bedriva handel försvåras, därför är det viktigt att det planeras för parkeringar i programmet.

Med verksamheter kommer också arbetsplatser och alla kommer inte att ha möjlighet att resa kollektivt. Dessutom tillkommer direkt tjänsterelaterat resande, så som service- och budbilar samt transporter till och från verksamheterna i form av leveranser, men också returtransporter av avfall och återvinningsmaterial. Dessa transporter måste ges utrymme i programmet samt erbjudas parkeringar i anslutning till verksamheterna.

Slutligen är det viktigt att en dialog förs med de verksamheter som finns vid Centrala Torslanda innan och under kommande byggprocesser, så att de blir informerade om vad som händer och kan planera sina verksamheter och aktiviteter utifrån processerna. Det är också av vikt att möjliggöra tillgängligheten för kunder och besökare till de olika verksamheterna under byggprocesserna, så att påverkan på verksamheterna blir så liten som möjligt.

Kommentar:

Ett nytt läge för bensinmackarna skulle troligen vara utanför programområdet. De bör inte ligga i närheten av en kommande bostadsbebyggelse. Kanske skulle de kunna lokaliseras till ett lämpligt område öster om Flygplatsvägen, alternativt söder om Torslandavägen eller väster om rondellen vid Bur. Detta behöver studeras vidare i kommande detaljplaner.

25. Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB har inga elnätanläggningar inom område för rubricerad detaljplan eller inom dess närområde och har därmed inget att erinra i rubricerat ärende.

Kommentar:

Noteras.

Sakägare

26. Fastighets AB Balder

Har följande synpunkter;

Angående vår fastighet Torslanda 95:1 (Torslanda torg) vi vill från vår sida tydligt påpeka att ny detaljplan måste medge min. ca 230 bostäder vid torget för att vara genomförbar. Detta har kommunicerats med SBK och är också möjligt enligt programmet. Tre våningar är inte effektivt, och omfattning av låga byggnader bör begränsas till förmån för högre byggnader. Vi ser gärna att hållplatsläget utvecklas i samverkan med torget så en kollektivtrafiknod med myllrande torgmiljö skapas. Detta är också möjligt enligt programmet.

Kommentar:

Noteras.

27. Åkes äkta Hönökakor AB

Anser att det är viktigt att vid utförande av cirkulationsplatser på Kongahällavägen att hänsyn tas till transporter till och från deras fastighet/bageri; lokalgatan Nordhagsvägen 16 som ligger parallellt med vägen. Man har idag exempelvis transporter med råvaror där lastbilar levererar med släp på lastbilen som kan väga närmare 50 ton. Idag är lastbilarna så stora/tunga att de tvingas att köra in på och längs lokalgatan; Nordhagsvägen då det är alldeles för trångt att kunna köra in vid bensinmacken St1 och vidare in till Åkes.

Såväl undertecknad som grannar som bor längs lokalgatan/Nordhagsvägen tycker inte det är optimalt att stora tunga fordon kör längs Nordhagsvägen och önskar därför en cirkulationsplats utanför St1-macken 25-35 meter norrut så att alla transporter till Åkes, macken och EBE-saneringsföretaget m.fl. kan ske utan att störa de som bor på lokalgatan/Nordhagsvägen samt inte utgöra en risk för vuxna och barn som bor på här. En annan positiv konsekvens med en cirkulationsplats anses vara att det skulle stävja den vansinneskörning som sker längs med raksträckan ner mot Torslandakryset. Vidare önskas även en cirkulationsplats vid vårdcentralen då fastighetsägaren påpekar att detta ytterligare skulle minska risken för olyckor.

Önskar vidare att hänsyn tas till framtida utbyggnad av bageriverksamheten vilket kommer att presenteras i samband med att en begäran om planbesked lämnas in till stadsbyggnadskontoret. Den kommer sannolikt inlämnas i början, eller i mitten av nästa år.

Man har också för avsikt att skyndsamt bygga ut bageriet, och kommer därför att ganska omgående lämna in en ansökan om bygglov i början av nästa år, in mot berget på baksidan bageriet, i linje med gällande detaljplan och möjligen med en liten avvikelse från denna.

Vad gäller ovanstående punkter så bifogas en enkel situationsplan över hur man tänker sig bageriet och verksamhetenbi en första, andra, tredje och fjärde etapp. År 2034, om 16 år, fyller man 100-år och då är ambitionen att allt till och med etapp fyra ska vara klart.

Kommentar:

Synpunkten noteras och finns med i denna handling som del i underlag för kommande detaljplaner. I samband med detta behöver även trafikföringen studeras mer i detalj.

28. Amhult 2:136

Bor i en av fastigheterna som ligger i direkt anslutning till den planerade skolbyggnaden vid Snäckeberget. Anser att det i det fortsatta arbetet är det viktigt att ta hänsyn till platsens terräng och att ett grönområde bevaras mellan framtida och nuvarande bebyggelse för att minska insyn och ljud och skapa en naturlig barriär mellan fastigheterna. Eventuella sprängningar kan påverka den egna fastigheten och topografin i anslutning till tomten. Anser därför att skolbyggnaden måste placeras med god marginal från den egna tomtgränsen. Om infart till ny skola skall ske från Flygledarevägen måste trafiksituationen och vägen ses över.

Anser avslutningsvis att trafiken på Flygledarevägen vid den aktuella platsen i dagsläget är mycket belastad på morgonen och eftermiddagen av bilar, cyklister och gångtrafikanter.

Kommentar:

Som bemötande av synpunkter från boende i anslutning till förslagen placering av förskola och bostäder följer är ett samlat bemötande,

I programarbetet har olika områden studerats som lämpliga för tillkommande bebyggelse i form av bostäder och förskolor. För förskolor är många av de ytor som framförs i inkomna yttranden redan utpekade i programhandlingen som lämpliga. Vilket omfattar ytorna väster om Torslandakrysset samt söder om Gamla Flygplatsvägen. Aktuellt område Norr om Flygledarevägen har fördelar med hänsyn till att det här finns möjlighet till en god utemiljö för barn samt närhet till befintlig skolverksamhet med möjlighet till samordning av verksamheterna.

Föreslagen placering på nytillkommande bostäder har möjlighet att dra nytta av befintligt vägparti söder om industriområdet för sin angöring.

I samband med att en detaljplan tas fram för ny förskola och bostäder är det viktigt att hänsyn tas till platsens topografi och omgivande bebyggelse. Skuggning från/eller av närliggande bebyggelse, buller från trafik, naturmiljö, geoteknik (där val av lämplig grundläggning samt utredning av behov för sprängning ingår) och naturvärden samt angöring med trafik är alla viktiga aspekter som utreds i samband med detaljplanearbetet. I samband med detaljplaneskedet tittar man även på genomförandet av detaljplanen.

Trafiken längs med Flygledarevägen och även korsningen Flygledarevägen/Gamla Flygplatsvägen behöver studeras vidare i kommande detaljplaner för att tillskapa en trafiksäker och belastningsmässigt rimlig situation. Vidare eftersträvas att föräldrar i möjligaste mån undviker bilen när de hämtar och lämnar sina barn varför även planeringen utgår ifrån detta exempelvis genom begränsning av antalet parkeringsplatser.

Rörande insyn och störningar/ljud från lekgården så återfinns synpunkterna rörande detta samlade i denna redogörelse vilken kommer att ingå som en del av underlag för detaljplanearbetet. Frågorna är inte något som regleras i detaljplanen men i detaljplanearbetet ingår det att göra en rimlig avvägningen mellan olika intressen på platsen.

29. Amhult 2:137

Bor i en av fastigheterna som ligger i direkt anslutning till den planerade skolbyggnaden i den del av programområdet som ligger nära Amhults centrum. Påpekar att det i detaljplanearbetet för skolbyggnaden är det viktigt att ta hänsyn till platsens topografi. Det finns i dag ett berg där fastigheten är planerad. Eventuella sprängningar anses påverka den egna fastigheten, och en byggnad som anläggs på berget hamnar över den egna fastigheten och ger oönskad insyn. Därför anses att skolbyggnaden måste placeras med god marginal från den egna tomtgränsen - betydligt längre bort än de 4,5 meter som är minimum från tomtgräns. Likaså behöver skog och grönyta bevaras mellan den egna fastigheten och skolfastigheten för att minska insyn, ljud och ge ett levande grönområde som avgränsning mellan befintliga fastigheter på Källdammsvägen och den planerade skolan.

Avseende de bostäder som planeras i 2-5-våningshus (eventuellt högre) utmed tidigare Gamla Hjuviksvägen, är det också viktigt att de placeras på ett sätt som ger så liten insyn som möjligt på den egna fastigheten. Även här är det viktigt att bevara skog/grönområde för att hela området med nuvarande och tillkommande bostäder ska upplevas trivsamt.

Kommentar:

Se bemötande till yttrande 28.

30. Amhult 2:138

Bor i en fastighet som angränsar till det område som planeras för en skolbyggnad. Anser att grönområdet i anslutning till den egna tomten har ett mycket stort värde (avseende användning) och hur området planerades när fastigheterna projekterades var avgörande för valet att bosätta oss på Källdammsvägen. Området har idag en variation i nivåskillnader och växtlighet med både större träd, buskar och klippor/bergsknallar.

Kan vidare förstå behovet av en skolbyggnad, men tycker det är synd att bygga bort de små grönområden som lämnats runt om och mellan de bostadsområden som finns på Snäckeberget. Menar att det finns väsentligt bättre ytor för att placera en sådan byggnad, t.ex. i nära anslutning till Torslandakrysset.

Det som är oroande med en skola/förskola i så nära anslutning till det egna bostadsområdet är insyn och ljudnivån från utegården, även kvällstid eftersom skolbyggnader och utegårdar på förskolor brukar dra till sig ungdomar på kvällstid.

Vidare oroar man sig också för den ökade biltrafik som oundvikligen uppkommer vid förskola/skola. Vägnätet är idag inte dimensionerat för att klara den trafikökning som skulle bli resultatet av ytterligare en skolbyggnad i området och bör heller inte utökas ytterligare med tanke på att det är ett bostadsområde med mycket stor andel barn.

Önskar i första hand att området får vara orört som det är. För att fastighetsägaren ska kunna känna sig tryggare och mer positivt inställda till dessa planer krävs att byggnader och skolgård/utegård placeras så att det finns ett ordentligt grönområde kvar som en naturridå gentemot omkringliggande befintliga fastigheter. Det är särskilt viktigt att stora buskage och träd får vara kvar för att minimera insyn, störande ljud och bevara områdets karaktär.

Kommentar:

Se bemötande till yttrande 28.

31. Amhult 2:139

Bor i anslutning till planerade bostäder och skola/förskola och har både synpunkter på programmet och ställer sig frågande till vissa delar av vald placering.

Gällande placering av skolbyggnad undrar man hur stadsbyggnadskontoret har tänkt. Det finns redan i dag en skola (Snäckeberget) i anslutning till det planerade utbildningsområdet i direkt anslutning till Källdammsvägen 7. Då fastighetsägaren redan idag upplever att Flygledarevägen är hårt belastad av trafik där föräldrar kör sina barn fram och tillbaka till Snäckeberget och ser sig som boende på Källdammsvägen ha svårigheter att ta sig ut från området ser man problem med att ytterligare en skola skall byggas i området med tillfart från samma väg. Eftersom vägen är en liten väg där många barn och ungdomar också promenerar anser fastighetsägaren att det är en stor riskfaktor då vägen inte är anpassad för så pass mycket trafik.

I programmet planeras det också för att 70-100 lägenheter strax intill utbildningsområdet skall anslutas till Flygledarevägen. Flygledarevägen anses inte klara mer trafik. Ytterligare problem med vägen är att det är mycket svårt att komma vidare ut från denna väg ut på Gamla Flygplatsvägen som också den är hårt trafikerad. Detta innebär att det kommer bli köbildning på Flygledarevägen som i sin tur innebär stora problem för framkomlighet dels för boende i området men också för de barn och föräldrar som skall ta sig fram och tillbaka till skolan.

Vidare görs bedömningen att de allra flesta elever som idag går på Snäckeberget inte bor i närområdet varför det vore lämpligare med en annan placering av skola där det är lättare att angöra med bil. Varför skall man placera en skola uppe i ett bostadsområde som är svårtillgängligt för bilburna. Vore det inte bättre att placera denna skola närmre Torslandakrysset eller utmed Kongahällavägen då de flesta elever ändå inte bor i närområdet? På så sätt är det enklare för både elever och föräldrar att ta sig till skolan. Både via bil, cykel, promenad och kollektivtrafik.

fastighetsägaren besökte Vingen för att få lite mer information om programmet den 6/11 och fick då information om att man vill bygga ihop Amhults Torg med Torslanda Torg. Med anledning av detta ställer sig fastighetsägaren frågande till varför man då vill förtäta ännu mer i närheten av Amhults Torg. Det borde ju istället förtätas mer längs med Kongahällavägen och inte i Amhult.

Ytterligare en synpunkt är att man tar bort den lilla natur som finns kvar i området idag. Naturen är ett område där många barn vistas och nyttjar. Det är fina skogsområden som tas bort vilket också innebär att det bara blir hårda inslag i närområdet. De naturområden man sparar i programmet är mycket svårtillgängliga och innebär att bostadsområdet inte kommer ha tillgång till naturen överhuvudtaget. Naturen är också ett viktigt inslag för att minska buller i området. Påpekar vidare att det redan idag bullrar mycket från närliggande vägar och tillförs ännu mer trafik i området och skogen tas bort och en skola byggs i stället kommer det innebära stora förändringar gällande ljudbilden.

Anser att det avseende de bostäder som planeras i 2-5-våningshus, eventuellt högre, är viktigt att de förutom att vägarna måste klara den ökande massan av boende placeras på ett sätt som ger så liten insyn som möjligt på den egna fastigheten. Även här är det viktigt att bevara skog/grönområde för att hela området med nuvarande och tillkommande bostäder ska upplevas trivsamt och erbjuda en bra boendemiljö.

Avslutningsvis påpekas att väg 155 inte klarar av mer trafik. Även om tvärförbindelsen kommer till är det svårt för att se att den tvåfiliga vägen kommer att klara all den bebyggelse som planeras i programmet för Centrala Torslanda.

Kommentar:

Programmet innebär möjlighet till kraftig förtätning längs med Kongahällavägen med en möjlighet till 600-800 nya bostäder.

Rörande resterande synpunkter se bemötande till yttrande 28 samt Trafikverket.

32. Amhult 2:140

Påpekar angående skolan i anslutning till Källdammsvägen 1-9 att placering och utformning av skolan ska göras för att minska insyn till dagens bebyggelse, förslagsvis genom att behålla/utöka skärmar av träd/buskar mot nuvarande bebyggelse.

Påpekar vidare att området ska planeras för avlämning/hämtning för att inte utöka trafikchaos ner mot Torslandakrysset och ges en byggnadshöjd i linje med dagens bebyggelse om två våningar.

Anser att det vid byggnationsarbeten, tex sprängning, ska mätas påverkan på dagens fastigheter och utföras under lämpliga tidpunkter.

Har synpunkter på förslaget på flerbostadshus längs gamla vägen upp från Torslandakrysset och anser att husens totala höjd inte ska överstiga dagens bebyggelse för att minska insyn över tomter och hus.

Har vidare synpunkter på Privat lekplats i anslutning till Källdammsvägen/Salamandervägen och önskar att Kommunen kompenserar samfälligheten för utökat användande av lekplats och fotbollsplan, alternativt tar över ansvaret för denna. Vidare att det ska beaktas och planeras för genomgång/cykling från tillkommande flerbostadshus.

Anser att utfarten mot Torslandakrysset från området runt flygledartornet redan idag tidvis är svår att komma ut i vid mycket trafik. Föreslår införande av lokal rondell eller liknande för att förbättra detta.

Vill vidare bevara kullen bakom Källdammsvägen 9-15, en byggnation här anses ge onormalt stor insyn mot dagens bebyggelse.

Anser avslutningsvis att trafiken i centrala Torslanda behöver förbättras innan större byggnationer görs då det redan idag är långa köer i området vid rusningstrafik.

Kommentar:

För föreslagen närliggande förskola ingår ytor för utevistelse och lek varför kommunen inte ser någon anledning att kompensera eller omvandla aktuell lekplats till allmän lekplats. Huruvida tillkommande bostäder kommer att kunna ingå i gemensamhetsanläggningen bör studeras vidare i kommande detaljplan.

Programmet beskriver tydligt att en ny tvärförbindelse sammantaget med en rad andra trafikmässiga förbättringsåtgärder är en förutsättning för programmets genomförande.

Rörande övriga synpunkter se bemötande till yttrande 28.

33. Amhult 2:154

Anser att det är viktigt att bygga ut möjligheten för idrottande runt Torslandavallen. Idag har Torslanda två av de största ungdomsklubbarna i både Fotboll och Handboll. Fotbollen saknar massor med utrymme och handbollen saknar vettiga parkeringar. Vägen till Torslandahallen och Torslandavallen är för övrigt en av de sämsta i Torslanda och en av de mest trafikerade av barn, livsfarligt! Så se till att bygga ytterligare en fotbollsplan på den gamla grusplanen, dra om vägen så att mer gräsytor kan användas och gör mer parkeringar runt Torslandahallen.

Kommentar:

I trafikkontorets framtagna åtgärdsvalsstudie "trafiken i Torslanda" ingår förbättringar längs vägsträckan till idrottsområdet. Idrott och föreningsförvaltningen avser att, tillsammans med idrottsföreningarna i området, påbörja en långsiktig utvecklingsplan för området.

34. Amhult 2:133

Önskar lämna synpunkter på ytterligare en skola uppe på Snäckeberget. Förstår att det behövs mer skolor i området då Torslanda växer men undrar varför den ska placeras uppe på Snäckeberget? Varför inte i området nere vid Torslanda krysset där det är enkelt att ta sig kommunalt? Om det på sikt även byggs bostäder i det området kan också barnen gå eller cykla till skolan med sina föräldrar.

Placeras skolan uppe på Snäckeberget kommer biltrafiken i området att öka ännu mer, vilket fastighetsägaren ser som negativt!

Beskriver vidare att en skoletablering är negativt för miljön och medför och en mer riskfylld vardag exempelvis för barn som med cykel tar sig till Skutehagens skola och Nolereds skolan som får en mycket farligare väg dit.

Undrar vidare om stadsbyggnadskontoret uppfattat all den trafiken som går till Snäckebergsskolan och Amhultsgården?

Avslutningsvis påpekar berörd att det är problem idag att köra ut på Flygledarvägen från Källdamsvägen när Snäckebergsskolan har event och undrar om stadsbyggnadskontoret vill öka trafiken ytterligare i området!?

Kommentar:

Se bemötande till yttrande 28.

35. Amhult 2:152

Anser att anslutningen till skolan i anslutning till Källdamsvägen behöver planeras avseende område för avlämning/hämtning för att inte utöka trafikkaoset ner mot Torslandakrysset. Påpekar vidare att Byggnadshöjden bör vara i linje med dagens bebyggelse om två våningar.

För flerbostadshus längs gamla vägen upp från Torslandakrysset bör husens totala höjd inte överstiga dagens bebyggelse för att minska insyn över tomter och hus.

Utfarten mot Torslandakrysset från området runt flygledartorget är redan idag tidvis svårt att komma ut i vid mycket trafik. Kan det införas en lokal rondell eller liknande för att förbättra detta. Påpekar avslutningsvis att det redan idag långa köer i området vid rusningstrafik.

Kommentar:

Se bemötande till yttrande 28.

36. Röd 1:27

Anser att den egna fastigheten påverkas oerhört mycket av programmet. Fastigheten omgärdas idag av en otroligt vacker omgivning med stora öppna ytor i kombination av lummig skog. Detta är anledningen till att man köpte fastigheten för drygt tre år sedan och även anledningen till att man har ett arrende med avtalsnummer AL-2015-0287, se bilaga, för att säkerställa åtminstone en del av dessa öppna härliga ytor i anslutning till fastigheten som vi tycker så mycket om.

Fastighetsägaren förstår värdet i att bygga en förskola, med all utbyggnation av stadsdelen behöver även förskoleplatserna utökas. För att kunna ställa oss positiva till förslaget och undvika överklaganden så vill man att gränsen för skolgården hamnar 30 meter från den östra fastighetsgränsen. På så sätt kan fastighetsägaren fortfarande njuta av det grönområde som man idag arrenderar och om möjligheten finns att köpa loss aktuell mark så är man även intresserade av detta.

Vidare önskas även att skolbyggnaden förläggs utmed Flygledarevägen och att trafiken kommer att hållas vid Flygledarevägen, precis så som vid Amhultsgården. På detta sätt undviks en stor del av det buller från trafiken som en så stor förskola innebär.

När det gäller byggnationen av bostadshus på norra sidan av den egna fastigheten önskas att det sparas en naturridå för att på så sätt kunna bevara känslan av den lummiga plats som vi köpt och som vi värnar om så mycket.

Vidare påpekar man att områdena i stort sett bara består av berg vilket innebär ett stort sprängningsarbete. Fastighetsägarens hus är gammalt och står på en berggrund och man är oroliga för att det ska bli åverkan på huset vid ett sådant gediget sprängningsarbete som bebyggelse på den här marken innebär.

Naturen runt fastigheten är en gammal skog med många fina, gamla, stora träd, bland annat ekar, almar, kastanjeträd osv. Det finns även en rikt fågelliv med väldigt många arter, bland annat flera olika arter av hackspettar. I skogen och på de öppna gröna ytorna finns det även gott om rådjur, rävar, kaniner, harar, fladdermöss osv.

Slutligen för man fram ett annat förslag på byggplats för en förskola, nämligen nedanför backen där det idag redan finns en befintlig stor plan parkering som inte används till särskilt mycket (del av parkeringen till Capio Torslanda Läkarhus och en dunge med björkar med mera). Man är medveten om att det finns planer för en simhall där, men marken och dess omgivande gröna partier borde räcka mer än väl till för båda ändamålen. Annars föreslås att flytta simhallsbyggnaden till de öppna ytorna som finns mellan rondellen vid brandstationen och Torslandakrysset, vid industribyggnaden som idag används av Brose Sweden AB. Där finns stora plana ytor att bygga på och en nära till kommunikationerna då det finns en busshållplats precis vid rondellen samt att det är nära till Torslandakrysset.

Kommentar:

Se bemötande till yttrande 28.

Rörande placering och eventuellt markköp hänvisas till kommande detaljplaneprocess.

37. Sverigehuset AB

Anser att programmet ger en bra beskrivning av området och hoppas att programmet ska underlätta detaljplaneprocessen eftersom många frågor redan har lyfts och tydliggjorts i ett tidigt skede. I programmet anges att syftet är att ta fram övergripande förutsättning för en hållbar framtida utveckling av centrala Torslanda. Syftet är också, bland annat, att visa var ny bebyggelse kan tillkomma och skapa förutsättningar för en ökad variation av boendeformer och andra funktioner som kompletterar det befintliga beståndet, för att på lång sikt verka för en mer blandad stadsdel.

I Torslanda bor 80% i småhus, 12% i bostadsrätter och bara 8% i hyresrätter (ur "Lokalt utvecklingsprogram 2015-18). Då ett av syftena är att skapa övergripande förutsättningar för en hållbar framtida utveckling kan vi anta att det är intressant att öka den procentuella andelen bostads- och hyresrätter.

Man har noterat att området längs med Kongahällavägen, norr om Torslandakrysset, anses lämpligt för bebyggelse i 3-5 våningar. Naturligtvis behöver hänsyn tas till vad som kan anses vara lämpligt på platsen men Kongahällavägen, inklusive diken och grönytor är bred, rak och statisk. Då Sverigehuset är intresserade av att skapa en blandad bebyggelse i området är man bekymrade över att ingångsvärdena i programmet (alltså de föreslagna 3-5 våningarna) försvårar utvecklingen av ett blandat bostadsbestånd. Tre våningar tillsammans med till exempel lokaler i bottenvåning är en trevlig ide men ger svåra ekonomiska utmaningar.

Vidare konstaterar man att det finns en öppning i programmet eftersom det finns en "Möjlighet till högre bebyggelse" och hoppas därför på ett positivt och givande samarbete i kommande detaljplaneprocess.

Kommentar:

Noteras.

38. Aspelin Ramm Fastigheter AB

Äger genom dotterbolag Fastigheten Göteborg Röd 104:2 samt tomträtten Göteborg Röd 104:1. Tomträttsavtalet förlängdes nyligen att gälla till år 2045 med möjlig förlängning för tomträttshavaren till år 2065.

Detta innebär att Aspelin Ramm råder över ca 56 000 m² mark inom Programområdet.

På fastigheten Röd 104:2 bedrivs verksamhet i enlighet med gällande plan J. Fastigheten Röd 104:1 som nyligen förvärvades är i dagsläget tomställd och planer för fastighetens utveckling är under utarbetande.

Aspelin Ramm har varit fastighetsägare och aktivt jobbat med fastighetsutveckling i Torslanda / Amhultsområdet sedan 2003. Man har som fastighetsägare medverkat och utvecklat fastigheter inom planen för handel kring Amhults Torg och i planen för Amhult med bostäder och handel och känner området väl. Man är mycket positiva till den utvecklingen som programmet föreslår. Framför allt ses väldigt positivt på att få en sammanhängande stadsbebyggelse mellan Torslanda Torg via Torslanda Rondellen och hela vägen bort förbi Amhults Centrum. Programmet sammanfogar öar av stadsbebyggelse till en helhet.

Vidare ser man precis som programmet beskriver att nuvarande trafiksituation vid Torslandakrysset och Kongahällavägen omöjliggör en utveckling inom programområdet. En tvärförbindelse mellan väg 155 och Kongahällavägen är därför nödvändig.

Man ser också att det egna området ligger lågt och åtgärder måste vidtas för att förhindra översvämningar med risk för människor vid skyfall.

På sidan 25 i Programmet visas att Entrematic bedriver industriverksamhet på fastigheten Röd 104:1. Detta stämmer inte med nuläget. Denna industriverksamhet har under 2018 avflyttat och byggnaderna är nu tomställda i avvaktan på framtida beslut om utveckling.

På utvecklingsaffischen och på ett antal ställen visas på möjliga områden för bostadsbyggnation. I denna redovisning har inte (det man kallar) ”vårt” område Röd 104:1 och 104:2 inräknats i den möjliga bostadspotentialen. Man har i samband med förvärvet av Röd 104:1 tagit fram en enkel första volymstudie för möjlig bostads- och blandstadsbebyggelse. (se bifogat dokument) och vill därför göra SBK uppmärksamma på det unika tidsfönster som nu finns att planlägga och utveckla mellan 800-1 000 bostäder inom programområdet. Den stora fördelen i detta är att det kan ske med en fastighetsägare och part. Man har varit i kontakt med Göteborgs Stads Fastighetskontor i frågan gällande samarbete kring detta område då Fastighetskontoret äger den tomträttsupplåtna fastigheten och mindre kringliggande områden.

Aspelin Ramm vill också med denna skrivelse gör SBK medvetna om det tidsfönster som finns att utveckla områdena Röd 104:1 och 104:2. Aspelin Ramm måste under första halvåret 2019 fatta beslut om utvecklingsinriktningen för Röd 104:1 och 104:2. De alternativ som finns är a) En nyinvestering i logistik/industri enligt gällande detaljplan och de långsiktiga tomträttsavtalet till år 2065 b) ett samarbete kring utveckling av blandstad enligt bifogat dokument med upp till 1 000 lägenheter i enlighet med föreslaget program.

Kommentar:

Programhandlingen justeras avseende att Entrematic på fastigheten Röd 104:1 har flyttat.

Området finns med för möjligt bostadsändamål i programmet men är inte tydligt utpekad för detta bland annat med anledning av att området bedömts inneha många väl fungerande verksamheter och service samt ligga relativt lågt och ligga inom område som påverkas av miljöstörande industrier/verksamheter. Programmet hindrar därmed inte att bostäder utvecklas inom området men kräver att framförallt ovanstående studeras.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

39. Boende på Noleredsvägen 13 B, Torslanda 36:14

Påtarar att det 2011 anordnades träffar i Torslanda bibliotek ”Bo och leva vid Torslanda Torg” där Stadsdelsförvaltningen bjöd in grannar till torget för samtal om miljön. Vid promenad i omgivningen togs bilder och anteckningar gjordes med förslag på förbättringar. Den 8 feb 2012 anordnades det tredje och sista mötet där deltagarna fick en sammanställning på de tidigare gjorda anmärkningarna. Något åtgärdades, exempelvis utbyte av belysning på torget, målning av träpaneler.

Det storslagna initiativet med förbättringar kom av sig när biblioteket lades ner 2013. Bor nära torget och påpekar att de som gör det liksom alla människor som har ett ärende till torget saknar biblioteket. Boende kontaktade tidigt politiken för en kulturell ersättning på torget men ingenting har hänt.

Kommer vidare med ett förslag för 2018: Åtgärda gamla bibliotekshuset. Riv och bygg. Platsen är spännande med en ström av människor som passerar till och från busshållplatsen dagligen. Någon ”förtätning” av området Noleredsvägen 1-15 undanbedes på det bestämdaste. Låt området vara intakt. Torslanda Torg och dagiset bakom Hemköp har då och då varit en samlingsplats för ungdomar som är lite stökiga. Det är viktigt att inte torget tappar stil, tappar affärer. Det kan gå fort utför.

Kommentar:

Efter trygghetsvandringarna 2011 var stadsdelen med i arbetet för att åtgärdade det mest akuta. När det gäller biblioteket så stängdes det på grund av omfattande mögelskador. Istället byggdes biblioteket på Vingen. Det har funnits politiskt önskemål om att etablera någon form av kommunal verksamhet vid Torslanda Torg. För några år sedan undersöktes om det gick att hyra en av de tomma lokalerna för diverse aktiviteter, tyvärr blev kostnaderna för höga. I dagsläget har stadsdelsförvaltningen på grund av ekonomiska förutsättning inga planer på att hyra några lokaler eller starta någon verksamhet vid Torslanda torg.

40. Boende på Flygledarevägen 7, Röd 2:45

Med anledning av reportage i Torslandatidningen 20180919 där SBK:program för nya bostäder och bebyggelse i centrala Torslanda presenterades kände boenden stor oro och kontaktade fastighetskontoret. Har ännu inte fått besked om detta kommer påverka oss som hyr huset på Flygledarevägen 7, fastighetsbeteckning 2:45. Vidare har man genom kommunens information och information i media försökt bilda sig en uppfattning om vad förslaget avser.

Boende på Flygledarevägen 7 känner stor oro inför detta. Man har bott i huset i tjugo år och har hela sitt liv här. Barnen går i skolan på Skutehagen och har alla sina aktiviteter och vänner här. Vidare har man investerat mycket pengar i huset som man hyr med en önskan om att få köpa detta och har flertalet gånger varit i kontakt med fastighetskontoret och stadsbyggnadskontoret och frågat om det varit möjligt att köpa huset. Eftersom det inte funnits någon detaljplan har vi fått beskedet att avvakta. Man har även fått veta genom åren att inget kommer hända i detta område eftersom det ligger flera fabriker alltför nära så ingen ny bebyggelse kommer ske då det finns lagar och bestämmelser om avstånd.

Runt Snäckeberget har det byggts kolossalt mycket på väldigt kort tid; hus, lägenheter, skolor och förskolor. På några hundra meters avstånd ligger tre förskolor och en skola och man anser att det inte känns inte rimligt att bygga ännu fler här.

Avslutningsvis påpekas att man absolut vill bo kvar i sitt hem och köper gärna ut huset.

Kommentar:

Programförslaget pekar ut området som lämpligt för bostäder och därför bedöms nuvarande bebyggelse stämma överens med utpekad användning av marken.

Frågan har lyfts med fastighetskontoret som meddelat att de är medvetna om situationen som fastighetsägaren befinner sig men hänvisar till att frågan kan hanteras utanför/efter programarbetet.

Övriga

41. Rörmöstvägen 116, Vallda

Saknar att det i programmet inte finns några planer för pendeltåg-/snabbspårväg. Den globala uppvärmningen bara fortsätter och men det diskuteras endast biltrafik för lösningar till/från och i Torslanda. Anser att det är ren katastrof och att stadsbyggnadskontoret/Göteborgs stad måste ta detta högst upp i prioriteringen, bygg spår snarast till Torslanda. Fortsätt på det spåret som redan går till Volvo, bygg ett vid sidan av och se till så att de går ända in i Torslanda centrum/Amhult centrum. Gör om programmet snarast!

Kommentar:

Programområdet bedöms ha sämre förutsättningar för spårbunden trafik än andra delar av Göteborg. I nuläget sker ett fortsatt gemensamt arbete med Västtrafik för att förbättra tillgången till busstrafik. Programmet betonar vikten av att planera kollektivtrafikhäna och ny bebyggelse planeras nära busshållplatserna.

42. Bruntjärnsvägen 14, Landvetter

Anser att det kunde byggas fler alternativ för barnfamiljer kring Amhult och bort mot Torslanda torg. Radhus och fristående hus med äganderätt. Upplever att det har byggts väldigt mycket lägenheter (bostadsrätter).

Kommentar:

Programmet styr inte boendeformen men ser exempelvis att ett tillskott av radhus skulle vara mycket positivt i området. Fastighetskontoret ser i sitt yttrande möjligheten till flyttkedjor i området,

”Nya bostäder med god fysisk tillgänglighet i detta område bör vara intressant för många äldre som idag bor i småhus i området. Detta kan också skapa positiva flyttkedjor genom att småhus frigörs för barnfamiljer, som i sin tur lämnar lägenheter som tillförs bostadsmarknaden.”

43. Yttranden från person som inte angivit adress

På stencilen som kom i brevlådan från Stadsbyggnadskontoret ser man på kartan "Ny väg" inritad med orange färg, bakom Torslanda tennishall och genom beteshagen!

Anser att det är helt fel att göra ett så stort ingrepp i naturen och på området med Gamla

Hjuviksvägen som där tillhör en privat vägförening, och menar vidare att det kan lösas mycket lättare.

Framför som förslag att använda någon av de två befintliga vägarna (Torslanda idrottsväg) istället för att göra ny väg med allt vad det innebär alternativt ännu bättre att göra en vändslinga med hållplats för bussen vid Nordlyckeskolan -då får alla nära till alla aktiviteter.

Påpekar avslutningsvis att vad som är i stort behov av att förbättras är parkeringsmöjligheter för besökande vid tävlingar och olika evenemang vid Torslanda vallen då det knappt går att åka förbi pga. alla bilar som står överallt, kors och tvärs och även på båda sidor av vägen.

Om ambulans eller brandkår då ej kommer förbi eller blir försenade kan det få ödesdigra följder!

Kommentar:

Kopplingens funktion är viktig för den kommande kollektivtrafikförsörjningen i och i anslutning till programområdet. Läget är dock inte närmare studerat och är därmed att se som principiell i nuläget. Huruvida åtgärder görs för att höja upp vägen eller justera dess läge får studeras i kommande planarbete.

I trafikkontorets framtagna åtgärdsvalsstudie "trafiken i Torslanda" ingår förbättringar längs vägsträckan till idrottsområdet. Idrott och föreningsförvaltningen avser att, tillsammans med idrottsföreningarna i området, påbörja en långsiktig utvecklingsplan för området.

44. Naturskyddsföreningen

Överlag anser Naturskyddsföreningen i Göteborg att programmet för centrala Torslanda är ambitiöst och är positiva till att flera utpekade naturvärden bevaras och till syftet med att utveckla området med mer bostäder och utveckla blandstad längs Kongahällavägen.

Programmet omfattning berör både naturvärden, täthet och infrastruktur, men lägger i huvudsak fokus på de två sistnämnda. För att säkerställa att programmet blir ett mer tydligt och mångsidigt underlag har vi bifogat förslag på förbättringar i detta dokument.

Sammanfattningsvis är dessa punkter de mest angelägna att studera närmare:

- Kartlägg befintlig och ge förslag på kommande grön infrastruktur (t.ex. konnektivitetsanalys). Detta bör även omfatta grönområden som ligger utanför planprogrammet såsom Torsviken.
- Området BS vid Prästgården, norr om Torslanda torg bör justeras och inte innefatta naturområdet som har naturvärdesklass 2 – "Högt naturvärde" enligt Naturvärdesinventeringen.
- Resonera kring hur planen förhåller sig till Göteborgs miljömål och Agenda 2030.
- Säkerställ naturvärden även på kvartersmark, t.ex. genom grönytefaktor.

Bakgrund och mål

Bakgrunden nämner kvalitéer, men bör också nämna hur dessa kvalitéer har möjligheten att påverka varandra vid olika fokus på utveckling ex. förbättring av trafiksystem behöver inte nödvändigtvis gå hand i hand med naturvärden. Programmet bör tydligare svara på frågan om det överensstämmer med befintliga strategiska dokument och mål för Göteborg.

Området ligger utanför utpekade prioriteringsområden enligt Strategi för Göteborg 2035 – utbyggnadsplanering", detta bör nämnas. Det är också oklart hur planen förhåller sig till Göteborgs miljömål och FN:s Agenda 2030.

Ta fram en SWOT-analys. SWOT:en blir i så fall ett komplement till "Konsekvenser och genomförande" på sida 50. Med en sådan analys kan man tydligare belysa vilka förutsättningar centrala Torslanda har, men också koppla samman ex. styrkor och hot när man formar ett projekt. På så vis kan det också vara lättare att se om projektet svarar mot behoven/hoten.

I nuläget saknas en tydlig koppling mellan t.ex. trafikens/infrastrukturens påverkan på naturmiljön och den gröna infrastrukturen. Nämn det vid ex. "Miljökonsekvenser" på sida 51.

Förtydliga under rubriken "Syfte" på sida 5 vilka typer av "stråk och länkar" som anses. Vi anser att gröna stråk också bör nämnas här.

De sociala och infrastrukturelaterade aspekterna utarbetas väl i dokumentets mål, men det är otydligt hur målen relaterar till djur- och naturlivet i området. Koppla programmet mer till andra dokument, både till Göteborg Stads trafikstrategi (blå), utbyggnadsplanering (orange) och grönstrategi (grön).

Inkludera Göteborgs 12 miljömål och Agenda 2030 i programmet. För att få med både ekologiska, sociala och ekonomiska aspekter. Den nya modellen från FN skiljer sig avsevärt från det äldre venndiagrammet. Det biosfäriska fältet är inte bara ett arbetsområde för hållbarhet - det är grunden för hållbarhet. Hur märks dessa globala mål i ert arbete och hur når programmet upp till dem? (Se ex. Malmö ÖP 2018 och Malmö MKB 2017)

Täthet

Positivt att programmet säkerställer bebyggelse på hårdgjorda ytor, förtätar vid redan befintlig infrastruktur och undviker mer småhus i området. Programmet kan tydligare säkerställa lokaler i bottenvåningarna för att få till en levande stadsdel. För service, handel och kollektivtrafik är det nödvändigt att uppnå en viss täthet.

Förslagsvis använda sig av GSI för att analysera tätheten före och efter programmets genomförande.

Undvik mer småhus och låg bebyggelse i området, istället bör fokus ligga på 5 vånings-skala. Detta gäller framförallt bebyggelse nära Kongahällsvägen. Innovativa bebyggelse-typologier kan locka barnfamiljer istället för småhus, t.ex. Urbana villor i Malmö.

Infrastruktur

För att komma åt den ansträngda trafiksituationen i centrala Torslanda föreslås i programmet ett antal strategier och åtgärder. Några av dessa bör genomföras medan vi är kritiska till tvärförbindelsen. Det nämns att trafikmängden kommer minska med "Älve-gårdsförbindelsen" men vi skulle önska se ett bredare resonemang kring detta. Totalt kommer trafiken troligtvis att öka och gå emot Göteborgs mål att minska biltrafiken.

Ökad exploatering kan skapa bättre underlag för fler busslinjer, men då behöver bus-sarna också komma fram lättare längs med Kongahällavägen.

Kongahällavägen bör få ett nytt busskörfält som föreslås i programmet (s 61) Bör föras in även i kartan.

Mobilitetsåtgärder bör förtydligas.

Tvärförbindelsen går emot Göteborgs miljömål och trafikstrategin och bör ej genomföras och således inte vara en förutsättning för detta program.

Det verkliga gångavståndet bör vägas in i analysen ”bygg kollektivtrafikhärad”, och cirkelns radie bör därför vara 300m. Detta kan förtydligas. Referens: (Gustavsbergvägen och fabriksområdet busshållplats – pm, Tyréns, 2013)

I programmet nämns osäkra cykelvägar för barnfamiljer. Dessa behöver konkretiseras. Det behövs minst 2 meter breda enkelriktade väl upplysta cykelvägar, samt cykelöverfarter vid korsningar. (GCM-Handbok, Trafikverket, 2010)

Skapa tydligare riktlinjer för en tryggare trafikmiljö kring skolorna. T.ex. införa bilfria zoner inom vissa tidpunkter. Något man arbetar med i Norge i form av så kallade ”hjärtezoner”.

Dagvattenhantering

Förslaget med fördröjning av vatten norr om Torslandakryssat är ett förslag som bör behållas i arbetet med detaljplaner. Men hur avrinningen fortsätter ner mot Torsviken kan förtydligas. Se ytterligare kommentarer under rubriken ”Torslandakryssat”.

Planera Kongahällvägen med ekosystemtjänster och hantering av stora mängder vatten.

Lokalt omhändertagande av vatten skulle kunna fungera mer effektivt i syfte att minska trycket på Kongahällvägen. Exempel på lösningar är regnrabatter, att minska andelen hårdgjorda ytor, planera för gröna tak och trädplantering. En annan lösning kan vara att räkna med grönytefaktor (GYF). (Stockholm stad, 2018 och Masthuggskajen, 2018)

Klimatpåverkan

Hur ska målet om klimatsmarta invånare nås i området?

Klimatstrategiskt program för området, krav på klimatkalkyler och klimatbudget?

Naturvärden och grön infrastruktur

Många av områdets värdefulla naturområden kommer med programmet säkerställas som natur i kommande planarbete, vilket är positivt. Men det saknas analyser och förslag på åtgärder för hur spridningskorridorer ska utformas för att stärka den gröna infrastrukturen som är viktig både ur biologisk mångfald, social hänsyn och för att nå en hållbar och resilient stadsdel.

Programmet saknar resonemang kring grön infrastruktur, redogör kort varför gröna kopplingar är viktiga (ex. artdiversitet, genpolpåverkan).

En analys av befintlig gröninfrastruktur samt förslag på fler gröna kopplingar mellan värdefulla naturområden bör göras (t.ex. konnektivitesanalys) Detta bör även omfatta grönområden som ligger utanför planprogrammet såsom Torsviken. Förslag på grön infrastruktur kan anpassas efter naturvårdsarter som finns i området (Referens: Norra

Djurgårdsstaden - Grönytefaktor, 2011).

□ Ett undantag gäller på s.63. Den gröna kopplingen som redovisas är dessvärre Otydlig, förtydliga genom ex. ett större kartutsnitt.

Göra Kongahällvägen till en framtida grön koppling ner mot Torsviken genom att plantera träd och gör den till en allé. Biotopskyddade alléer bör skyddas.

Under rubriken naturmiljö nämns inget om kompensation för grön infrastruktur.

Mindre parker och lekplatser pekade inte ut. Tydliggör var de finns i området.

Planprogrammet breddas för att ta hänsyn till väg 155 och Natura 2000 området, Torsviken. Det nämns inte att det är prioriterat som blivande naturreservat. En blågrön koppling behövs ner mot Torsviken. (Se olika förslag i bifogad programkarta).

Hur korsas den stora barriären väg 155?

Nämn och implementera grönytefaktor. (Stockholm stad 2018, Masthuggskajen 2018)

De 12 naturvårdsarterna som noterades i Naturvärdesinventeringen nämns inte i programmet, bl.a. tornseglare och stare. Det är förbjudet att skada eller förstöra staren och tornseglarens fortplantningsområde och/eller viloplats. Hur säkerställs det i programmet?

Utför inventeringar vid rätta tidpunkter för ex. mindre hackspetten, fladdermöss, vedlevande insekter och groddjur. Redovisa även prognoser för minskningen av biologisk mångfald i området samt påverkan i form av blomning, äppelträd och rening av vatten och luftkvalitet.

Förtätning vid Prästgårdsängen bör justeras så att inte man tar anspråk av naturområde med naturvärdesklass 2 – ”Högt naturvärde”. Istället kan man öka våningshöjden till mer än 2-3 våningar.

Titta på programmet för Backaplan för att få en idé hur grönområden samt blå och gröna kopplingar kan planeras in och illustreras i programmet. Förutom gröna kopplingar innehåller Backaplanprogrammet också många olika illustrationer, sektioner och kartor som förtydligar programmet genom att kommunicera i både bild och text. Här finns även ett gott exempel på hur djurlivet ser ut i kantzoner. (s.48)

Programmets sida för naturmiljö känns tunt utarbetad i jämförelse med ex. infrastruktur på sida 31 m.fl., och tämligen svår att använda som underlag. Detta beror delvis på krångliga formuleringar med många satsadverbial, ex:

“Att delar av inventeringsområdet inte klassas enligt SIS-standard och använd detaljeringsgrad betyder dock inte att det inte förekommer naturvärden inom dessa områden.”

Områdesfördjupning Torslanda torg

Bra att förtäta vid ett befintligt närcentrum med kollektivtrafik och service. Följande åtgärder vill Naturskyddsföreningen se:

- Avgränsning av zon 3, markerad med BS (bebyggelse) bör anpassas efter gränser för naturområde som är klassat som 2 ”Högt naturvärde”
- B, BS - Lägg till bebyggelse bör anpassas efter befintliga naturvärden och naturvärdeselement.
- Markera ut gröna kopplingar. T.ex. över skolgård och över bostadsområdet i väster med kulturhistorisk bebyggelse. Markera även ut gator som kan fungera för grön infrastruktur t.ex. Noleredsvägen och gamla Tumlehedsvägen. Detta kan åstadkommas via trädplantering och vattenfördröjande åtgärder.
- Skolan och skolmiljön kan bli en resurs för att hantera dagvattenfördröjning. Vid en upprustning bör detta vara ett fokusområde. Med översvämningsbara multifunktionella ytor.
- Området norr om Torslanda torg som ligger i direkt angränsning till naturområde med hög naturvärde, kan större krav ställas på bebyggelse i form av

grönytefaktor och där fasader anpassade efter ansvarsarter, med insektshotell, fågel- och fladdermusholkar

- Ev. att det finns möjlighet för mer bebyggelse öster om Torslanda centrum på befintlig grå yta.

Idrottsområdet

- Saknar gröna kopplingar i kartan - djur rör sig mellan biotopen och närliggande skogsområden.
- Hur påverkar den nya vägen för bussar de existerande gröna kopplingarna mellan naturområden? Positivt eller negativt - på vilket sätt? Hur hanteras denna situation? Söder om Torslanda torg

Natur bearbetas väl och kopplar till rekreationsvärden.

Gröna kopplingar behövs för att visa hur djurlivet rör sig mellan naturområdena. Rör det sig om en viss art bör detta belysas i beskrivningar.

Torslandakrysset

Nämn GYF som en del av bebyggelsen. Inte enbart naturområden kan användas för att hantera dagvatten.

Visa kopplingar mellan olika naturvärden.

Området för dagvattenhantering föreslås vid ett av de områden kring Torslandakrysset som ligger som lägst över havsnivån, dömt utifrån höjdkurvor och Google höjdkarta. Hur kan det här området designas/hanteras specifikt? Ge exempel/referenser - Göteborg vill bli den bästa staden när det regnar. (Göteborg2021)

Redovisa gärna varifrån de här vattenvolymer kommer ifrån - Är det mer effektivt att hantera dagvattnet i ett tidigare skede än vid den lägsta punkten? (Se tidigare kommentarer under rubriken "Dagvattenhantering")

Kan man arbeta med dagvatten så att det svarar mot det faktum att småvatten är en bristvara i landskapet? Genomför en SWOT.

Amhult

Nya träd och äldre träd kan skilja sig avsevärt när det gäller naturvärde. I programmet framstår det som att det nyplanterade har samma kvalitéer som äldre träd vilket inte är sant. Äldre träd och yngre träd har olika värden då de bidrar med olika typer av förutsättning för ex. insekter och svamp. (Skogsstyrelsen 2018)

Delområdet i sig kanske inte har några särskilda naturvärden, men det utesluter inte att delområdet kan agera som en brygga mellan olika naturområden utanför delområdet.

Projekt i delområdet kan skapa förutsättningar och kvalitéer som gynnar både oss och naturen. Se GYF! (Stockholm stad 2018)

Bilaga

Nedan finns en bilaga med förslag på grön infrastruktur, detta bör endast ses som ett exempel. Naturskyddsföreningen anser att stadsbyggnadskontoret ska utreda en mer underbyggd studie som kan resultera i något liknande. För att med den studien sedan komplettera programkartan.

Kommentar:

Programmets inriktning är att bebygga ytor som i dagsläget redan är ianspråktagna. Utifrån den bilaga som Naturskyddsföreningen kompletterat sitt yttrande med bedöms befintlig grön infrastruktur i stor omfattning även kunna finnas kvar även i framtiden. Några gröna kopplingar avses inte att illustreras i programhandlingen. I detaljplanerna som följer på programmet behöver åtgärder som säkerställer befintlig struktur studeras och om nödvändigt säkerställas genom planbestämmelser.

Programhandlingen kompletteras med förtydligande rörande de höga naturvärdena i området norr om Torslanda torg och att hänsyn ska tas till dessa vid exploatering. Generellt ska hänsyn tas till naturvärden om bebyggelse uppförs i anslutning till dessa.

Programhandlingen kompletteras med beskrivning av hur programmet förhåller sig till de lokala miljömålen.

Programhandlingen är översiktlig och studerar inte utformningen i detalj avseende exempelvis utformning av gårdar. Vidare är det inte möjligt att ställa krav på grönytefaktorer med hjälp av planbestämmelser i kommande detaljplaner. Däremot är det viktigt att kommande detaljplanearbete bearbeta planeringsunderlaget (skisser, utredningar med mera) för att säkerställa naturvärden inom kvartersmarken och där det är nödvändigt hitta lämpliga planbestämmelser så att målsättningarna för grönytefaktorer kan uppnås.

Programområdet ligger inom utpekade utvecklingsområde enligt översiktsplanen och har därmed bedömts som prioriterat när det påbörjades 2014.

Programmet stärker möjligheten att gå, cykla och åka kollektivt i centrala Torslanda. De åtgärder som görs kommer att minska biltrafiken längs med Kongahällavägen på sikt. Föreslagen tvärförbindelse är en förutsättning för programarbetet med ingår inte som del i programmet och synpunkter på förbindelsen hänvisas till trafikkontorets arbete med trafiken i Torslanda.

Under programarbetet har flertalet analyser genomförts, en SWOT-analys som föreslås är en god idé men bedöms tyvärr inte rymmas inom ramen för arbetet i detta skede.

Stycket miljökonsekvenser på sidan 51 kompletteras med infrastruktur, enligt följande,

”Delar av tillkommande bebyggelse och infrastruktur sker i anslutning till värdefulla naturmiljöer. Som en konsekvens av detta bör en diskussion ske i varje enskilt fall om och hur man ska förhålla sig till dessa miljöer.”

Under rubriken ”Syfte” på sida 5 med benämnda ”stråk och länkar” avses i första hand gång- cykel- och kollektivtrafikstråk men då formuleringen avsiktligt är bred bedöms även andra stråk kunna ingå i formuleringen.

Programmet pekar ut en möjlig utveckling mot blandstad där lokal service är en viktig beståndsdel. Detta bedöms vara studerat på en principiell nivå och med en detaljering som följer programmets detaljeringsgrad i övrigt.

Tätheten har analyserats med hjälp av täthetsnyckel och redovisad täthet bedöms vara lämplig för föreslagen markanvändning.

Programmet föreslår en blandning av höjder och täthet och har studerat skalor och lämpliga höjder. Längs Kongahällavägen möjliggörs för en högre bebyggelse.

I bemötande till trafikverket förtydligas programmets samt de föreslagna trafikåtgärdernas påverkan på statligt vägnät.

Trafikföringen längs med Kongahällavägen får studeras mer i detalj i kommande detaljplaner men preliminärt bedöms framkomligheten för bussar förbättras med de åtgärder

som föreslås i programmet för att på sikt minska biltrafiken och underlätta för busstrafik.

Nytt busskörfält längs Kongahällavägen beskrivs i kartan som "ny väg-förbättrade åtgärder" men har av layoutmässiga skäl inte kunnat beskrivas mer utförligt men återfinns tydligt i andra delar av handlingen.

SBK bedömer att beskrivningen av mobilitetsåtgärder i programmet i detta skede är tillfredställande tydliga.

Dagen trafiksituation längs med vägen är så pass överbelastad att det sedan tidigare bedömts krävas åtgärder genom en ny tvärförbindelse. Förbindelsen ingår inte i programmet eller dess syfte men är en förutsättning för en fortsatt exploatering i området.

I bilagan "fördjupade trafikutredning" finns på sidan 10 en tydligare nätverksanalys av området. Med en föreslagen runkörning med bussen i centrala Torslanda som programmet föreslår bedöms tillkommande bebyggelse placeras kollektivtrafiknära.

Detaljfrågor rörande belysning, trafikfrågor, dagvattenhantering med mera behandlas på en översiktlig nivå och inte så detaljerat som naturskyddsföreningen efterfrågar, detta får istället studeras vidare i kommande detaljplaner.

I bemötande till Länsstyrelsen och miljöförvaltningen förtydligas dagvattnets påverkan på Torsviken.

En dagvattenutredning har tagits fram som översiktligt visar på goda exempel på hantering av dagvatten. Vidare utredningar krävs efter programarbetet och dessa frågor hänvisas dit.

Programmet bedöms inte i någon större omfattning negativt påverka möjligheten för skyddade arter att sprida sig inom och i anslutning till området utifrån att utpekad bebyggelse föreslås på redan ianspråktagen mark. Dessa intentioner behöver följas upp i kommande detaljplaner.

Att föra in mera gröna värden längs Kongahällavägen är en god idé. Vägen utformning i förhållande till tillkommande bebyggelse får studeras mer i detalj i kommande detaljplanarbete.

I detta skede bedöms ingen kompensation för grön infrastruktur utredas då den inte bedömts påverkas av programförslaget.

Med stöd av park- och naturförvaltningen har ett förslag på lekplatser tagits fram. Se bemötande till deras yttrande.

Väg 155 och Torsviken och ligger utanför programområdet och har därmed inte behandlats mer än med hänseende på viken påverkan programmet har på trafikmängder med mera samt information om att viken utgör avrinningsområde för nuvarande och framtida dagvatten.

Naturvärdesinventeringen är framtagen som underlag till programmet och har bilagts handlingen och informationen återfinns därmed i en underliggande handling. Arterna har noterats i huvudsak i områden som inte ska exploateras. På 3-4 platser där de noterats och där möjlig markanvändning med bebyggelse föreslås är det värt att beakta hur marken används idag. Bland annat återfanns ovanstående arter mellan lamellhusen bakom Torslanda torg och på fotbollsplanen vid idrottsområdet. För många av områdena finns en pågående markanvändning med stöd i gällande detaljplaner vilket tyvärr inte ger möjligheten att styra påverkan på arterna inom programmets ramar.

I övrigt hänvisas till bemötande till Länsstyrelsen avseende skyddade arter.

Programhandlingen kompletteras med förtydligande rörande de höga naturvärdena i området norr om Torslanda torg och att hänsyn ska tas till dessa vid exploatering. Generellt ska hänsyn tas till naturvärden om bebyggelse uppförs i anslutning till dessa.

Texten rörande naturmiljöprogrammet är en sammanfattning av den naturvärdesinventering som tagits fram i samband med programarbetet. Önskas mer information om naturvärden/naturmiljö inom programområdet hänvisas till bilagd utredning.

Väggkopplingen mellan Skyttepaviljongens gata och Gamla Hjuviksvägen har en funktion som är viktig för den kommande kollektivtrafikförsörjningen i och i anslutning till programområdet. Läget är dock inte närmare studerat och är därmed att se som principiell i nuläget varför det inte går att bedöma dess konsekvenser i nuläget.

Dagvatten kommer behöva hanteras på flera platser inom programområdet. Programområdet pekar ut de allra största ytorna som redan idag tar emot mycket vatten vid kraftiga regn.

Ändringar

Som inriktning för det fortsatta planarbetet föreslår stadsbyggnadskontoret följande ändringar och tillägg i programhandlingen,

- Dagvattenhanteringsens påverkan på recipient förtydligas vilket inkluderar påverkan på natura 2000-området Torsviken.
- En preliminär bedömning har gjorts rörande påverkan på de strikt skyddade arterna och påverkan på dess kärnområden vilket infogas i bemötande till Länsstyrelsen.
- Programmet förtydligas vidare rörande vilka hänsyn som krävs i de områden med natur- och kulturvärden norr om Torslanda torg som föreslås exploateras för att på sätt tydliggöra inverkan på utpekade natur- och kulturvärden.
- Programmet förtydligas rörande var ”konfliktområden” mellan känslig markanvändning och verksamheter återfinns. Ett resonemang kring varför inte en heltäckande inventering av miljöstörande verksamheter bifogas programhandlingen.
- Föroreningssituationen avseende markföroreningar hänskjuts till detaljplaneskedet/planbeskedet och bör tidigt lyftas för att ge svar på kostnader som är förenade med marksaneringar etcetera. Vidare bifogas ett förtydligande i programhandlingen avseende tillkommande bostäder i områden med verksamheter där det poängteras att den breda paletten av användningar som föreslås får ses som möjliga olika scenarier. Alla användningar som anges på programkartan inte är möjliga att inrymmas samtidigt inom vissa områden.
- Skyfallsfrågorna bedöms i huvudsak kunna hanteras inom den i närtid framtagna strukturplanen för skyfall för Hisingen där Torslanda kommer att ingå. Frågan beskrivs mer ingående som svar i redogörelsen samt infogas som ett förtydligande i programhandlingen.
- Park- och naturförvaltningen har bifogat ett förslag på parkutvecklingskvaliteter som bifogas handlingarna. Med anledning av sammanvägda synpunkter från park- och naturförvaltningen och miljöförvaltningen så har ytterligare ett område på programkartan vigts för natur/park.

- Förtydligande införs i programmet avseende de föreslagna trafikåtgärdernas påverkan på statligt vägnät.
- En avstämning mot de lokala miljömålen har gjorts och bifogas programmet.

Karoline Rosgardt
Planchef

Sirpa Antti-Hilli
Konsultsamordnare

