



PROGRAM FÖR CENTRALA TORSLANDA

INOM STADSDELEN TORSLANDA
I GÖTEBORG

JUNI 2019

DIARIENUMMER: 0679/14



Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

Syftet med programsamrådet är att inhämta ytterligare information och synpunkter.

- Hur vill du att Torslanda ska vara i framtiden?
- Hur används och fungerar området?
- Vad finns det för brister?
- Vad är viktigt att bevara?
- Vad kan förbättras?

Arbetsgrupp

Sirpa Antti-Hilli, stadsbyggnadskontoret
Petter Frid, stadsbyggnadskontoret/Krook & Tjäder AB
Linnea Blixt, stadsbyggnadskontoret/Krook & Tjäder AB
Lars Johansson, fastighetskontoret
Per Bratthammar, trafikkontoret
Erén Andersson, Västra Hisingen stadsdelsförvaltning

Utredningsunderlag

Handelsutredning - Centrala Torslanda, februari 2017, WSP Analys och Strategi
Kulturmiljöunderlag Torslanda centrum, februari 2017, Göteborgs stadsmuseum
Naturvärdesinventering Centrala Torslanda, augusti 2016, Calluna AB
Fördjupad trafikutredning, februari 2018, Ramböll Sverige AB
Systemlösning för trafiken i Torslanda, februari 2018, Ramböll Sverige AB
Åtgärdsvalsstudie - Trafiken i Torslanda, februari 2018, Ramböll Sverige AB

Foton och kartor

Göteborgs stad om inget annat anges.

Kontaktpersoner

Sirpa Antti- Hilli, Konsultsamordnare, stadsbyggnadskontoret
E-post: sirpa.antti-hilli@sbk.goteborg.se
Tel: 031-3681609
Petter Frid, planhandläggare, stadsbyggnadskontoret, konsultgruppen
E-post: petter.frid@sbk.goteborg.se
Tel: 0722-558515

INNEHÅLL

INLEDNING	4	<i>Biltrafik</i>	33
Syfte och Mål	5	<i>Next stop 2035</i>	34
Bakgrund - Program för centrala Torslanda	5	<i>Åtgärdsvalsstudie</i>	36
<i>Pågående utveckling</i>	5	<i>Trafikstrategin</i>	36
<i>Uppdrag</i>	6	<i>Tvärförbindelsen</i>	37
<i>Gemensamt kunskapsunderlag</i>	6	<i>Väg 155</i>	37
<i>Utredningar</i>	6	<i>Mobilitetsåtgärder</i>	38
<i>Parallella processer</i>	6	Geoteknik	39
Tidplan och programområde	7	<i>Markförhållanden</i>	39
UTGÅNGSPUNKTER	8	<i>Skredrisker och stabilitet</i>	39
Översiktsplan	9	Verksamhetsrisker	42
<i>Ny översiktsplan</i>	10	<i>Gällande detaljplaner och pågående verksamheter</i>	42
Stadsutveckling 2035	10	<i>Farligt gods</i>	43
<i>Utbyggnadsplanering</i>	10	<i>Förörenade områden</i>	43
<i>Trafikstrategi</i>	10	Dagvatten och skyfall	44
<i>Grönstrategi</i>	11	Påverkan MKN vatten	45
Natura 2000	11	Stigande vatten	45
Riksintresse högexploaterad kust	11	Buller	47
Budget	11	Luft	47
Lokalt utvecklingsprogram 2015-2018	12	PROGRAMFÖRSLAG	48
K2020	13	Centrala Torslanda ska utvecklas med småstadskvaliteter	49
Koll 2035	13	<i>Bostäder</i>	49
Gällande planer och markanvändning	14	<i>Stråk och publika rum</i>	49
UTMANINGAR OCH MÖJLIGHETER	15	<i>Gestaltning</i>	49
Vad kan vi bygga	16	<i>Täthet och skala</i>	49
<i>Strategiska knäckfrågor</i>	16	<i>Konceptkartor</i>	50
<i>Ny Översiktsplan</i>	16	Programkarta	52
<i>Trafiken</i>	17	KONSEKVENSER OCH GENOMFÖRANDE	54
<i>Fördjupad trafikutredning</i>	18	Miljökonsekvenser	55
CENTRALA TORSLANDA IDAG – BESKRIVNING OCH ANALYS	19	<i>Lokala miljömål</i>	55
Områdets utveckling	20	<i>MKN vatten</i>	57
<i>Boende och bostäder</i>	21	<i>Naturmiljö</i>	57
<i>Befolkning och hälsa</i>	21	<i>Kulturmiljö</i>	59
Kommunal service och anläggningar	22	<i>Luftmiljö</i>	59
<i>Utbildning</i>	22	<i>Trafik och buller</i>	59
<i>BmSS och äldreboenden</i>	23	<i>Trafikkonsekvenser på statligt vägnät</i>	60
<i>Torslanda IP</i>	23	Sociala konsekvenser	61
<i>Simhall</i>	23	<i>Sammanhållen stad</i>	61
Kommersiell service och verksamheter	24	<i>Vardagsliv</i>	61
<i>Näringslivet</i>	24	<i>Identitet</i>	62
<i>Transporter</i>	25	<i>Samspel</i>	62
<i>Lokalisering</i>	25	<i>Hälsa och säkerhet (ur ett barnperspektiv)</i>	63
<i>Service</i>	25	Ekonomiska konsekvenser	64
<i>Framtiden</i>	25	<i>Kommunal service</i>	65
Social Hållbarhet	26	<i>Privat service och verksamheter</i>	65
<i>Sammanhållen stad</i>	26	Genomförande	66
<i>Samspel</i>	26	<i>Förutsättningar för genomförande</i>	66
<i>Vardagsliv</i>	26	<i>Gata och naturmark</i>	66
<i>Identitet</i>	26	<i>Vatten och avlopp</i>	67
Parkkvaliteter	29	OMRÅDESFÖRDJUPNING	68
<i>Lekplatser</i>	29	Konghällavägen	69
Kulturmiljö	30	Torslanda torg	70
Naturmiljö	31	Idrottsområdet	76
Infrastruktur	32	Söder om Torslanda torg	78
<i>Gång- och cykeltrafik</i>	32	Torslandakrysset	80
<i>Kollektivtrafik</i>	33	Amhult	84

INLEDNING

Det här utgör ett program för centrala Torslanda. Ett program, enligt Plan- och bygglag (2010:900) kap 5, kan upprättas för ett större område, till exempel en stadsdel, som underlag för flera framtida detaljplaner inom området. Programmet innebär då en möjlighet för Göteborgs Stad att på ett tidigt stadium lyfta olika planeringsfrågor som är viktiga för stadsdelens utveckling till diskussion. Programområdet är utpekade som ett utredningsområde för stadsutveckling. Innan en utbyggnad kan bli möjlig krävs ett fördjupat planeringsunderlag och ett förslag på utveckling. Den här programhandlingen utgör det underlaget.



BAKGRUND - PROGRAM FÖR CENTRALA TORSLANDA

Programområdet ligger cirka 12 kilometer (fågelvägen) från Göteborgs stadskärna och omfattar cirka 140 hektar, från Torslanda Torg och Kongahällavägen ner till Torslandakrysset i nord-sydlig riktning.

Programmet ligger i stadsdelen Torslanda inom stadsdelsnämnden Västra Hisingen.

På Västra Hisingen och i Torslanda är det ett stort tryck på att få bygga nya bostäder. Närheten till hav, natur och arbetsmarknadsregionen Göteborg bidrar till områdets attraktivitet och här finns flera kvalitéer att ta tillvara och bygga vidare på. Men kapaciteten i trafiksystemet behöver förbättras. Här finns en problematik med köbildning och dålig framkomlighet på Kongahällavägen under rusningstid. Väg 155 utgör den främsta kopplingen till Göteborg och är även den hårt belastad av bil-, buss- och lastbilstrafik. Åtgärder för att förbättra framkomligheten på Kongahällavägen utreds av Trafikkontoret i Göteborg och för åtgärder på väg 155 ansvarar Trafikverket och Göteborgsregionen.

Programområdet definieras i kommunens översiktsplan som "Kustnära områden och skärgården" och är utpekad som "utredningsområde för stadsutveckling". Ambitionen är att området ska innehålla bostäder, arbetsplatser, service, grönytor, med mera. Blandning med icke störande verksamheter är önskvärt så att området kan utvecklas med blandstadens kvalitéer. Innan en utbyggnad kan bli möjlig krävs ett fördjupat planeringsunderlag och en strategi för utveckling. Den här programhandlingen utgör det underlaget.

PÅGÅENDE UTVECKLING

I dag pågår utbyggnaden av Amhult centrum, som angränsar till programområdet. Detaljplanen ger möjlighet att uppföra en varierad bebyggelse med cirka 420 bostäder (hyresrätter och bostadsrätter) i flerbostadshus, butiker, kontor, kyrka med mera. De första bostäderna färdigställdes 2014 och projektet planeras vara färdigutbyggt till år 2020.

Stadsbyggnadskontoret ser möjligheten att utveckla Amhult österut samt stärka stråket mellan Amhult centrum till Torslandakrysset och vidare till Torslanda Torg. Vid Torslanda Torg finns ett behov och ett önskemål sedan tidigare från fastighetsägaren att stärka området och möjliggöra för en omdaning av torget. Under programarbetet har ytterligare aktörer längs stråket visat stort intresse för att vara med och utveckla området.

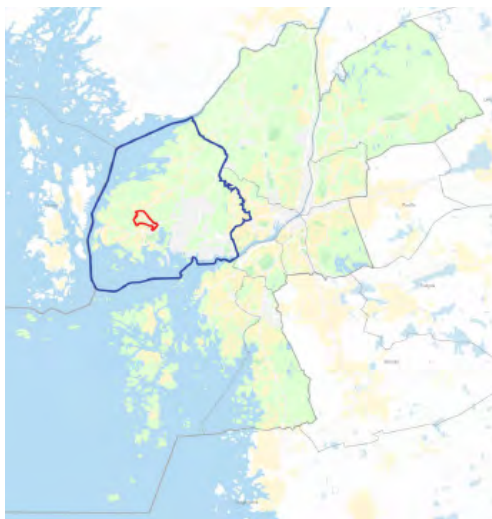
SYFTE

Programmet syftar till att:

- 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.
- En minskning av trafiken på Kongahällavägen såsom den av trafikkontoret föreslagna tvärförbindelsen, Älvegårdsförbindelsen, är en förutsättning för exploateringen i programmet men ingår inte i programmets syfte.

MÅL

- 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 kollektivtrafknära.



Översikt med stadsdelen Västra Hisingen markerad med yttre blå linje och programområdet med röd linje.

UPPDRAG

Byggnadsnämnden gav i december 2014 Stadsbyggnadskontoret i uppdrag att påbörja programarbete för centrala Torslanda.

Byggnadsnämnden har 2018-06-19 beslutat att genomföra samråd för programmet.

GEMENSAMT KUNSKAPSUNDERLAG

I arbetet med programmet har stadsbyggnadskontoret tillsammans med stadsdelen genomfört dialog med boende, företagare och föreningar samt skolbarn för att ta del av deras kunskap om hur området används idag och deras idéer för hur området kan utvecklas.

Gemensamt kunskapsunderlag i programarbetet;

- Näringslivskartläggning
- Dialogsammanställning
- Trygghetsvandring Torslanda Torg

UTREDNINGAR

En handelsutredning, naturvärdesinventering, fördjupad trafikutredning och kulturmiljöutredning har tagits fram som underlag i programarbetet. Dessa utredningar utgör underlag för ställningstaganden och avvägningar avseende markanvändning.

Genomförda utredningar i programarbetet;

- Naturinventering, Calluna 2016
- Kulturmiljöutredning, Göteborgs museum 2016
- Handelsutredning, WSP 2017
- Fördjupad trafikutredning - Underlag till Planprogram för centrala Torslanda, Ramböll 2018

PARALLELLA PROCESSER

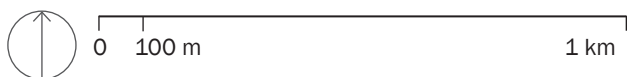
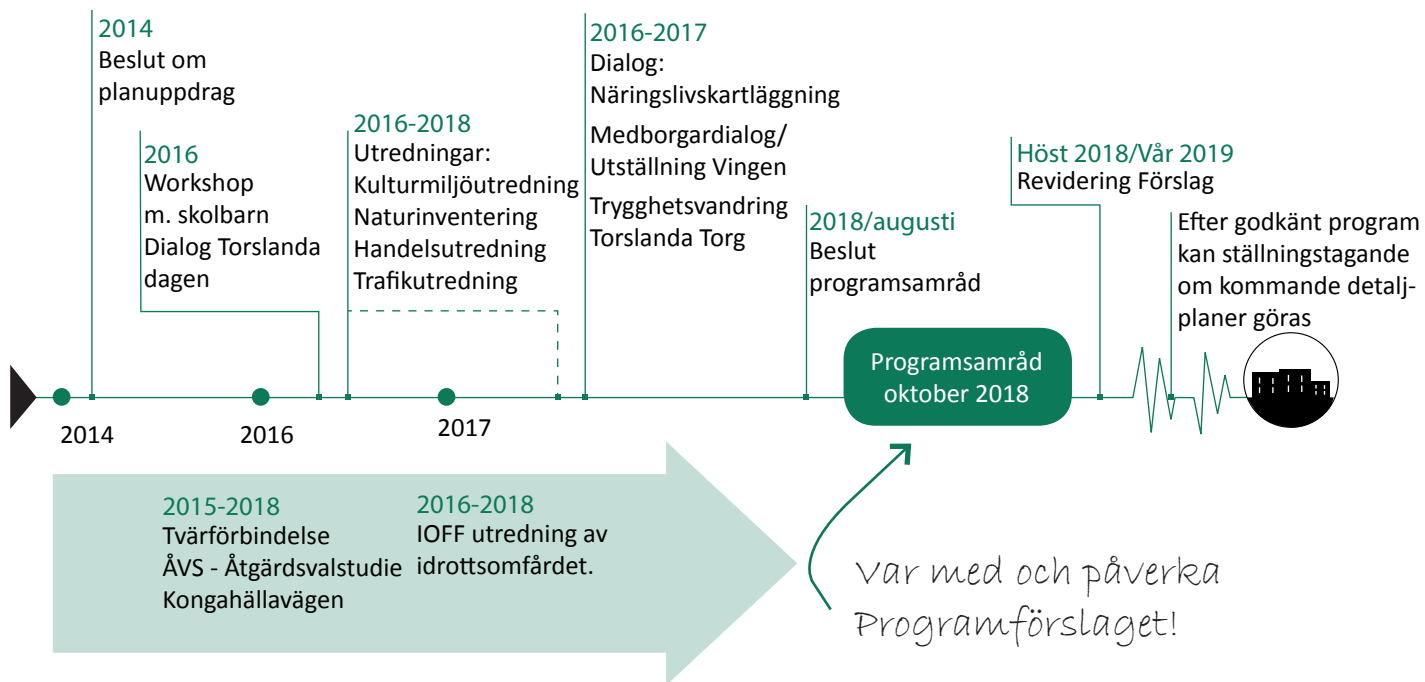
Parallellt med programarbetet har Trafikkontoret arbetat med förslag på möjliga lösningar för att lösa upp trafiken i centrala Torslanda. I detta arbete har man tittat på en systemlösning för trafiken där en tvärförbindelse ingår samt en Åtgärdsvalstudie (ÅVS) för Kongahällavägen.

Följande utredningar har pågått parallellt med programarbetet,

- Åtgärdsvalstudie - Trafiken i Torslanda 2018-02-26
- Systemlösning för trafiken i Torslanda (där bl.a. en tvärförbindelse ingår) 2018-02-22

Idrott och föreningsförvaltningen (IOFF) tar parallellt tagit fram ett underlag för utvecklingen av Torslanda IP. Förvaltningen har även tagit fram en strategi för stadens sim- och badanläggning som berör Torslanda.

TIDPLAN OCH PROGRAMOMRÅDE



Programområdes avgränsning

UTGÅNGSPUNKTER

Göteborgs Stad har på strategisk nivå tagit fram följande dokument som beskriver hur staden ska byggas,

- *Översiktsplan*
- *Stadsutveckling 2035*
- *Stadens budget*
- *Lokalt Utvecklingsprogram 2015-2018*

I detta kapitel presenteras kortfattat de aspekter och dokument som har betydelse för programmet. Närliggande natura-2000 område samt område för riksintresse beskrivs kort samt dagens markanvändning som anges i gällande detaljplaner.



ÖVERSIKTSPLAN

Översiktsplanen för Göteborg antogs i februari 2009 och är kommunens långsiktiga vision om användningen av stadens mark- och vattenområden och om hur bebyggelsen ska utvecklas. Centrala Torslanda är utpekad i översiktsplanen som utredningsområde för stadsutveckling. (R2) Översiktsplanen intention är att området ska utredas för bostäder och verksamheter (som inte är störande för omgivningen), handel och service.

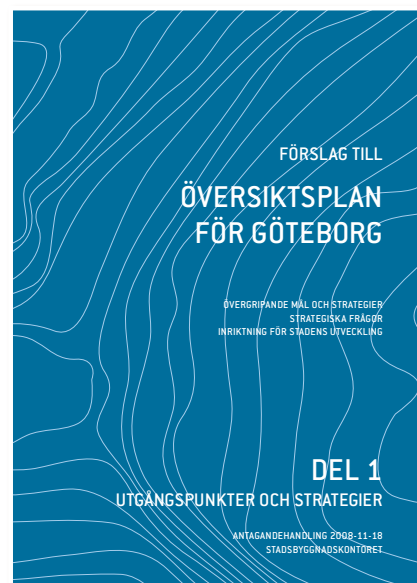
Enligt översiktsplanen krävs ett fördjupat planeringsunderlag innan utbyggnad kan ske i området. Programhandlingen avser att vara detta underlag. Innan en inriktning för området fastslås ska återhållsamhet iakttas mot ny bebyggelse och ingen ny bebyggelse som kan antas förhindra en lämplig framtida planläggning inom programområdet ska tillåtas. Pågående markanvändning gäller tills vidare.

Programområdet ligger inom det delområde i översiktsplanen som benämns "Kustnära områden och skärgården".

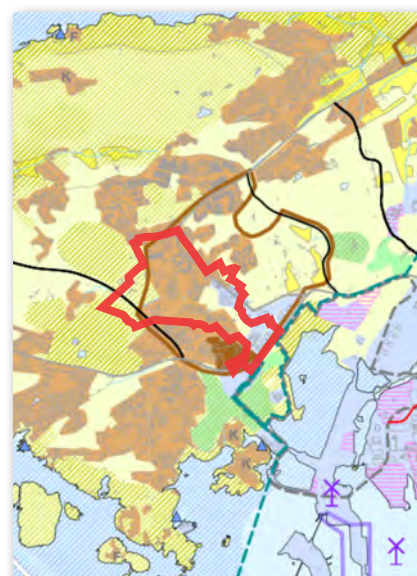
Syftet med översiktsplanens indelningar är att visa huvudsaklig inriktning i de olika områdena. Indelningen har gjorts utifrån stadens olika förutsättningar för komplettering i kombination med bygga i strategiska knutpunkter. Tillgång till kollektivtrafik, service, infrastruktur och trafiksystem är aspekter som legat till grund för områdesindelningen.

Inom kustnära områden och skärgård ska;

- Kustområdenas attraktivitet i form av natur-, kultur-, och landskapsbildsvärden ska värnas och utvecklas.
- Komplettering ska ske restriktivt och på friluftslivets villkor.
- Sammanhängande gångstråk och ökad tillgänglighet ska eftersträvas i alla planeringssituationer.
- Ny bebyggelse ska lokaliseras i anslutning till god kollektivtrafik och särskilt kring bytespunkter.
- Värdefulla rekreationsområden ska bevaras och utvecklas. Nya rekreationsanläggningar ska ha god tillgänglighet med kollektivtrafik.
- Kollektivtrafik till kusten bör förbättras för att förbättra tillgängligheten till hav och stränder.
- Befintliga småbåtshamnar och gästhamnsfaciliteter ska utvecklas.
- Vid komplettering ska en blandning av bostadsformer eftersträvas.
- Havsmiljön ska värnas



Översiktsplanen för Göteborg antogs i februari 2009.



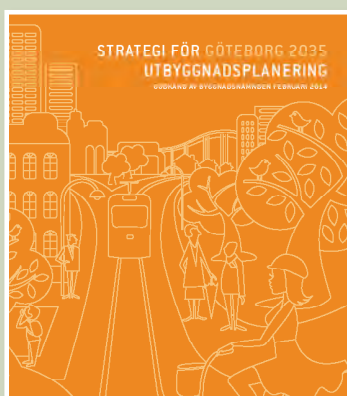
Programområdet (röd linje) i förhållande till R2-området (brun linje) som är utpekad i ÖP.



Kustnära område och skärgård

Övergripande strategier för Göteborgs utbyggnadsplanering är,

- Kraftsamla där det gör skillnad
- Utveckla tyngdpunkter
- Dra nytta av det som redan finns



NY ÖVERSIKTSPLAN

Kommande översiktsplan anger bland annat programområdet som,

- Nya områden för blandad stadsbebyggelse

Här avses sådana områden där helt ny markanvändning föreslås - utbyggnadsområden för blandad stadsbebyggelse där också grönområden och trafikområden ingår. Områdena omfattar såväl sedan tidigare bebyggda omvandlingsområden som idag obebyggda områden i anslutning till befintlig bebyggelse.

- Tyngdpunkt, och med det avses att,

området ska utvecklas genom att förtätas och kompletteras med fler bostäder och fler verksamheter för att ta vara på de särskilt goda förutsättningar för mer lokalt stadsliv som utgår från möjligheterna att klara vardagen till fots, med cykel eller med kollektivtrafik.

STADSUTVECKLING 2035

Göteborg ska fortsätta utvecklas till en attraktiv, konkurrenskraftig och hållbar stad. Det kräver en samordnad markplanering. Därför har Göteborgs Stad tagit fram tre strategiska dokument som tillsammans med Vision Älvstaden anger inriktningen för hur Göteborg ska bli en stad som erbjuder ett enklare vardagsliv för fler i en grön och livfull stad med ett livskraftigt näringsliv. Strategiernas gemensamma tidshorisont är år 2035.

UTBYGGNADSPÄNERING

Strategi för utbyggnadsplanering 2035 visar vilka platser som har särskilt goda förutsättningar för en hållbar stadsutveckling, där fler invånare har nära till mataffären, skolan, busshållplatsen – allt det som gör att vardagen blir lite enklare. Detta ska åstadkommas genom att bygga den redan byggda staden tätare.

TRAFIKSTRATEGIN

Det ska vara lätt att nå fram i Göteborg. Målet är att stadsmiljöerna ska vara attraktiva och bidra till ett rikt stadsliv. Göteborg ska vara världsledande i effektiv och klimatsmart godshantering.

Göteborg växer och kommer i framtiden att utvecklas och fortsätta växa. För att kunna välkomna fler invånare, besökare och verksamheter i en tätare stad på ett hållbart sätt behöver trafiksystemet förändras. Trafikstrategi för en nära storstad ska vara vägledande för hur trafiksystemet och användandet av gatuutrymmet i Göteborg ska utvecklas för att uppnå fastslagna mål och möta de utmaningar som staden

står inför. Ett konsekvent genomförande av trafikstrategin bidrar till mer attraktiva stadsmiljöer, enklare vardagsliv, mindre miljöpåverkan, förbättrad folkhälsa och högre ekonomisk aktivitet i Göteborg.

GRÖNSTRATEGIN

Artrikedom och varierad natur är bra både för den biologiska mångfalden och för vår hälsa. I takt med att allt fler människor väljer att bo i städer, blir det fler som ska samsas och trivas i de offentliga rummen. Det är viktigt att det finns tillräcklig mängd användbar park- och naturmark i förhållande till antalet invånare i närområdet, att människor har tillgång till parker och naturområden i sin närhet och att de är lätta att nå. Grönstrategin visar vilka kvaliteter som ska finnas i det framtida täta gröna Göteborg och hur vi ska arbeta för att nå dessa.

NATURA 2000-OMRÅDE TORSVIKEN

Cirka 400 meter sydöst om planområdet ligger Natura 2000-området Torsviken. Det prioriterade bevarandevärdena för området berör bevarande av vilda fåglar. Området är ett viktigt våtmarksområde för bland annat för fågelarterna brushane, salskrake och sångsvan. Området bedöms vara huvudsaklig dagvattenrecipient för avrinning inom programområdet.

RIKSINTRESSE HÖGEXPLOATERAD KUST

Bohusläns kust omfattas enligt 4 kapitlet i miljöbalken ”i sin helhet av riksintresse” med hänsyn till sina kultur- och naturvärden. Den delen av programområdet som ligger väster om Kongahällavägen ingår i detta område.

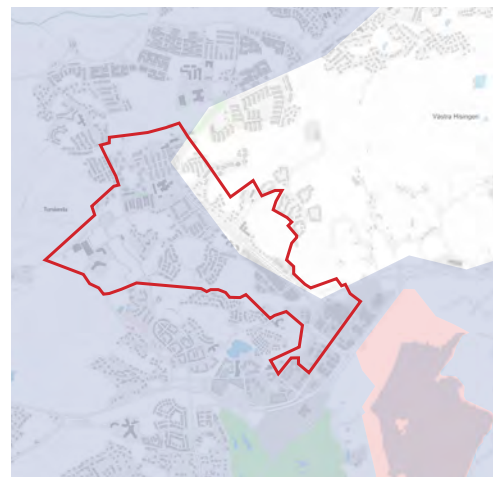
BUDGET

Kommunfullmäktiges budget utgör Göteborgs Stads övergripande dokument och syftar till att styra utvecklingen av staden. De inriktningar och prioriterade mål som beskrivs i budgeten ska konkretiseras och omsättas i praktiken av berörd nämnd.

De mål som anges i budget för 2015, 2016 samt 2017 överensstämmer i hög grad inom inriktningarna Stadsutveckling och bostäder, trafik samt miljö och klimat.

Prioriterade mål inom respektive inriktning,

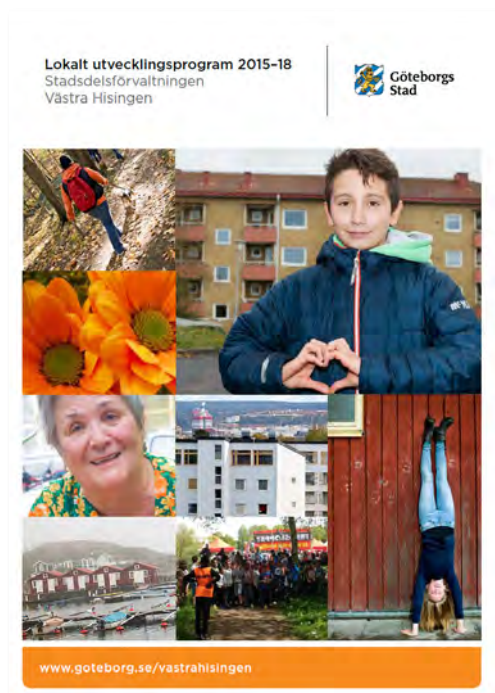
- Bostadsbristen ska byggas bort och bostadsbehoven tillgodoses bättre.



Riksintresse Högexploaterad kust (gråblå) samt Natura 2000-område fågeldirektivet (rosa). Programområdet markerad med röd linje.



Göteborgs Stads budget 2017.



Lokalt utvecklingsprogram 2015-18 framtaget av stadsdelen Västra Hisingen.

FOKUSTEMAN I DET LOKALA UTVECKLINGSPROGRAMMET

- Trafik och kommunikationer
- Mötesplatser och rekreation
- Bostäder och boende
- Service, stråk och barriärer
- Trygghet
- Arbete och egenförsörjning
- Det lokala utvecklingsprogrammet utgör ett viktigt kunskapsunderlag vid ställningstaganden och inriktning för det här programmet.

Det ökande bostadsbyggandet ska bättre styras mot de behov som finns. Fler små hyresrätter ska byggas och hyresnivåer anpassas även för personer med låga inkomster. Det långsiktiga målet är att ha en bostadsmarknad i balans där det finns rörlighet och möjlighet att flytta.

- Det hållbara resandet ska öka.

Biltrafiken ska minska och tillgängligheten för gående och cyklisterna ska öka liksom resandet med kollektivtrafik. Stadsrummet ska användas effektivt utifrån rättvis- och hälsoskäl. Trafikens negativa påverkan på hälsa, klimat och miljö ska minska.

- Göteborg ska minska sin klimatpåverkan för att bli en hållbar stad med globalt och lokalt rättvisa utsläpp.

2035 ska de konsumtionsbaserade utsläppen av växthusgaser vara maximalt 3,5 koldioxidekvivalenter per invånare.

LOKALT UTVECKLINGS- PROGRAM 2015-2018

Stadsdelsnämnden Västra Hisingen har tagit fram Lokalt Utvecklingsprogram 2015-2018 och utgör ett lokalt komplement till Göteborgs Stads mer övergripande mål- och inriktningsskildring. I utvecklingsprogrammet presenteras den politiska styrningen av stadsdelsnämndens utveckling de kommande fyra åren. Den första delen av utvecklingsprogrammet innehåller en analys av stadsdelens behov och utgångsläge, samt framtida inriktningar och förslag på åtgärder. I den andra delen finns områdesbeskrivningar för alla primärområden som bygger på fakta utifrån statistik, och medborgardialoger.

Det lokala utvecklingsprogrammet ska vara ett underlag, en kunskapsbas för stadsdelsförvaltningen och stadsdelsnämnden och till stöd för andra aktörer som har en roll i hur staden utvecklas. Programmet ska användas vid de kommande rådslagen som kommunfullmäktige beslutat om mellan stadsdelsnämnden, de planerande nämnderna och ansvarigt kommunalråd. Inför varje ny mandatperiod omprövas det lokala utvecklingsprogrammet.

K2020

Kollektivtrafikprogrammet K2020 är ett samarbete mellan Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionens kommunalförbund, Göteborgs Stad, Västtrafik och Trafikverket. Enligt K2020 finns fem prioriterade huvudstråk och tre sekundärstråk, varav väg 155 är ett av de senare. Stråken innebär bland annat resmöjligheter för studerande och förvärvsarbetsande till orter samt över länsgränsen. Infrastrukturen i de prioriterade stråken behöver byggas ut och rustas upp i allt högre takt i samband med att resandet ökar.

Inom projektet har ett förslag till program för utveckling av kollektivtrafiken tagits fram som anger riktlinjer och vägledning för utveckling av kollektivtrafiken i Göteborgsregionen. Ett av Göteborgsregionens mål är att minst 40 % av resorna ska ske med kollektivtrafik år 2025, vilket innebär en fördubbling av resandet med kollektivtrafiken.

KOLL2035

Målbilden Koll2035 har tagits fram av Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun. Koll2035 är en vidareutveckling av Kollektivtrafikprogrammet K2020 och fokuserar på stomnätet, det som idag omfattar spårvagns- och stombusstrafik samt expressbussar och pendeltåg där de trafikerar storstadsområdet.

Målen i rapporten är många och berör olika delar av regionen men exempelvis så ska kollektivtrafiken användas för att stärka stadens strukturer, länka samman staden, möjliggöra en förtätning och bidra till ett ökat stadsliv runt bytespunkter och större hållplatser. Där ett framtida attraktivt storstadsområde behöver kombinera god framkomlighet för kollektivtrafiken med god stadsmiljö.

Geografiskt ligger Centrala Torslanda strax utanför det som i rapporten identifieras som ”orstadsområdet” men berörs ändå av huvudmålet för 2035 att du ska kunna,

resa mellan storstadsområdets alla viktiga platser på max 30 minuter (i stomnätet) och på halva tiden till, runt och inom innerstaden. En stor del av dygnet behöver du inte hålla koll på tidtabellen och du behöver normalt inte byta mer än en gång, till city kommer du direkt. Tar resan mer än 15 minuter har du sittplats. Du kan lita på att aldrig vara mer än 5 minuter sen. Stomtrafikens linjenät upplevs lika enkelt som en tunnelbanas.

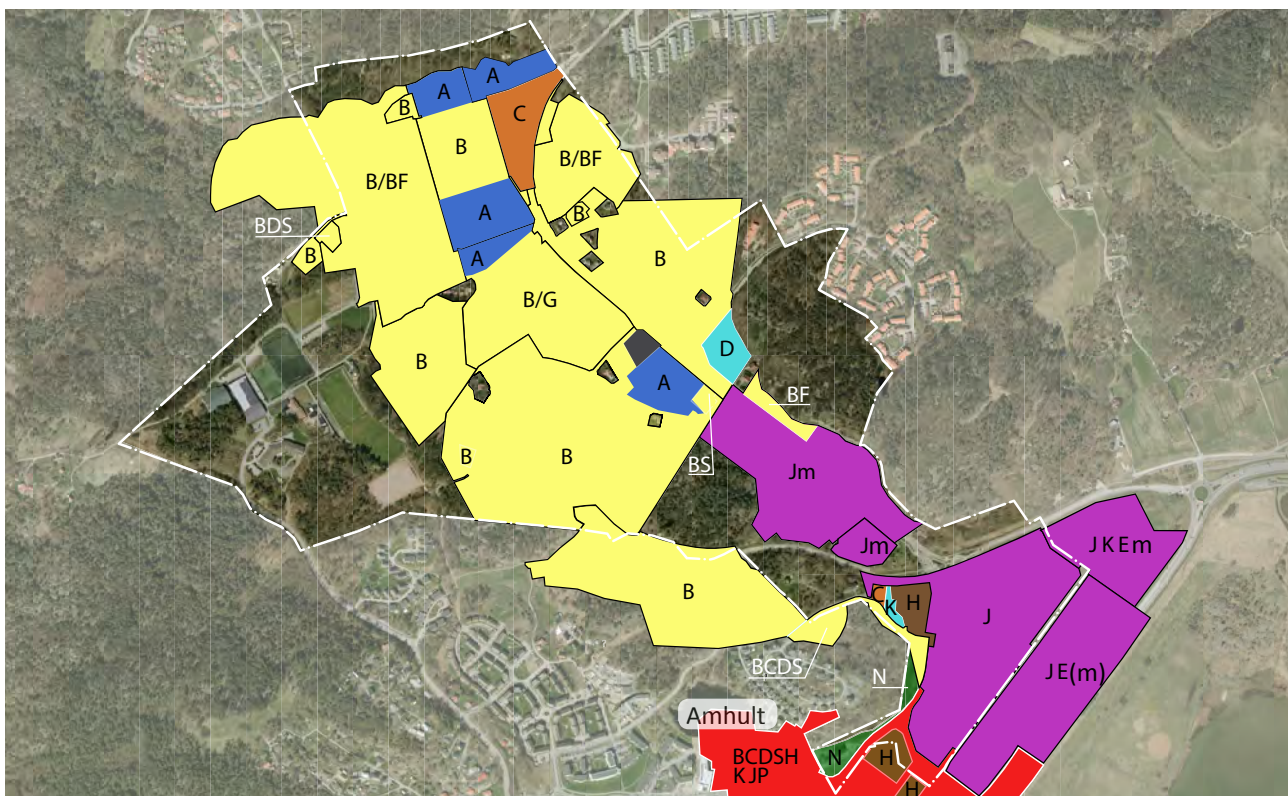
GÄLLANDE PLANER OCH MARKANVÄNDNING

Inom programområdet finns idag cirka 30 gällande planer, upprättade mellan 1960- 2010. Kartbilden visar hur markanvändningen generellt är reglerad. Bilden visar en relativt ensidig användning av marken. Få markanvändningar försvårar möjlighet att bygga blandstad.

För att ge förutsättningar för blandstad krävs att fler markanvändningar prövas i nya detaljplaner. Det är viktigt för att ge förutsättningar för en hållbar utveckling och skapa större flexibilitet kring en framtida markanvändning inom programområdet.

Få detaljplaner har genomförandetid kvar, vilket innebär att det är lättare att ta fram nya detaljplaner. Detaljplanen i Amhult, rödmarkerad, är från 2011 och har genomförande tid kvar fram till 2021. Planen skiljer sig åt gentemot övriga inom planområdet, eftersom den medger en blandning av markanvändning och därmed möjliggör blandstad.

Inom programområdet regleras användningen i ett antal detaljplaner till J – industri. I delar av dessa områden finns utbyggda verksamheter som kräver skyddsavstånd. Mellan väg 155 och programområdets södra del ligger några detaljplaner som är reglerade till J-industri. Här finns ett antal befintliga verksamheter att ta hänsyn till. Det handlar främst om lager/logistik och kontorsverksamhet men här finns även bageriverksamhet och tillverkning till fordonsindustrin.



Tolkad markanvändning inom programområdet

UTMANINGAR OCH MÖJLIGHETER

En utveckling med mer bebyggelse inom programområdet är förknippat med flera utmaningar men också stora möjligheter. Både vad gäller lämplig bebyggelseutveckling men även för ett genomförande och fortsatt planering.

Detta kapitel ger en övergripande bild av de frågeställningar som är väsentliga att beakta med en kort kommentar kring förslag på inriktning och hur programförslaget hanterar dessa frågor.





Innerstad
25-30 000 bostäder

Mellanstad
15-20 000 bostäder

Ytterstad
Utbyggnad på längre sikt

programområdets läge

VAD KAN VI BYGGA?

STRATEGISKA KNÄCKFRÅGOR

Enligt översiktsplanen är det inte på Västra Hisingen och i Torslanda bebyggelseutvecklingen i första hand ska ske, utan snarare är det innerstaden och mellanstaden som är prioriterad i Göteborg. Programområdet är utpekad för utbyggnad på något längre sikt. Samtidigt är nu gällande översiktsplan snart 10 år gammal och en ny är under framtagande.

Inget ställningstagande om antal bostäder eller motsvarande inriktning för området finns i översiktsplanen.

Stadsbyggnadskontorets bedömning är att det behövs ett visst mått av kompletteringsbebyggelse redan i dag för att ge förutsättningar för en god struktur och för servicefunktioner på kort sikt.

Det är positivt om Torslanda kan byggas ihop till en stadsdel på lite längre sikt. En förtätning mellan Amhult centrum, som utgör stadsdelscentrum och Torslanda Torg som är ett lokalt torg, skulle innebära en mer koncentrerad kärna och bättre underlag för service och kollektivtrafik.

I Torslanda, framför allt i området kring Torslanda torg och Amhult, råder idag ett hårt bebyggelsetryck, i första hand avseende ny villabebyggelse. Programmet är en förutsättning för att kunna styra utvecklingen i linje med översiktsplanen och viktig då den följer upp och fördjupar översiktsplanens inriktning för Centrala Torslanda som ett utredningsområde för framtida bebyggelseområde.

NY ÖVERSIKTSPLAN

I Göteborg stad pågår arbetet med att ta fram en ny översiktsplan. En samrådshandling har arbetats fram under hösten 2018 och samråd har hållits under 2019.

Torslanda/Amhult står i den kommande Översiktsplanen utpekade som en tyngdpunkt vilket avseer att de ska

”utvecklas genom att förtätas och kompletteras med fler bostäder och fler verksamheter för att ta vara på de särskilt goda förutsättningar för mer lokalt stadsliv som utgår från möjligheterna att klara vardagen till fots, med cykel eller med kollektivtrafik”. Intentionerna i översiktsplanen bedöms överensstämma väl med inriktningen i programmet.

TRAFIKEN

En framtida utveckling behöver vägas mot möjlighet att öka kapaciteten i och förbättra trafiksystemet. Trafikproblemen i Torslanda har aktualiserats i omgångar. För att lösa framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblemen presenterade Trafikkontoret år 2013 en prioriterad åtgärdslista avseende korsningspunkter samt gång- och cykeltrafikanter situation. Flera av dessa förslag har sedan realiserats. Trots det har trafiksituationen gradvis fortsatt försämrats längs Kongahällavägen.

I dagsläget är vägen överbelastad med framför allt köer och framkomlighetsproblem på morgonen och eftermiddagen. Samtidigt pågår en gradvis utbyggnad i området genom att bygglov realiseras i äldre planer samt att områden som inte är planlagda idag bebyggs vilket resulterat i en stadig ökning av boende i området. Detta är en utveckling som bedöms fortsätta även i framtiden och har därmed räknats in som underlag i den fördjupade trafikutredning som gjorts.

Trafikkontoret har som uppdrag att studera hur trafiken i centrala Torslanda kan avlastas, bland annat genom en tvärförbindelse som avlastning för Kongahällavägen. Beslut har tagit om att en tvärförbindelse behövs och trafikkontoret förordar Älvgårdsförbindelsen utifrån att den bedöms fylla en bra funktion.

En utbyggnad av en tvärförbindelse innebär en lång process och är något som först kan vara aktuellt på lite längre sikt. På kortare sikt har Trafikkontoret genomfört en åtgärdsvalstudie (ÅVS) för att hitta konkreta lösningar som kan ha positiv påverkan på trafiksystemet när det gäller säkerhet och framkomlighet.

Kongahällavägen utgör en viktig länk i stadsdelen och kopplar ihop Amhult med Torslanda Torg. Problematik med köbildning och osäkra trafiksituationer måste åtgärdas på kort och lång sikt.

Göteborg stad har även tagit fram en trafikstrategi (2014) med inriktning för trafikplaneringsarbetet i kommunen.

För kommunen som helhet är målet en minskning av bilresandet med cirka 25 %, för programområdet har minskningen skattats till cirka 10 %.



Bygglov som getts på västra Hisingen under perioden 2013-2015 (s.k. spontan bebyggelse). Röd cirkel visar läget för programområdet.

PLANERINGSUNDERLAG

- Torslanda Tvärförbindelsen, Behov av ytterligare utredningar, 2015-04-14, Tyréns AB
- Rapport Trafikutredning Torslanda, 2014-06-11, Tyréns AB
- Fördjupad trafikutredning, 2018-02-07, Ramböll Sverige AB
- Systemlösning för trafiken i Torslanda, 2018-02-22, Ramböll Sverige AB
- Åtgärdsvalsstudie - Trafiken i Torslanda, 2018-02-26, Ramböll Sverige AB

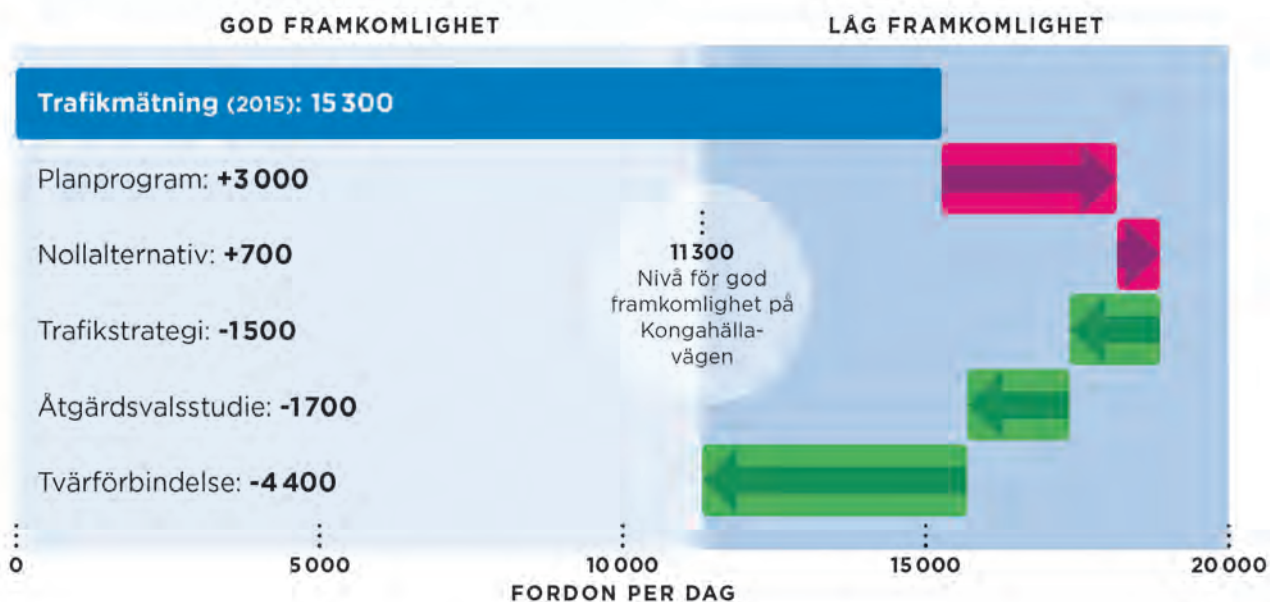
FÖRDJUPAD TRAFIKUTREDNING

Som underlag till planprogrammet för centrala Torslanda har en fördjupade trafikutredning gjorts. Utredningen inräknar effekterna av trafikstrategin, åtgärdsvalsstudien och en framtida tvärförbindelse.

I utredningen framgår tydligt att Kongahällavägen i nuläget har kapacitetsbrister med köbildning som följd under högtrafik. För en acceptabel trafiksituation går det inte att påbörja en utbyggnad av programområdet innan en tvärförbindelse byggts och åtgärden som förelås i åtgärdsvalsstudien genomförs.

Parallellt med programmet har vägts in den utbyggnad som sker trots att ingen aktiv planering sker i området, vilket innebär de bygglov och avstyckningar som görs utanför planlagt område samt realiserande av befintliga byggrätter i enlighet med äldre detaljplaner. För programområdet har en uppskattning gjorts att cirka 20 stycken nya bostäder tillkommer varje år.

Utredningen visar att förtätning är möjligt, dock under förutsättning att alla trafikåtgärder som planeras utförs. Det innebär att en tvärförbindelse behöver byggas, åtgärdsvalsstudiens åtgärder behöver genomföras och att trafikstrategins målsättning om att minska trafiken behöver förverkligas. Det är först när alla trafikåtgärder är på plats som Kongahällavägen får ett trafikflöde som tillgodoser god framkomlighet för resenärerna och möjliggör en förtätning.



Trafikflödet på Kongahällavägen. Trafikmängder för varje planeringsåtgärd. Streckad linje visar nivån för god framkomlighet för trafikflöden, cirka 11 000 fordon. Trafikmätning för nuläget

CENTRALA TORSLANDA IDAG - BESKRIVNING OCH ANALYS

Det här kapitlet inleds med en kort historisk tillbakablick för att ge en bild av hur området byggts ut. Vilka bor inom programområdet? Hur bor människor och hur ser deras tillgångar och vardagsliv ut?

Tillgångar används i det här sammanhanget brett och avser allt från den privata inkomsten, tillgång till kommunal service och tillgångar till natur- och rekreationsmöjligheter.

Näringslivets aktörers perspektiv beskrivs med underlag från genomförd näringslivskartläggning samt Handelsutredning.

Torslanda IP ingår också i programområdet. Anläggningens förutsättningar och behov av att utvecklas beskrivs likväl som behov av eventuella tillkommande anläggningar.

Trafiksituationen och underlag för framtida förbättringar är även något som beskrivs och analyseras.

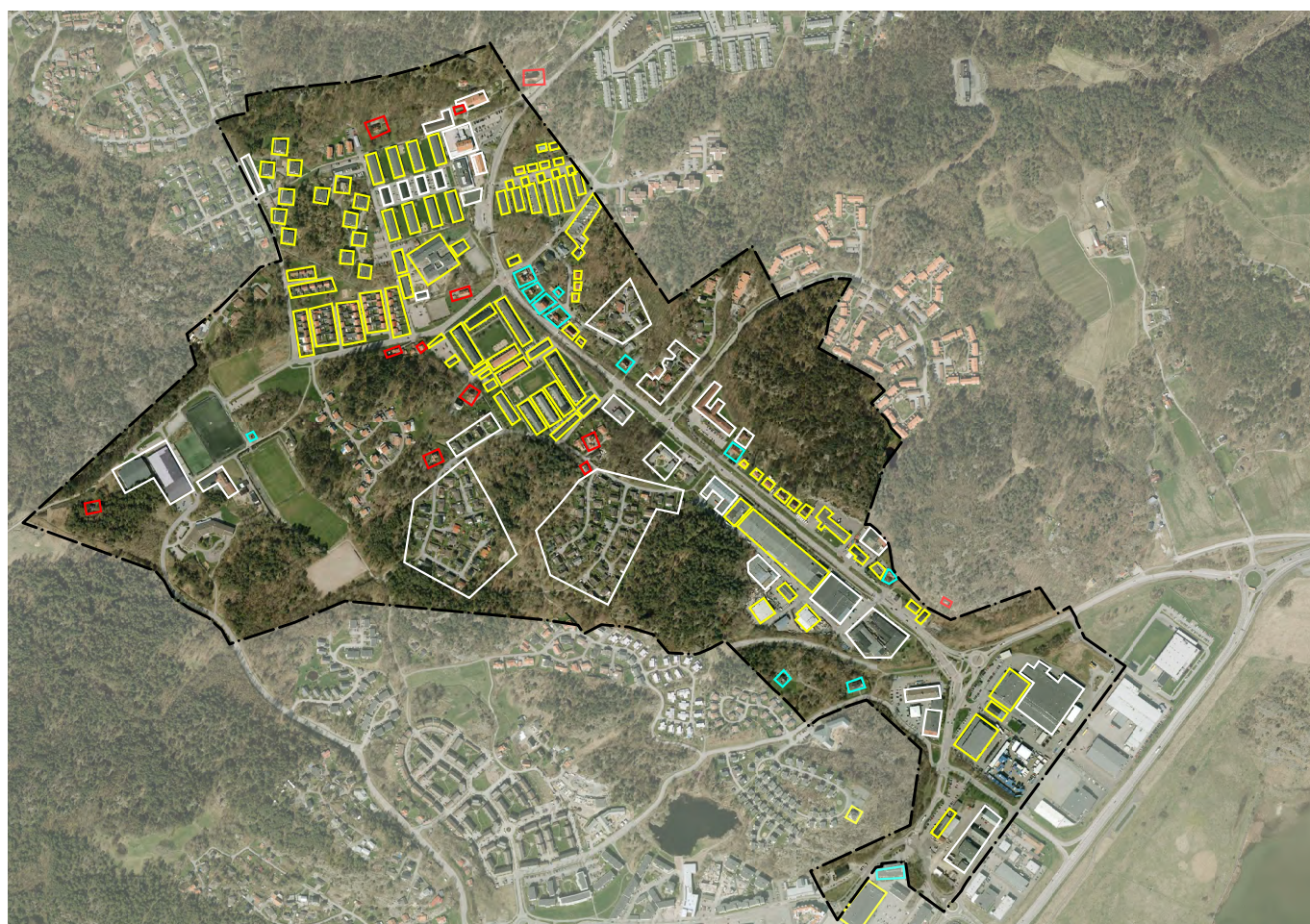


OMRÅDETS UTVECKLING

Framväxt inom programområdet har främst skett under 1960-talet samtidigt som utbyggnader gjordes av Volvos nya fabrik i Sörred. 1960–66 byggdes ett nytt bostadsområde i Röd - Nolered som ansluter till Torslandas gamla centrum kring kyrkan. Närmast kyrkan placerades Torslanda Torg och en ny skola (Noleredsskolan) som gränsar till f.d. småskolan. Väster om Torslanda Torg uppfördes lamellhus och en grupp punkthus. I söder och sydväst ansluter en grupp kedjehus och ett radhusområde. Öster om torget byggdes några loftgångshus och en radhuslänga och i nordost ett område som omfattade radhus och atriumhus.

1967 införlivades Torslanda kommun med Göteborg.

Torslanda flygfält - också kallat Gamla flygfältet eller Torslanda flygplats - anlades 1923 och var Göteborgs flygplats fram till den lades ner 1977 för att ersättas av Landvetter flygplats. Här kom mindre industrier och logistik att etablera sig och sedan början av 2000-talet växer det nya stadsområdet Amhult fram med centrumanläggningar och bostadsområden.



Bebyggelseutveckling under 1900-talet

BOENDE OCH BOSTÄDER

I Nolered finns cirka 4 200 bostäder. Framförallt har byggande i Nolered skett genom utbyggnad av småhus. I området byggdes det som mest mellan 1960 och 1990. Därefter skedde en nedgång på 90-talet men efter millennieskiftet har småhusbyggandet åter tagit fart.

I Nolered bor 63 procent i småhus, 23 procent i bostadsrätt och 14 procent i hyresrätt (2014).

I område centrala Torslanda, som ingår i Nolered, finns en stor andel småhus men också flerbostadshus. Cirka två tredjedelar av flerbostadshusen upplåts med bostadsrätt och en tredjedel med hyresrätt. Ny bebyggelse bör ske genom för tätning och komplettering av upplåtelseformer och bostadsstorlekar.

BEFOLKNING OCH HÄLSA

Det bor ca 53 000 personer i stadsdelsnämnden Västra Hisingen och ca 10 000 av dem bor i primärområdet Nolered.

Nolered's befolkning är ung och en stor andel består av barn och deras föräldrar. Området är välmående och befolkningen som helhet ökar. Över tid väntas framförallt antalet barn och unga i området öka. Andelen utrikes födda i området är lägre än genomsnittet i Göteborg.

Hälsans fördelning följer de socioekonomiska förutsättningarna, både utbildning och inkomst är tydliga markörer för hälsa. Torslanda har den högsta medellivslängden i stadsdelsnämnden för både män och kvinnor. Cirka tre fjärdedelar av befolkningen i Torslanda skattar sin hälsa som god.

De flesta av de förvärvsarbetande i Nolered tjänar relativt bra. Sysselsättningsgraden är hög och av den arbetsföra delen av befolkningen förvärvsarbetar ca 90 procent. Närmare hälften av den vuxna befolkningen har en eftergymnasial utbildning. De flesta ungdomar har behörighet till gymnasiet.



Stadsdelen Västra Hisingen med Nolered (orange) och programområdet (röd linje) utmärkt.

STADSDELSNÄMNDEN VÄSTRA HISINGEN

- I stadsdelsnämndsområdet ingår mellanområdena Västra Biskopsgården, Östra Biskopsgården samt Torslanda
- Programområdet ligger inom primärområdet Nolered.

NOLERED

- I primärområde Nolered ingår områdena Amhult, centrala Torslanda, Lilleby och Tumlehed.
- Nolered har en relativt ung befolkning
- Boende i området tjänar relativt bra
- 90% av den arbetsföra befolkningen förvärvsarbetar
- 44% har en eftergymnasial utbildningsnivå

(Lokalt utvecklingsprogram för Västra Hisingen 2015-2018)

KOMMUNAL SERVICE OCH ANLÄGGNINGAR

I centrala Torslanda finns i dag behov av lokaler för kommunal verksamhet. Det som det är störst behov av är lokaler för utbildningsändamål.

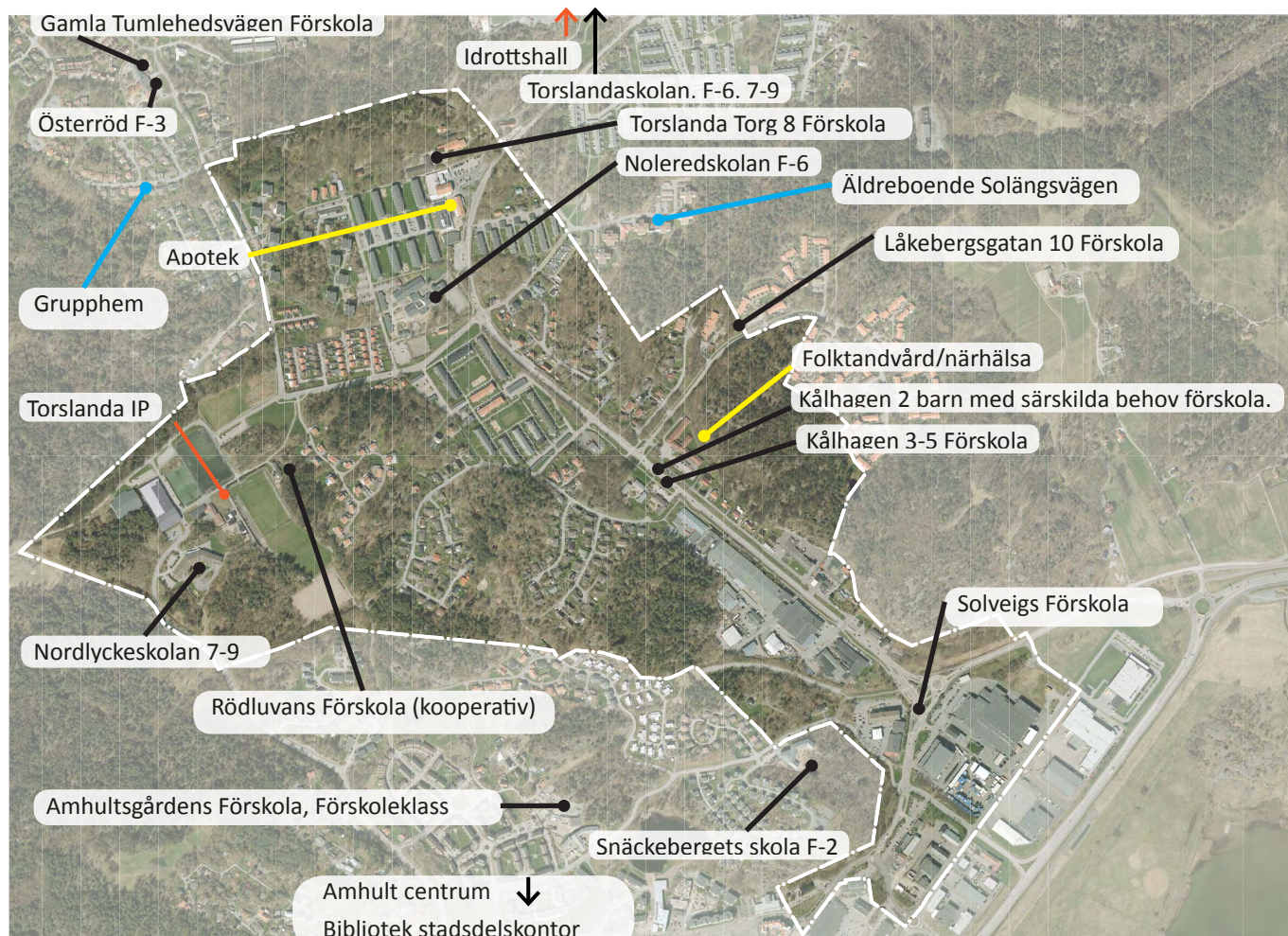
Inom och i områden som angränsar till programområdet finns åtta skolor, tretton förskolor och två äldreboenden. Det finns vårdcentral, folktandvård och apotek vid Amhults centrum och Torslanda Torg.

Den förväntade andelen barn och äldre i stadsdelen ställer krav på utbyggnad av serviceboende och lokaler för utbildningsändamål. Dessa funktioner bör tillgodoses där kommunikationerna är bra.

UTBILDNING

För att tillgodose kommande behov av utbildningsplatser inom programområdet ska ytor reserveras som möjliggör stora enheter. Mera flexibla ytor som kan innehålla flera ty-

- Utbildning
- Äldreboende/servicebostäder
- Idrott/anläggning
- Vård/apotek



Utbildning, service, idrott m.m. i och i anslutning till programområdet

per av kommunal omsorg är positivt.

Utbildningsplatser kan även inrymmas tillsammans med andra verksamheter i första hand kontor/äldreboende/bo-städer.

För beräkning av behovet av skolor/förskolor bör utgångs-punkten vara cirka 0,5 barn/lägenhet. Det kan bli fler om det finns många arbetsplatser i området.

BMSS OCH ÄLDREBOENDEN

I det Lokala utvecklingsprogrammet uttrycks att det finns behov av boende med särskild service (BmSS) och trygg-hetslägenheter men inte äldreboenden förrän tidigast 2020.

Det har under lång tid funnits en brist på BmSS i Göteborg. Nya boenden byggs därför ut löpande. Ur stadens perspek-tiv är det intressant att integrera BmSS med hyresrätter vid nyexploatering.

En tomt för ett BmSS bör vara cirka 2000 m² om de byggs som en enskild byggnad.

TORSLANDA IP

Torslanda idrottsplats ligger i stadsdelen Västra Hisingen och är Hisingens största idrottsplats. Området innehåller idag fem fotbollsplaner, en anläggning med tre idrotts/hand-bollshallar, gräsytor, idrotts- och tennishall, samt klubbstu-gor. Strax intill anläggningen ligger Nordlyckeskolan, en årskurs 7-9 skola med profilen ”Hälsa & Idrott” med ca 360 elever. I närområdet finns även Noleredsskolan, en F-5 sko-la med fritidshem och allmän förskola med ca 320 elever.

Området har utvecklats successivt utan att det har funnits en övergripande plan för helheten. Besökarna är främst unga föreningsaktiva som är boende i Torslanda. Området används även för matcher och turneringar för handboll, fot-boll och tennis. Anläggningen har även kommit att fungera som en spontan mötesplats för föräldrarna som väntar på sina barn när de tränar.

Vägen genom området (Torslanda idrottsväg) har blivit en genomfart för trafik från det närliggande bostadsområdet. Detta upplevs av många som otryggt och flera försök med att sätta upp diverse hinder på vägen har gjorts av Idrott och föreningsförvaltningen.

I området har det tidigare legat en tillfällig förskola men under 2015 avvecklades den och marken återställdes till gräsmatta.

SIMHALL

Under 2015-2016 har idrotts- och föreningsförvaltningen arbetat med ett uppdrag åt kommunstyrelsen för att ta fram en strategi för Göteborgs sim- och badanläggningar. Ett av förslagen blev att en mindre simhall borde kunna byggas i Torslanda/Björlanda. I programarbetet har några olika

TORSLANDASKOLAN

Lokalsekretariatet har sökt och getts ett positivt planbesked för utbyggnad av Torslandaskolan norr om programom-rådet.

ÖSTERÖDSKOLAN

F-3 skola som ligger utanför program-området. Detaljplanen avses i nuläget att ändras för att möjliggöra ombyggnad för att utöka verksamheten för att tillgo-dose dagens behov.

TORSLANDA TORG, FÖRSKOLA

Byggnaden är dåligt anpassad till ända-målet. Behov av helt ny förskola med större tomt i samma läge. Ombyggnads-process pågår.

NOLEREDSSKOLAN

Noleredsskolan ligger inom programom-rådet. Detaljplanen bör ses över för att möjliggöra effektivisering och ombygg-nad alternativt nybyggnad.

KÅLHAGEN

Förskola som har behov av att utökas. I nuläget finns tillfälliga paviljonger i anslutning på marken nordväst om befintlig byggnad. Behov av att utöka fastigheten så att det ges en bättre flexi-bilitet för verksamheten i framtiden.

LÅKEBERGSGATAN 10

Förskola som eventuellt kan växa inom den egna fastigheten eller genom att utöka fastigheten.

SNÄCKBERGS F-3

Verksamheten är trångbodd och har behov av att växa. Dock är det svårt att öka verksamheten inom fastigheten och angränsande områden är svåra att ta i anspråk. Möjligen kan verksamheten övergå till att endast vara förskola.

AMHULTSGÅRDEN

Fungerande verksamhet, ansågs när den byggdes som en stor enhet, idag anses den vara liten. Ligger utanför programområdesgränsen.

platser studerats vilka även skulle kunna vara lämpliga för annan kommunal service. Programmet förordar ett område i anslutning till/väster om Torslandakrysset men utesluter inte alternativa lokaliseringar. Politiskt beslut i kommunfullmäktige rörande investeringsplan för idrotts- och föreningsnämnden där förslaget ingår är planerat till juni 2019.

KOMMERSIELL SERVICE OCH HANDEL

En betydande majoritet av handeln i Torslanda som helhet och i programområdet för centrala Torslanda finns i Amhult, vilket är hela Torslandas centrum. Torslanda Torg fungerar i dagsläget som ett bostadsnära centrum.

Torslandas, och därmed även programområdets, geografiska läge innebär möjligheter till en hemmamarknad där även Öckerö ingår. Det geografiska läget innebär dock att det är svårt att locka kunder från andra områden på Hisingen och övriga Göteborg eftersom de som bor där har närmare till andra handelsplatser med ett starkt utbud.

Utvecklingspotentialen för handeln i Torslanda och i programområdet för centrala Torslanda ligger till stor del i att få fler Torslandabor att handla på hemmaplan och att få fler Öckeröbor att välja Torslanda, i första hand Amhult, framför till exempel Backaplan, Frölunda Torg eller Göteborgs innerstad.

Förhållandevis höga inkomster innebär att konsumtionen per capita är betydligt högre än genomsnittet i Göteborgs Stad.

I handelsutredningen har behovet av tillkommande handel analyserats och av utredningen framgår att det totala ytbehovet för handel uppgår som mest till cirka 11 000 kvadratmeter (LOA), vilket motsvarar ungefär 14 000 kvadratmeter BTA. I Amhult centrum medges i gällande detaljplanen 16000 kvadratmeter vilket täcker behovet av tillkommande handel. I det fall ytbehovet för övrig kommersiell service räknas in uppgår det totala ytbehovet till cirka 18 000 kvadratmeter (BTA), det vill säga något mer än vad detaljplanen tillåter. För att fler ska välja att handla i Torslanda krävs ett bättre, både djupare och bredare utbud som i högre utsträckning kan konkurrera med andra handelsplatser. Befolkningstillväxten i Torslanda innebär ytterligare utvecklingspotential för handeln.

NÄRINGSLIVET

Stadsdelen Västra Hisingen erbjuder många arbetstillfällen för hela Göteborg och kranskommunerna, där Volvo är den största arbetsgivaren.

En näringslivskartläggning har genomförts med näringsidkare inom programområdet för att kartlägga befintliga förhållanden och framtida behov. Näringsidkare har ombetts

att beskriva sina verksamheter genom en enkätundersökning.

Vid kartläggningen/undersökningen har det visat sig att det inom programområdet bland annat finns bageriverksamhet, bilverkstad, rör- och avloppsfirma, tillverkning, veterinär, lackverkstad, kontor, lager, försäljning m.m.

Storleken på företagen utifrån antal anställda varierar mellan 5-100, där merparten av verksamheterna har cirka 10 anställda. Uppskattningsvis har utåtriktade verksamheter runt 50 besökare per vecka men enstaka näringsidkare uppger uppåt 500 besökare per vecka.

TRANSPORTER

En del aktörer är i behov av fler parkeringsplatser. De allra flesta anställda verkar ta sig till jobbet med bil, därefter kollektivt eller med cykel. Flera verksamheter har dagliga lastbilstransporter. Det finns en önskan om utökade körfält eller rondeller då trafikbelastningen är hög i området.

Företag, butiker och förvaltningsverksamheten i området efterfrågar kortade restider till centrala Göteborg då de idag bedömer att de har svårt att rekrytera personal som inte har bil eller bor i Torslanda.

LOKALISERING

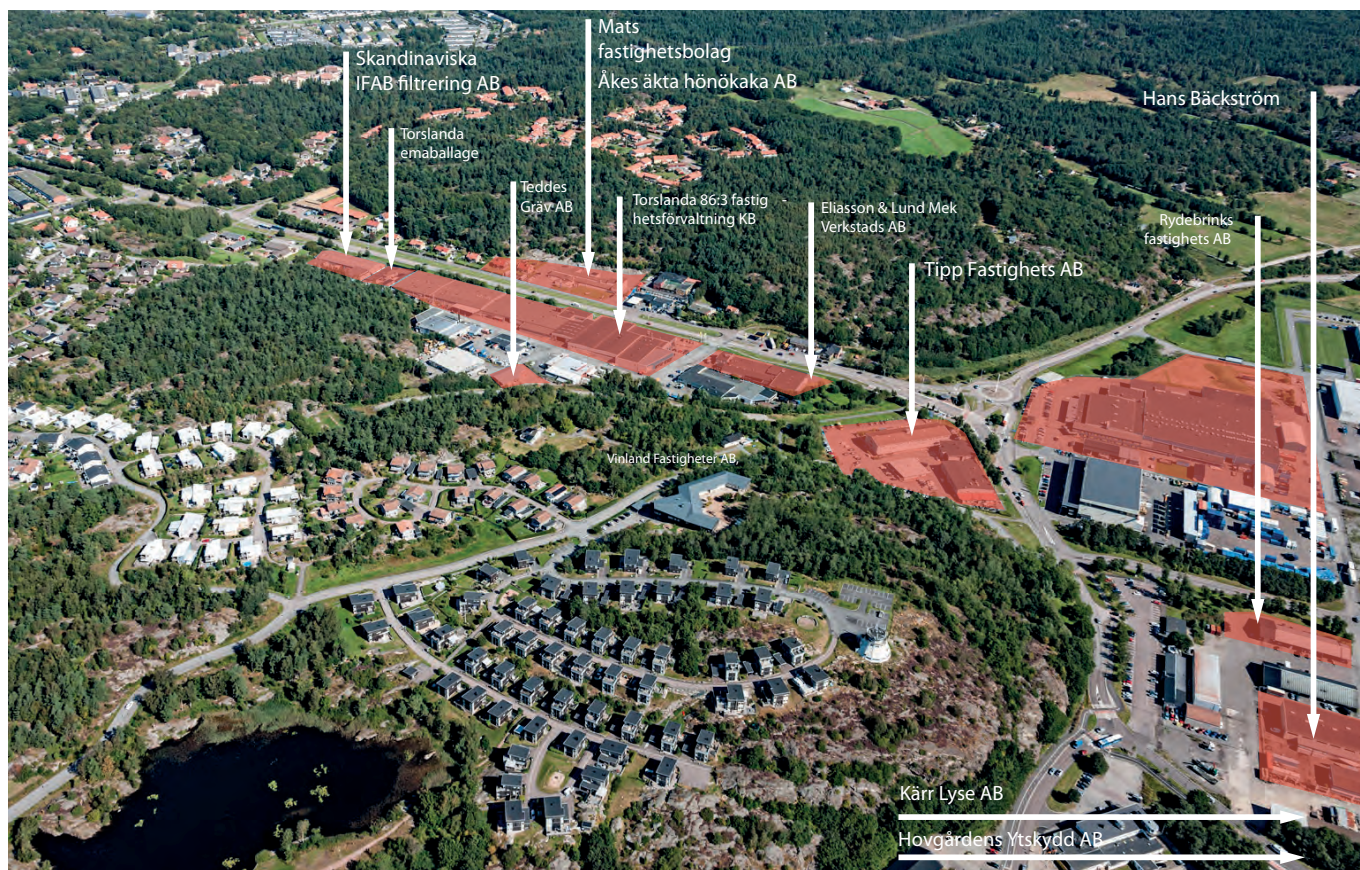
Näringsidkarna är generellt nöjda med lokaliseringen av sina verksamheter. Närhet till Göteborgs hamnar, fordons- och exportindustrin, till större trafikleder och andra industrier beskrivs som positivt. En näringsidkare beskriver att den lokala närvaron är helt avgörande och att de flesta av kunderna kommer från Torslanda.

SERVICE

Generellt är näringsidkarna nöjda med servicen i området. En del framhäver att det är svårt att få personal till Torslanda och att det kanske skulle underlätta om personal kunde bo i närheten. En önskan om ett större restaurangutbud finns. Det nämns att trafiksituationen är ett problem och att det är svårt för transporter att fungera effektivt i rusningstrafik.

FRAMTIDEN

Generellt ser näringsidkarna positivt på verksamheternas utvecklingsmöjligheter. En del har planer på att expandera inom en nära framtid. En näringsidkare uttrycker sig positiv till fler boende i området och menar att det skulle medföra att dennes företag blir mer attraktivt. Flera näringsidkare vill bygga ut sin verksamheter, vilket ställer krav på nya detaljplaner och markköp. En del önskar flera typer av markanvändningar för att möjliggöra andra typer av verksamheter och bostäder.



SAMMANHÄLLEN STAD

- Tryggt område
- Buskörning med moped
- Kritik mot kollektivtrafik
- Få besökare från övriga staden
- Arendal är otryggt.
- Mer gemensamt med öarna än med övriga Göteborg
- Torslanda Torg är otryggt för unga
- Behövs billiga lägenheter för unga
- Hyreslägenheter för äldre

SAMSPEL

- Många mötesplatser för vuxna
- Vingen kan användas mer
- Saknas mötesplats för äldre Behövs fler mötesplatser för unga Svårt att få föräldrar att ställa upp på vuxenvandring
- Delaktighet i närområdet
- Saknar politikernärvaro
- Fler mötesplatser för unga
- Unga upplever inte att de har inflytande

VARDAGSLIV

- De boende trivs "trevligt och lugnt"
- Närhet till service
- Saknar större allmän lekplats/lekskog
- Saknas fritidsgård för unga
- Saknas bostäder för unga
- Bristfälliga cykelvägar
- Kritik mot kollektivtrafik
- Unga vill ha bättre kollektivtrafik
- Fler mötesplatser för unga
- Lätt att uträtta ärenden lokalt

IDENTITET

- Samhörighetskänsla i området
- Föreningar skapar gemenskap
- Naturen är viktig
- Mötesplats: Amhult
- Saknar dialog med beslutsfattare
- De unga trivs

(Lokalt utvecklingsprogram SKA/BKA)

SOCIAL HÅLLBARHET

Dialogundersökning inför programmet för centrala Torslanda utfördes som en enkätundersökning där medborgare ombads svara på två frågeställningar; 'Önskemål och förväntningar?' samt 'Hur fungerar Centrala Torslanda idag? Vad är bra och vilka kvaliteter finns?' Resultatet blev 33 ifyllda enkäter. Undersökningen skedde som en workshop med elever från Nordlyckeskolan och Noleredsskolan samt från besökare på Torslandafestivalen under 2016.

Orörd underbar natur, fina promenadstråk och vandringsleder, lagom bebyggt, är ord som återkommer när boende får berätta om sin hemmiljö. Här är nära till allt – skogen, havet, öarna, staden Göteborg. Många är ofta ute i naturen och använder vandringslederna och tycker att det är positivt för barnen att den möjligheten finns.

Boende uppskattar att bo i ett tryggt område som är trevligt och lugnt. De beskriver en stor samhörighetskänsla och att man är goda grannar. Minst trygg känner man sig dock på Torslanda torg.

Boende ser gärna ett ökat utbud med simhall, ishall, butiker tex urmakare, skomakare, klädfaffärer. Bättre möjligheter för ungdomar, exempelvis önskas en ungdomsgård. Bättre förutsättningar för Torslanda Torg efterfrågades. Någon nämnde krog- och restaurangverksamhet som en möjlig användning av den gamla biblioteksbyggnaden. Flera boende vid torget saknar biblioteket som låg där förut.

Förtäta gärna vid torget men förstör inte villaområdena med ny bebyggelse. Flera Torslandabor ansåg att förfallna industribyggnader måste rustas upp eller gärna ersättas med bostadsbebyggelse. Fler bostäder för äldre med små hyreslägenheter efterfrågades. Många är positiva till fler bostäder men anser att trafiksituationen måste lösas innan.

Flera idéer från medborgare handlade om upprustning och utsmyckning. En allé längs 155:an och plantering i rondeller och längs Kongahällavägen föreslogs. En större inslag med planteringar och blommor efterfrågades generellt. Någon anser även att Kongahällavägen är och ska förbli en transportled för boende i norra Torslanda.

En säker gång- och cykelväg över 155:an till Torsviken, golfbanan, Skeppstadsholmen och Lagunen efterfrågades. Likaså bättre och säkrare övergångar över Kongahällavägen. Bättre bussar och kommunikationer till och från Torslanda önskas. Dåliga kommunikationer mellan Skra bro / Hjalmar Brantings platsen nämns och likaså kopplingar till Lundby, stadsdelshuset och Frölunda Torg. Försvåra inte för de få arbetsplatser som finns inom programområdet, exempelvis genom att placera bostäder med ljudkrav för nära.

TORSLANDA I DAG

Resultat av synpunkter som har inhämtats på workshop med elever från Nordlyckeskolan och Noleredsskolan samt från besökare på Torslandafestivalen under 2016.



Resultat av synpunkter som har inhämtats på workshop med elever från Nordlyckeskolan och Noleredsskolan samt från besökare på Torslandafestivalen under 2016.

TORSLANDA I DAG

Resultat av synpunkter som har inhämtats på workshop med elever från Nordlyckeskolan och Noleredsskolan samt från besökare på Torslandafestivalen under 2016.



Resultat av önskemål som har inhämtats på workshop med elever från Nordlyckeskolan och Noleredsskolan samt från besökare på Torslandafestivalen under 2016.

PARKKVALITETER

I och runt Torslanda finns det god tillgång till skogs- och naturområden. Dessa är ofta kuperade men används för filuftsliv, motion och promenad. I planområdet råder det i dagsläget brist på grönytor med parkkvaliteter som kan fungera som mötesplats för de boende i området utanför sin egna tomt. Den bostadsnära parken innebär mer lättåtkomlig vardagsnära rekreation, som komplement till de större naturområdena. Med fler boende och tätare bebyggelse skapas ett ännu större behov av detta. Viktigast är att titta på bostadsnära parker i de tätaste områdena så som runt Torslanda torg.

LEKPLATSER

Idag finns det tre bostadsnära lekplatser inom eler 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 föreslås därför då trycket troligen kommer öka på befintliga lekplatser med fler boende i området. För många i programområdet är lekplatsen den naturliga mötesplatsen utanför hemmet. Där det finns yta kan parkkvaliteter utvecklas i närhet till dessa för att utveckla lekplatsen till en plats för fler än bara barnfamiljer.



Förklaring till kartan:

- 1) Solängsvägen - lekplats som kan utvecklas med fler lekvärden och därmed bli en stadsdelslek och även tillskapa sociala kvaliteter för att kunna fungera som bostadsnära park.
- 2) Koppling mellan skola och bostadsområde. Ett fin stråk men kuperad och ganska liten yta vilket gör det svårt att tillskapa rekreationsvärden nog för att kalla det för park.
- 3) Dammen ovanför Torslanda torg - Utvecklas till en mer parklik miljö och på så sätt få en sammanbindande funktion mellan centrala Torslanda, Torslandaskolan och omgivande bostadsområden.
- 4) Prosten Grens väg- Finns möjlighet att utveckla med kvaliteter för att kunna skapa förutsättningar att användas som en bostadsnära park.
- 5) Stärk entré in till naturområde och motionsslingor och gör det till en trygg mötesplats.
- 6) Röds bygata - lekplats som kan utvecklas med sociala kvaliteter för att kunna fungera som bostadsnära park.
- 7 och 8) Vid tillskapande av bostäder här bör man skapa möjlighet för parkkvaliteter. Intilliggande naturområde är kuperat och svårtillgängligt och är därför inte möjligt att skapa parkkvaliteter här. Därför bör det tillgodoses inom området.

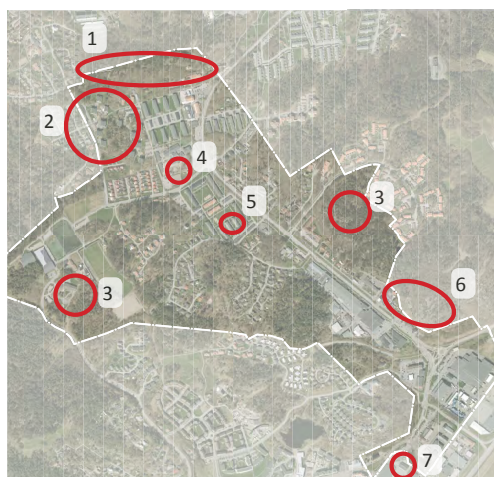
KULTURMILJÖ

Ett kulturmiljöunderlag har tagits fram för att ge en samlad bild av områdets kulturhistoriska, arkitektoniska och upplevelsemässiga kvaliteter samt för att kartlägga fornlämningsbilden i området. I underlaget ingår även en översyn av de befintliga arkeologiska utredningarna samt en bedömning av vilka utredningar som kommer att krävas i detaljplaneskedet.

I utredningen framgår att de områden som varit föremål för så kallade sonderingsgrävningar på 1960- och 1970-talet rekommenderas att återigen genomgå en arkeologisk utredning, i de fall bebyggelse planeras på dessa ytor eftersom utredningar gjorda inom området på grund av dåvarande lagstiftning inte tagit hänsyn till kulturhistoriska lämningar från 1800-talets första hälft. Efter en ändring i kulturmiljölagen 2014 kan sådana lämningar få fornlämningsstatus.

Vidare utpekas några miljöer och objekt som viktiga att värna inom programområdet,

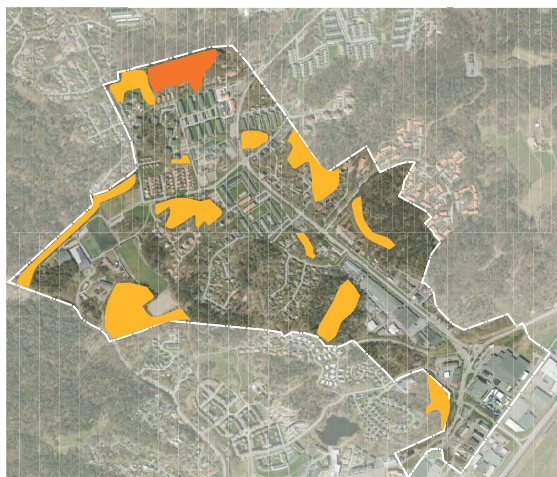
- Stenåldersboplats Torslanda 94 - Boplatser har ett högt pedagogiskt värde genom sitt lättförståeliga och tillgängliga läge. Den är en av få boplatser i Torslandaområdet som inte är skadad eller arkeologiskt borttagen.
- Stensättningar - Stensättningarna Torslanda 21 och 60 är några av de få gravarna från brons- och järnåldern i området.
- Kyrkomiljön - Kyrkomiljön tillför en tidsdimension som inte är lika tydlig i andra delområden eller i programområdet som helhet. Området bör inte ytterligare bebyggas då den historiska berättelsen då riskerar att bli otydlig och det miljöskapande värdet riskerar att gå förlorat.
- Den gamla skolan - Det gamla skolhuset har också ett lokalhistoriskt värde och utgör ett komplement till miljön kring kyrkan.
- Punkthusen - En tydlig kvalitet är samspelet mellan arkitekturen och naturen. De omsorgsfullt och tidstypiskt utformade husen har en tydlig karaktär, med bland annat motfallstak och indragna trapphus och genomsiktighet vid entrén.
- Garage - Garagelängorna är en påtaglig tidsmarkör för området. En nästan 100 meter lång garagelänga med originalportar markerar bilens betydelse för Torslanda.
- Vägmiljön - Vägmiljöns olika delar med bland annat en lagskyddad väghållningssten, förstärker varandra och skapar tillsammans ett spännande och innehållsrikt stråk.
- Flygledartornet – de två generationerna flygledartorn förstärker berättelsen om flygets historia i Göteborg.



KULTURMILJÖ

Kulturhistoriska värden som tidstypiska hus eller stadsplaner ska värnas.

- Kyrkmiljön/Stenåldersboplats. (1)
- Punkthusen. (2)
- Höjdlägen, stensättningar, gravar från brons och järnåldern. (3)
- Den gamla skolan (4)
- 100-meter långt garage, tidsmarkör. (5)
- Äldre vägmiljö, väghållningssten. (6)
- Flygledartornet (7)



Naturvärdesklass



2 - Högt naturvärde



3 - Påtagligt naturvärde



På flera platser i inventeringsområdet förekommer äldre ädellövträd. Ofta finns dessa i nära anslutning till andra naturvärden som död ved eller mer fuktig mark med rinnande vatten

NATURMILJÖ

Calluna AB fick under sommaren 2016 uppdraget att genomföra en naturvärdesinventering inom programområdet.

Området som inventerats är ca 130 hektar stort och karakteristiskt för denna region är att naturmiljön främst förekommer i relativt kuperad terräng, där flera områden för decennier sedan betades. Tall är det dominerande trädslaget på de torrare delarna och i sänkorna och utmed kanterna av bergsknallarna övergår skogen till främst ädellövskog med inslag av trivallövskog.

Sexton områden klassades att innehålla naturvärdesinventering. Ett område klassades som klass 2 "högt naturvärde" och femton områden klassades som klass 3 "påtagligt naturvärde". Vid inventeringen noterades tolv naturvårdsarter på 62 olika platser inom området. Vidare identifierades totalt 47 värdeelement spridda över hela inventeringsområdet.

Under inventeringen påträffades inte mindre hackspett men troligen är inventeringsområdet en del av ett, eller möjligen flera revir av mindre hackspett och troligen använder arten främst de norra delarna för häckning och födosökning.

Delområdet norr om Torslanda torg är rikt på värdefulla träd, vilka har stor betydelse för bedömningen av det höga naturvärdet som finns i området.

Flera delområden ligger på gränsen mellan de olika naturvärdesklasserna. I vidare arbete vid t.ex. detaljplanering rekommenderas därför ytterligare inventeringar med denna inventering som underlag. För att kunna skapa sig en bättre bild av mindre hackspett kan inventeringar vid rätt tidpunkt på året genomföras. Detta gäller även andra fåglar, fladdermöss, vedlevande insekter och groddjur i de områden där dessa kan förekomma.

En preliminär bedömning av programmet inverkan på skyddade arter återfinns i den del av handlingen som behandlar konsekvenser.

INFRASTRUKTUR

Trafiksituationen i centrala Torslanda är i dagsläget ansträngd. För att på sikt förbättra situationen och därmed möjliggöra den utbyggnad som föreslås i programmet är det nödvändigt att genomföra de strategier och förslag på åtgärder som tagits fram i samband med eller parallellt med programmet. Dessa är följande;

- Åtgärdsvalsstudie för trafiken i Torslanda - har tagits fram av Göteborgs Stads trafikkontor (som främst inriktar sig på trafiken längs Kongahällavägen). Åtgärder innebär förbättrade möjligheter för gång- och cykeltrafik, förbättringar i kollektivtrafiken samt åtgärder för pendelparkeringar.
- Trafikstrategi - Göteborgs Stad tog år 2014 fram en strategi som ger en inriktning till trafikplaneringsarbetet i kommunen. Omfattar strategier för resor, stadsrum och godstransporter.
- Systemlösning för trafiken i Torslanda (där bl.a. en tvärförbindelse ingår) - Beslut har tagits att på sikt bygga en tvärförbindelse för att avlasta och förbättra trafiksituationen i centrala Torslanda.

GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

I en uppskattning av färdmedelsfördelningen för Torslanda sker cirka 7,5 procent av resorna till fots och 2,5 procent av resorna med cykel, vilket är lägre än genomsnittet för Göteborg. Bland annat kan konstateras att föräldrar i Torslanda ofta upplever en osäkerhet i att cykla med barnen längs de stora vägarna.

Cykelvägnätet inom programområdet har en utpräglad ”fiskbensstruktur” och i många fall saknas förbindelser mellan bostadsområden.

Längs med Kongahällavägen löper en cykelväg, undantaget mellan Domarringsgatan och Torslanda kyrka. På denna delsträcka är cyklister hänvisade att cykla i blandtrafik i det lokala bilvägnätet och till en cykelbana norr om kyrkogården, på en sträcka om cirka 400 meter. Från Kongahällavägen förgrenar sig cykelvägnätet in på lokalgator som följer bebyggelsestrukturen.

Möjligheten för gående och cyklister att korsa Kongahällavägen är god då det finns många passager, både signalreglerade och oreglerade, detta leder dock till trafikstörningar för motortrafik.

Gångnätet följer samma struktur som cykelnätet men är mer anpassat till bebyggelsestrukturen. Dock finns få kopplingar mellan bostadsområdena.

POLITISK BESLUTSPROCESS FÖR TRAFIKEN I CENTRALA TORSLANDA

- Trafiknämnden gav i december 2013 i uppdrag till trafikkontoret att komma med förslag på möjliga lösningar för att lösa upp trafiken i centrala Torslanda.
- Ett halvår senare, i juni 2014, kom ett tilläggsyrkande om att även ta med i arbetet att utreda en tvärförbindelse till Torslanda.
- Den 26 januari 2017 beslutade kommunfullmäktige bland annat att ge trafiknämnden i uppdrag att prioritera arbetet med en tvärförbindelse i Torslanda
- Trafikkontoret lade i mars 2018 fram ett förslag på lösning till trafiknämnden.
- Trafikkontoret har kunnat visa att den nuvarande trafikinfrastrukturen i Torslanda är undermålig och inte klarar ta hand av de resor som idag genereras i området.
- Trafikkontoret har därför tagit fram en åtgärdsvalsstudie som omfattar rekommenderade åtgärder och inriktningar för att lösa trafiken i Torslanda, inklusive en tvärförbindelse till Torslanda.
- Studien visar att samtliga åtgärder i åtgärdsvalsstudien behöver genomföras för att få till en acceptabel trafiksituation i Torslanda och möjliggöra stadsutveckling i enlighet med Göteborg Stads ambitioner.

KOLLEKTIVTRAFIK

Kongahällavägen är ett viktigt stråk för kollektivtrafik, då alla linjer som försörjer denna del av Torslanda trafikerar vägen. Denna del av Torslanda trafikeras av totalt fem kollektivtrafiklinjer.

Med tanke på Centrala Torslandas storlek och den bebyggelseutveckling som har varit i området bedöms trafikstrukturen längs Kongahällavägen mellan Skra Bro och Torslandakrysset vara kraftigt eftersatt. Detta får bland annat till följd att restidsosäkerheten för kollektivtrafiken i högtrafik blir stor. Det ger också problem vid ytterligare bebyggelseutveckling i området.

I en uppskattning av färdmedelsfördelningen för Torslanda anges det att cirka 10 procent av resorna utförs med kollektivtrafik vilket är lägre än genomsnittet för hela Göteborg.

Gångavståndet till hållplats har länge setts som en av de avgörande faktorerna vid bedömning av kollektivtrafikens kvalitet. En genomförd nätverksanalys visar att det framförallt krävs insatser för att fånga upp hus-

hållen som har längre än 400 meter till en hållplats.

Som ett särskilt mål i det lokala utvecklingsprogrammet framgår att man med särskild tonvikt på Torslanda, bör arbeta för att kollektivtrafiken ska erbjuda turer på kvällar och helger, som är anpassade efter olika verksamheters öppettider.

BILTRAFIK

Inom programområdet är Kongahällavägen huvudgata. Tvärgatorna till Kongahällavägen fungerar som matargator från bostadsområdena och till skolor och förskolor.

För trafikmängderna längs vägen syns en skiljelinje i höjd med Domarringsgatan. Trafikflödet är märkbart högre mellan Torslandakrysset och Domarringsgatan (14 500 - 15 500 fordon/dygn), än mellan Domarringsgatan och Skra Bro (8 000 - 12 000 fordon/dygn). Detta indikerar att boende norr om Domarringsgatan i högre utsträckning väljer Björlandavägen än väg 155 för resor mot de centralare delarna av Göteborg.



Kollektivtrafik i anslutning till programområdet

Det uppstår köer för såväl bilar som bussar på Kongahällavägen. Köerna förekommer främst mellan Låkebergsgatan och Torslandakrysset och uppstår huvudsakligen koncentrerat under cirka 45 minuter runt klockan 8 på morgonen. Under eftermiddagen uppstår köerna under ett mer utdraget tidsintervall.

Trafiksäkerheten vid in- och utfarter samt för korsande cykel- och gångtrafik upplevs som bristande av de boende. Dessutom leder överfulla pendelparkeringar till att ökat kollektivtrafikresande motverkas. I en uppskattning av färdmedelsfördelningen för Torslanda, genomförd av Göteborgs Stad år 2017, anges det att cirka 80 procent av resorna sker med bil vilket är högre än genomsnittet för Göteborg.

NEXT STOP 2035

Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun har tagit fram en gemensam målbild för hur stadstrafikens stomnät ska utvecklas fram till 2035.

Torslanda ingår inte i målbilden men utvecklingen skulle kunna motsvara principer för utvecklingen av stomnätet som beskrivs i målbilden. Förslaget Stombuss 2.0 innebär att busstrafik är tänkt att fungera som spårvagnstrafik och förslaget Snabbuss är tänkt som bussar fungerande likvärdigt med tunnelbana. Detta kommer att kompletteras med ett lokalt bussnät.

Utbyggnaden av stomnätet sker samordnat med stadsutvecklingen. ”Tunga” linjer koncentreras till prioriterade stråk. För Torslanda innebär det att Amhult resentrum kommer utgöra den prioriterade hållplatsen och linjer som trafikerar Kongahällavägen mot Torslanda Torg kommer att utgöra det lokala nätet.

Åtgärder som påverkar lokala resor	
Cykelkopplingar och kompletterande länkar mellan bostadsområden	-3,00%
Förbättrad standard på befintliga gång- och cykelvägar	-1,00%
Omdragning av busslinje mellan Torslanda torg och Amhult	-2,00%
Åtgärder som påverkar längre resor	
Förbättrade pendelparkeringar	-1,00%
Förbättrad standard på hållplatserna	-0,50%
Förbättrad tillgänglighet till hållplatserna	-0,50%
Busskörfält längs Kongahällavägen	-3,00%
Totalt	-11,00%

Effekterna av åtgärderna i åtgärdsvalsstudien har bedömts ge en minskning av trafiken med 11 %.

ÅTGÄRDVALSSTUDIE

Den ansträngda trafiksituationen längs Kongahällavägen är ett hinder även för den fortsatta bebyggelseutvecklingen i Torslanda. Framkomlighetsproblem och rådande svårigheter för trafikanter att ta sig ut på Kongahällavägen från anslutande vägar är orsaken till detta (bostadsområden).

En åtgärdsvalsstudie har tagits fram med syfte att föreslå lösningar som kan bidra till att skapa:

- förutsättningar för att en större andel väljer att resa hållbart (gång, cykel och kollektivtrafik).
- mer trafiksäkra skolvägar.
- en förbättrad trafiksituation längs Kongahällavägen för förbättrad framkomlighet.
- förutsättningar för fortsatt bebyggelseutveckling i Torslanda.

I åtgärdsvalsstudien föreslås ett busskörfält på sikt längs Kongahällavägen för sträckan från Torslandakrysset till Torslanda torg. Vidare föreslås en ny koppling mellan Skyttepaviljongens gata och Gamla Hjuviksvägen vid idrottsplatsen/Torslandavallen. Denna gata kommer i första hand att föreslås vara öppen för kollektivtrafik för att öka tillgängligheten och möjligheterna att resa hållbart men skulle på sikt även kunna öppnas för biltrafik.

För fotgängare och cyklister föreslås förbättrade cykelkopplingar och kompletterande länkar mellan bostadsområden samt en förbättrad standard på befintliga gång- och cykelvägar.

För pendlare föreslås förbättringar vid pendelparkeringsplatser. Pendelparkeringsplatserna i Torslanda är idag överfulla vilket bidrar till att ett ökat kollektivtrafikresande motverkas.

TRAFIKSTRATEGIN

Trafikstrategin anger ett flertal mål som ska uppnås fram till år 2035. Ett effektmål är att minska bilresandet med cirka 25 procent inom Göteborg stad som helhet jämfört med år 2011.

Denna minskning av bilresande anses variera mellan olika stadsdelar. I Torslanda bedöms andelen bilresande minska med cirka 10 %.

TVÄRFÖRBINDELSEN

Trafikkontoret har sedan 2013 haft i uppdrag att komma med förslag på möjliga lösningar för att förbättra trafiken i centrala Torslanda. Under 2015-2016 har en alternativvalsstudie tagits fram. Här förordas olika alternativ för en tvärförbindelse mellan Kongahällavägen och väg 155. I rapporten görs bedömningen att samtliga utredda alternativ

TILLBAKABLICK

År 2006 godkändes ett program för en tvärförbindelse; den gången ingick Älvegårdsförbindelsen samt med två varianter av Domarringsförbindelsen. År 2007 fortsatte arbetet med en detaljplan för Domarringsförbindelsen, med anslutning till väg 155 via en ny trafikplats vid Bur. Planarbetet avbröts dock när det stod klart att skyddade arter skulle komma att påverkas negativt och bland annat skulle kräva anläggande av många faunapassager, vilket i sin tur skulle innebära en tredubbling av projektkostnaden.



Älvegårdsförbindelsen väst - Trafiksimuleringen visar på att trafiken blir mindre vid Torslanda torg. Denna förbindelse bedöms ge en avlastning av Kongahällavägen med ungefär 4400 färre fordon per dag.

för en tvärförbindelse har avlastande effekt på trafiken mellan Torslanda torg och Torslandavägen (vid anslutningen till väg 155).

Under 2016 och 2017 har trafikkontoret arbetat vidare och tagit fram en systemlösning för trafiken i Torslanda vilken är tänkt att utgöra en sammanfattning av tidigare trafikarbete. I systemlösningen presenteras bland annat nödvändigheten av en tvärförbindelse. En tvärförbindelse bedöms ge ökad framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet för fotgängare, cyklister, kollektivtrafik och biltrafiken längs Kongahällavägen. En tvärförbindelse skulle också ge möjligheter till bebyggelseutveckling i Torslanda, framför allt kring Torslanda Torg.

Trafikkontoret förordar i sitt utredningsarbete den så kallade Älvegårdsförbindelsen då man bedömer att den fyller en bra funktion för att avlasta Torslanda torg och Kongahällavägen.

ÅTGÄRDER PÅ VÄG 155

Trafikverket fick 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.



Exempel på alternativa linjedragningar för en tänkt tvärförbindelse i läge Älvegårdsförbindelsen, mellan Syrhamotet och Nya Älvegårdsvägen.

MOBILITETSÅTGÄRDER

För många människor utgör den egna bilen idag ett naturligt val för både korta och långa resor inom staden. Det är oftast det snabbaste och mest bekväma sättet att förflytta sig på. Att använda egen bil för resor som på rimligt sätt även kan göras till fots, med cykel eller med kollektivtrafik är dock inte förenligt med en hållbar stadsutveckling. Vid en framtida utveckling i Torslanda krävs därför att det redan i planeringskedet görs åtgärder som underlättar för människor att välja ett hållbart resande.

I enlighet med stadens riktlinjer för mobilitet och parkering ska i ett tidigt skede av planprocessen hållas ett mobilitetsmöte mellan kommunen och byggherren. Syftet är att mobilitets- och parkeringslösningar ska bli väl anpassade till platsen och främja nya innovativa lösningar så att behovet av att äga och använda bil minskar. Resultatet av arbetet utmynnar i en projektspecifik lösning för vilka mobilitetsåtgärder och vilket utrymme för parkering av bil och cykel som ska tillgodoses.

Göteborgs stads trafikstrategi har som inriktning att bilåkandet ska minska. Enligt riktlinjer för mobilitet och parkering som tagits fram bör utvecklingen ske mot en livskraftig långsiktigt hållbar stad med balans mellan sociala, ekonomiska och miljömässiga faktorer. Göteborg ska vara en stad där det goda livet är möjligt för alla både nu och i framtiden. Infrastrukturen ska kunna nyttjas effektivt och trafikens miljöpåverkan minimeras.

Åtgärdsvalstudiens åtgärder möjliggör för ett minskat bilåkande och ökade möjligheter till gång-, cykel och kollektivtrafik vilket självklart ska följas upp med vidare mobilitetsåtgärder.

Den fördjupade trafikutredning som tagits fram visar på att framkomligheten i vägsystemet och i kollektivtrafiken inte är bra och att det uppstår trängsel under högtrafik. Även många godstransporter utförs under dessa tider. Sett över hela dygnet finns det dock kapacitet i trafiksystemet. Detta skulle kunna möjliggöra för att påverka och styra resandet till andra tider genom exempelvis information om aktuell trafiksituation, ändrade skoltider och flexibla arbetstider/arbetsplatser. En viktig utgångspunkt/målsättning när det gäller beteendepåverkande åtgärder är att de alternativ som erbjuds håller hög kvalitet och att de har fördelar jämfört med bilen. I Torslanda kommer det under de närmaste åren genomföras investeringar i infrastrukturen vilket kommer underlätta för en överflyttning från bil till gång, kollektivtrafik och cykel. Detta gäller både till och från Torslanda, men också inom stadsdelen.

GEOTEKNIK

MARKFÖRHÅLLANDEN

Marken inom programområdet karaktäriseras av lerfyllda dalgångar mellan högre belägna fastmarkspartier med berg i dagen. Inom ett område i väst överlagras leran av fyllnadsmaterial enligt SGU:s jordartskarta, vilket man generellt kan räkna med till viss grad även inom övriga exploaterade områden. I anslutning till bergspartierna förekommer inslag av svallsediment, främst postglacial sand, samt morän.

Inom industriområdena i områdets sydöstra del, samt i området bestående av fyllning på glacial lera i väst är marken klassad som högriskområde för förorenad mark enligt Miljöförvaltningens kartlager.

Lerans mäktighet varierar mellan 0 meter och omkring 40 meter, med de största mäktigheterna i programområdets sydöstra del, enligt SBK:s handritade jordartskarta. I allmänhet utgörs leran inom området överst av torrskorpelera och underlagras av ett friktionslager ovan berg. Lerans egenskaper varierar inom området.

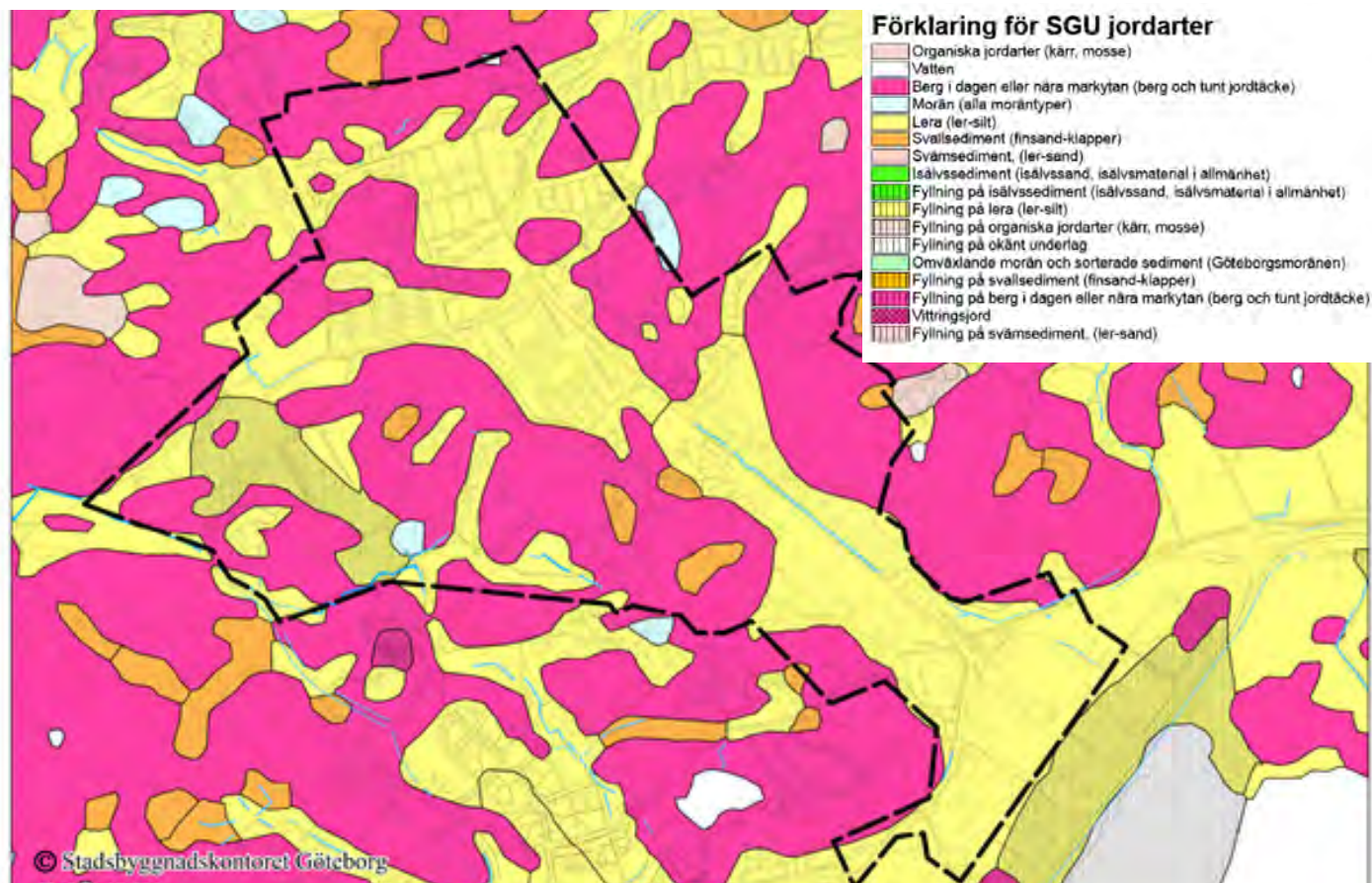
Marken inom programområdet är klassad som normalriskområde avseende radon där den utgörs av berg eller friktionsjord, medan lerområdena är klassade som lågriskområde, enligt SGU:s översiktliga radonriskkarta. Angränsande i öst finns ett område med lokala förekomster av högradonmark på grund av spridda förekomster av pegmatitgångar.

SKREDRISKER OCH STABILITET

I allmänhet utgörs området av flack lermark samt fastmarkspartier på höjderna, vilket innebär att förutsättningar för skred saknas inom stora delar av området. Översiktliga stabilitetsutredningar (Sweco, 2011) inom programområdet visar på tillfredställande stabilitet. Dock kan lokala markförhållanden föranleda att stabilitetsfrågan behöver belysas.

För varje detaljplan kommer en platsspecifik utredning behövas i syfte att klarlägga befintliga markförhållanden och visa på möjligheten att bygga det som planen kommer att medge. Vilka utredningar som är relevanta avgörs av markens förutsättningar inom och omkring det aktuella geografiska området samt av detaljplanens innehåll. Ett omfattande historiskt geotekniskt underlag finns tillgängligt inom området.

Generellt kan man säga att risk för sättningar finns inom områden där marken utgörs av lera. Om leran är överkonsoliderad kan viss last påföras utan att större markrörelser utvecklas, medan normalkonsoliderad lera innebär att all tillskottslast leder till stora sättningar. I närheten av stora topografiska skillnader finns risk för ojämna sättningar vilket alltid bör beaktas vid byggnation. Kwicklera har konstaterats i områdets mellersta del där programmet inte föreslår någon ny bebyggelse.



Jordarter inom planområdet

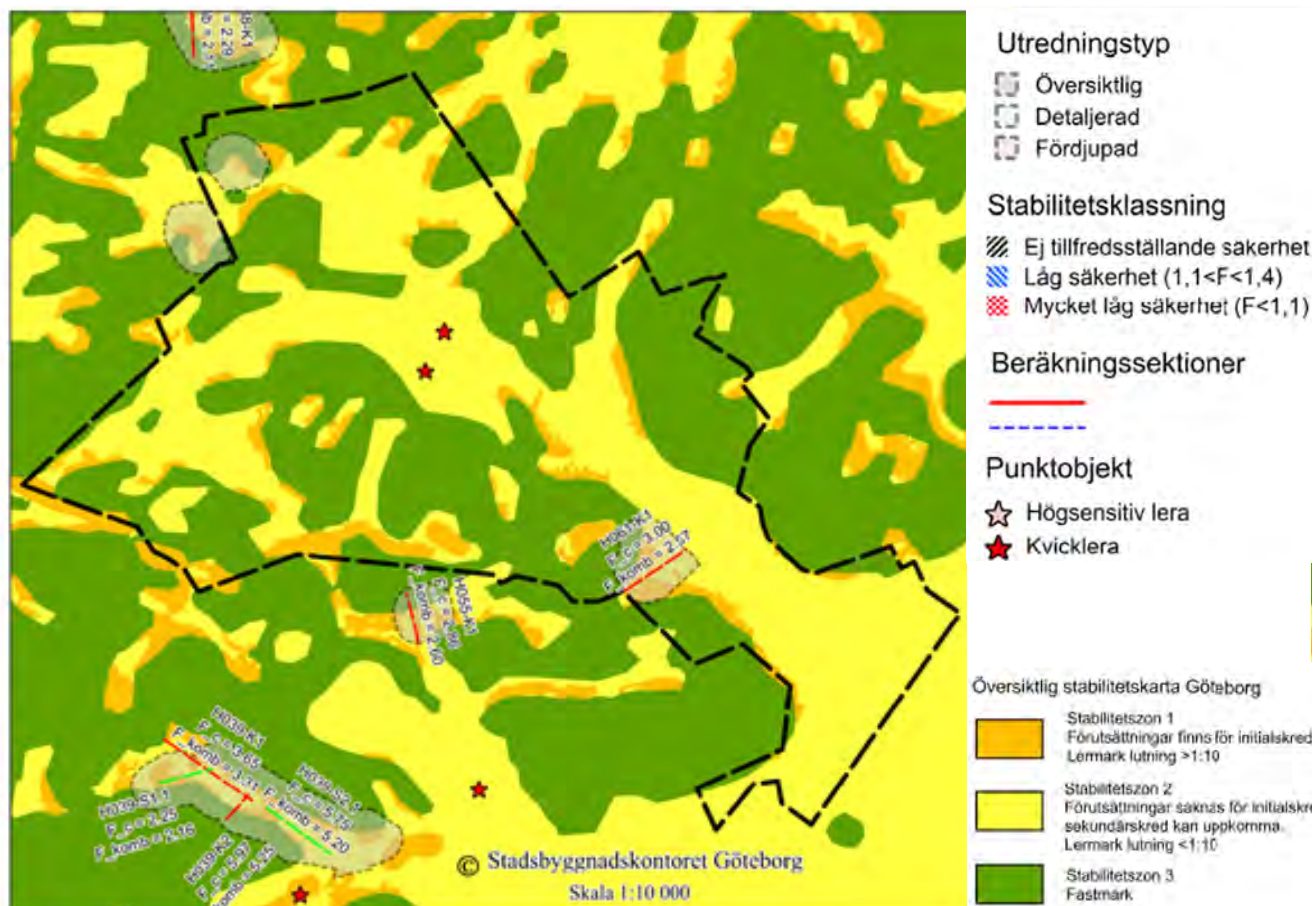
Utdrag ur Radonriskarta Göteborg, SGU 2000

Högriskområde		Område med förhöjda - höga radiumhalter i berggrunden
Högriskområde		Område med morän där markradonhalterna överstiger 50 kBq/m³
Område med lokala förekomster av högradonmark		Område med spridda förekomster av pegmatitgångar med förhöjda - höga radiumhalter
Normalriskområde		Område med berggrund, sand och morän med normala - låga radiumhalter
Normalriskområde		Område med omväxlande morän och isålsediment (Göteborgsmoränen) och isålsediment där markradonhalterna med största sannolikhet understiger 50 kBq/m³
Lågriskområde		Mark som utgörs av silt eller lera

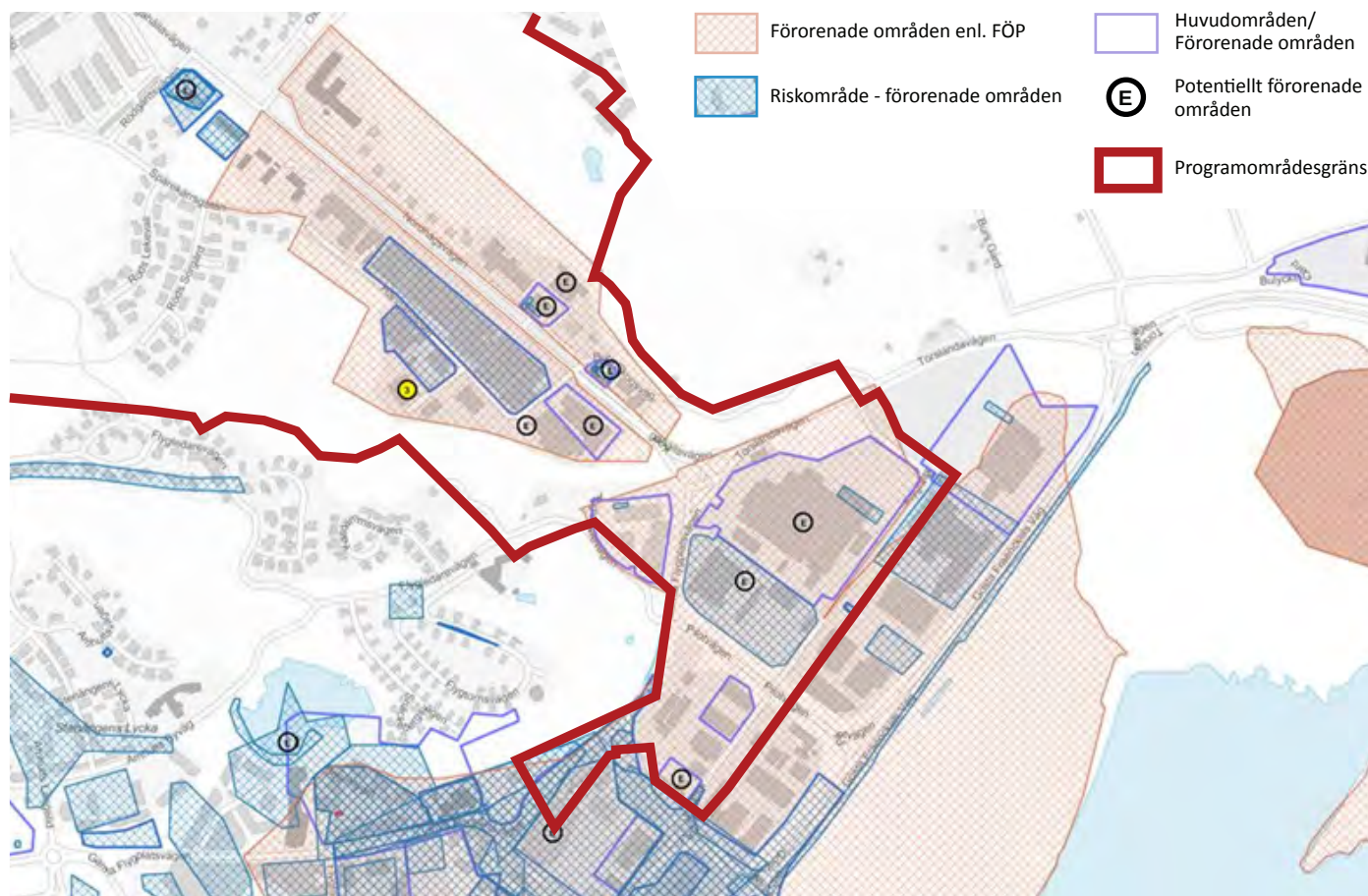
Kartan är en uppförstoring från skala 1:50.000. Avgränsningar är ungefärliga och måste verifieras genom undersökning.



Radonrisker inom planområdet



Markstabilitet inom planområdet



Översiktlig kartering av kända eller sannolika markföroreningar inom programområdets sydöstra del.

VERKSAMHETSRISKER

I ett framtida huvudscenario bedöms en gradvis förändring ske där befintliga miljöstörande verksamheter ersätts med bostäder, förskolor och mindre centrumverksamheter men med fortsatt inslag av de befintliga verksamheter som inte är miljöstörande. Vid en framtida ändrad markanvändning där bostäder och annan känslig markanvändning planeras så kommer det att behöva ställas krav på befintliga verksamheter i området.

Befintliga verksamheter ska fortsatt kunna utvecklas men med förbehåll att de som kräver ett större omgivningsskydd på sikt behöver omlokaliseras för att exempelvis bostäder och förskolor ska kunna etableras i området. Detta berör bland annat de bensinstationer som finns i området men även bland annat en blästringsverksamhet.

Planläggning och utbyggnad av programområdet bedöms som tidigast ligga cirka 5-7 år framåt i tiden eftersom utbyggnaden inom området i stor utsträckning är avhängig en utbyggnad av Älvegårdsförbindelsen. 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.

För att hantera frågan i en rimlig omfattning har dock en övergripande inventering gjorts i området genom att känd information om befintligt verksamhetsområde samlats samt genom en inventering avseende bestämmelser i gällande detaljplaner. Det har även, tillsammans med miljöförvaltningen, kunnat konstateras att det i området inte finns några verksamheter som innehar miljötillstånd för sin verksamhet.

GÄLLANDE DETALJPLANER OCH PÅGÅENDE VERKSAMHETER

I huvudsak regleras i planbestämmelser i underliggande detaljplaner att verksamheter inte ska vara störande för sin omgivning. I några områden är det dock möjligt att bygga miljöstörande industrier.

Dessa områden har undersökts närmare rörande om de har någon pågående verksamhet och vilken typ av verksamhet det i så fall handlar om. Sammantaget ger detta en bild av vilka områden som blir huvudsakliga ”målkonfliktområden” mellan olika användningar i kommande detaljplaner. Det är framförallt i och i anslutning till dessa områden som en ändrad markan-

vändning behöver beaktas och där krav rörande hälsa och säkerhet särskilt behöver studeras i de enskilda detaljplanerna.

I några av målkonfliktområdena kan det till och med vara så att en känslig markanvändning inte är lämplig så länge befintlig verksamhet ligger kvar, dvs. det kanske inte går att kombinera verksamheter och bostäder trots skyddsåtgärder.

FARLIGT GODS

Inom programområdet finns olika riskkällor att ta hänsyn till vid en framtida utveckling av området. Dels handlar det om verksamheter på enskilda fastigheter vilka kräver ett skyddsavstånd till exempelvis bostäder och förskolor. Dels rör det väg 155 som är utpekad trafikled för farligt gods.

I plan- och bygglagen anges att bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet. Länsstyrelsernas i Skånes, Stockholms samt Västra Götalands län gemensamma dokument Riskhantering i detaljplaneprocessen anger att riskhanteringsprocessen ska beaktas vid markanvändning inom 150 meter från en transportled för farligt gods. Avgränsningen av programområdet har anpassats så att förslag på ny (känslig) markanvändning

inte tillkommer inom ett avstånd på 125-130 meter eller mer från väg 155.

Om det i detaljplan blir aktuellt att uppföra bostäder och annan känslig markanvändning inom 150 meter från farligt godsled så behöver risksituationen avseende farligt gods studeras närmare i detaljplaneprocessen.

Vid framtagande av ny detaljplan i närhet av verksamheter med skyddsavstånd så behöver lämpligheten i ny markanvändning utredas och eventuella skyddsåtgärder vidtas.

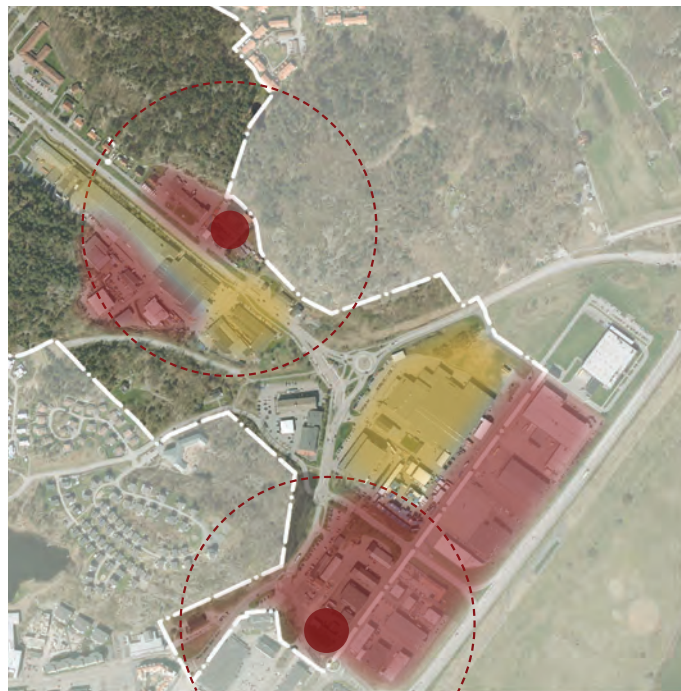
FÖRORENADE OMRÅDEN

Inom området finns några större områden med markföroreningar (se sida 42). Dessa återfinns huvudsakligen i verksamhetsområdet på östra respektive västra sidan av Kongahällavägens södra del, i verksamhetsområdet söder om Torslandakrysset samt vid idrottsområdet i öster.

Vid framtagande av detaljplaner inom de områdena där markföroreningar finns krävs ett beslutsunderlag som tillräckligt tydligt redovisar föroreningarnas art, omfattning och läge samt hur, när och vem som ansvarar för efterbehandlingen av området det innan det bebyggs.



Användning i gällande detaljplaner. Jm - industrier med begränsningar att ej vara omgivningsstörande. J - industri utan omgivningsstörande begränsningar.



Röda områden indikerar målkonfliktområden där befintliga verksamheter med skyddsavstånd på 50-200 meter finns. Röda punkter redovisar läge för blästringsverksamhet (söder) samt bensinstationer (norr) samt röd streckad linje som anger 200 meters avstånd från dessa. Gulmarkerade områden kan i mindre omfattning innehålla målkonflikter/alternativt behöva studeras närmare då de ligger nära verksamhetsområdena.

DAGVATTEN OCH SKYFALL

Göteborg har ett utsatt läg ur översvämningsperspektiv. I framtiden förväntas problemen öka på grund av stigande havsnivåer, ökade regnmängder och ökade flöden i vattendrag. Göteborg utvecklar strategier för hur framtidens och dagens översvämningsrisker ska hanteras för att minska dessa risker. Arbetet sker ur ett helhetsperspektiv vilket innebär att hela vattensystemet beaktas för att minska den totala översvämningsrisken och risken för negativa följd effekter av åtgärder.

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 det tematiska tillägget till översiktsplanen.

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 översvämningsrisker. Ingen strukturplan finns i nuläget för Torslanda men området är inkluderat i ett pågående arbete som planeras vara klar till sommaren 2019.

Eftersom programarbetet pågått under flera år är det inte möjligt att i detta skede ta hänsyn till innehåll och utformning i förhållande till kommande strukturplan. De principer som legat till grund för tidigare strukturplaner i andra områden av staden har dock bedömts kunna beaktas vid programmets utformning.

Strukturplanen utgör, när den är färdig, ett underlag att förhålla sig till vid kommande detaljplaner.

I Göteborg består marken till största del av lera med låg permeabilitet och berg. Snabb avrinning från höjdparter till lerfyllda dalgångar gör att infiltrationskapaciteten för dagvatten är ytterst begränsad.

För att uppnå en stad som är robust mot översvämnningar skall riktlinjer enligt ”Förslag till Översiktsplan för Göteborg, Tillägg till översvämningsrisker, 2017-12-09” följas.

Av modellresultat (<https://www.vattenigoteborg.se>) framgår att det vid dimensionerande skyfall (klimatanpassat 100-årsregn) sker översvämnningar i delar av programområdet. För att trygga framkomlighet och minimera skador på fastigheter ska byggnader undvika att placeras i de områden som med givna topografiska förutsättningar är utsatta för översvämnningar.

Den generella strävan skall vara att arbeta avrinningsområdesvis för att minimera översvämnningar som skapar problem. Detta innebär principiellt att man skall magasinera så mycket vatten som möjligt i uppströms delar av avrinningsområdet och skapa möjlighet för kontrollerad avledning i nedströms delar av avrinningsområdet.

Inom programområdet sker avrinning av dagvatten i huvudsak ner mot dalgångar. Framförallt resulterar detta i att Kongahällavägen vid kraftiga regn får ett stort tillflöde av vatten. Det har konstaterats att det finns översvämningsproblematik längs Kongahällavägens södra del. Vattnet rinner längs vägen (mot söder) och samlas vid kraftigare flöden huvudsakligen norr om rondellen vid Kongahällavägen/Torslandavägen.

I samband med att åtgärder genomförs på Konghällavägen bör befintligt system med vägdiken och dess kapacitet för dagvattenhantering ses över. Vidare bör det studeras närmare huvuvida en fördröjning i föreslagen park/grönområde norr om rondellen Konghällavägen/Torslandavägen är möjlig. Kanske kan här anläggas en damm eller våtmark.

PÅVERKAN PÅ MKN VATTEN

Torslandaviken och Rivö fjord är listade vattenförekomster VISS (Vatteninformation-system Sverige). Dock är endast Rivö fjord klassade enligt miljökvalitetsnormer.

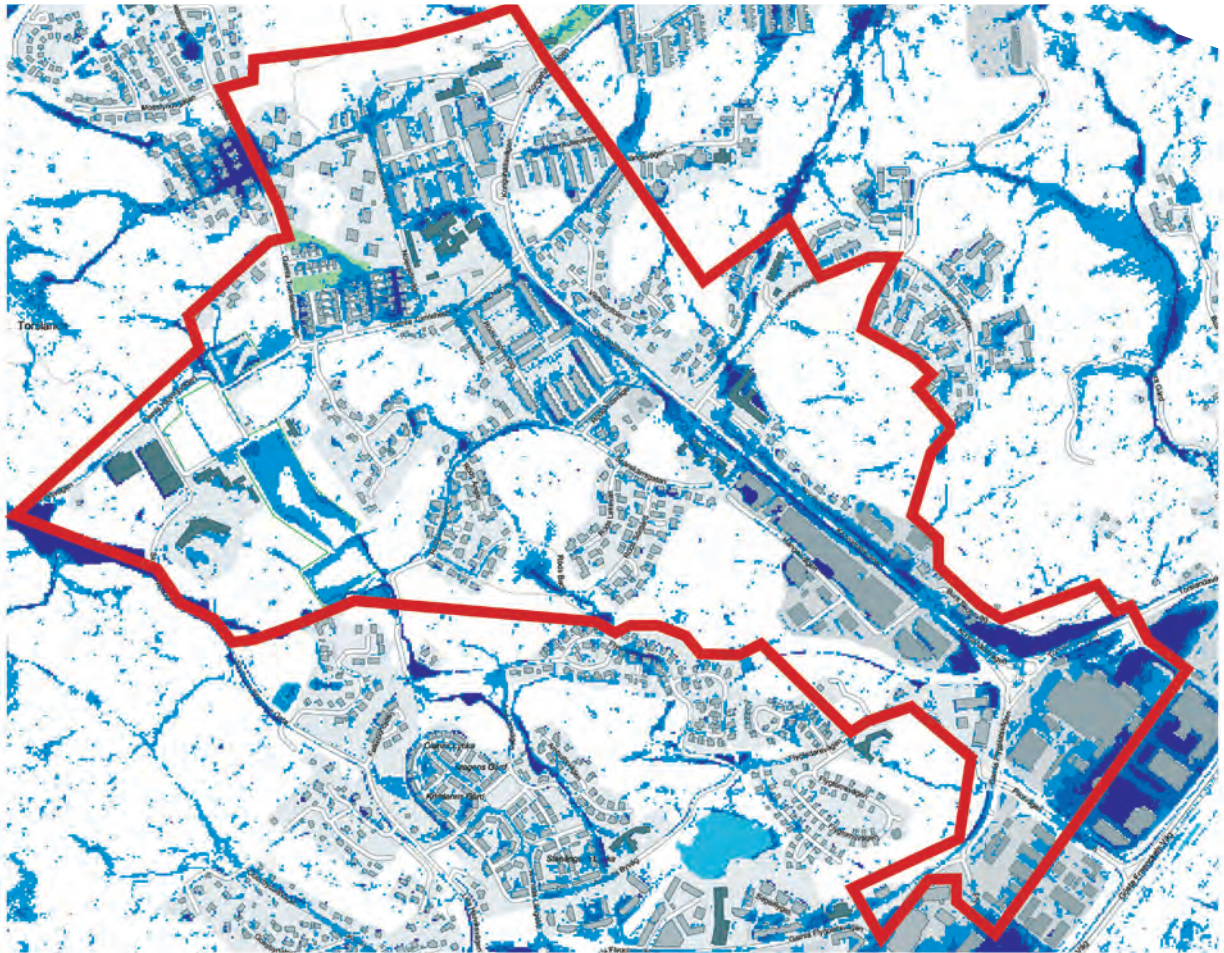
Rivö fjord har problem med miljögifter, morfologiska förändringar och andra betydande miljöproblem enligt VISS. År 2017 hade Rivö fjord måttlig ekologisk status och uppnår ej kemisk god status. Målet är att uppnå god kemisk status och god ekologisk status 2027.

Havsområden klassas som mycket känsliga recipienter, enligt ”Reningskrav för dagvatten”. Det innebär att dagvattnet inom hela programområdet ska uppnå Miljöförvaltningens riktvärden. För att uppnå det måste alla ytor förutom parker och gång- och cykelbanor genomgå någon form av rening. Dagvattenutredningarna som tas fram i detaljplan ska visa att reningen uppfyller riktlinjerna. Läs mer om bedömningen av programrets inverkan på MKN under delen som berör programmets konsekvenser.

STIGANDE VATTEN

Området söder om Torslandakrysset är låglänt och ligger idag på marknivåer ner mot +1.4 meter över havet. Befintlig bebyggelse i området har behövt anpassa sig till ett krav på färdigt golv över +1,5 meter över havet som ställts i gällande plan från 1998. I dagsläget gäller stadens planeringsnivå på +2.5 meter över havet.

Delar av området bedöms vara skyddat mot en viss höjning av vattennivåer av en sedan tidigare uppförd 600 meter lång vall längs med väg 155 som ligger på en höjd av 1.7-3.0 meter. Dess funktion kräver dock 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 sam-



Skyfallskartering inom planområdet - här framgår bland annat att området norr om Torslandakrysset riskerar att översvämmas kraftigt vid ett hundraårsregn.



Ekvivalenta bullernivåer inom planområdet - nivåerna är som högst (60-65 dBA) längs väg 155 och Kongahälsavägen

band med detaljplaneskedet.

I områdena söder om Torslandakryssat som är låglänta inom programområdet och planeras att omvandlas eller kompletteras i enlighet med vad programmet förespråkar kommer krav att ställas på en lägsta färdigt golvhöjd på minst +2,5 meter i kommande detaljplaner, troligtvis högre då revidering av planeringsnivåerna pågår. Krav kommer att ställas på att källare utförs vattentäta under den här nivån. Tillgängliga förbindelser (vissa gator etc.) över en viss höjd ska säkerställa förbindelse inom och till angränsande högre belägna områden. Torslandavägen och Kongahällavägen är prioriterade vägar för Räddningstjänsten, vilket innebär att dessa vägar måste vara farbara även under ett skyfall eller vid händelse av stigande vatten.

Höjderna kommer att behöva studeras innan detaljplaneäggning och marknivåerna höjdsätts. Förslagsvis genomförs en övergripande utredning för stora delar av det södra programområdet där berörda aktörer ingår.

BULLER

De delar av området längst i söder längs med väg 155 är mest de mest bullerusatta inom programområdet. Närmast Kongahällavägen och Torslandavägen beräknas bullernivåerna i huvudsak vara runt 65 dBA ekvivalent nivå. Även Låkebergsgatan samt Gamla Tumlehedsvägen har på vissa delar bullernivåer upp mot 65 dBA ekvivalent nivå.

När bostäder i bullerutsatta lägen planeras och bygglov provas krävs det att ljudnivåerna redovisas. Vid detaljplanering ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet och eftersom buller kan inverka på människors hälsa negativt är det viktigt att om nödvändigt vidta åtgärder för att minska bullret.

LUFT

Miljöförvaltningens luftkvalitetskarta för kväveoxid visar att miljökvalitetsnormens medelvärde för år, dygn och timme inte överskrids inom programområdet.

Luftkvaliteten inom programområdet bedöms därmed generellt sett som god. Påverkan kan finnas från väg 155, Kongahällavägen och Torslandavägen och ska beaktas i kommande detaljplaner.

PROGRAMFÖRSLAG

Programmet har tagits fram med utgångspunkt i de inriktningar som finns i Översiktsplanen. Programområdet är inte utpekad som tyngdpunkt i Utbyggnadsplaneringen men har använt sig av de intentioner som finns där samt de i Grön- och Trafikstrategin.

Programmet syftar till att tydliggöra och stärka stråk för att förbättra sambanden mellan områden i Torslanda. De publika rummen bör stärkas för att uppmuntra till ökad aktivitet, trygghet och ett stärkt socialt liv.

Trycket på nya bostäder och service är stort i Torslanda. I samband med en utbyggnad så bedöms det finnas ett behov av att stärka Torslanda torg som mötesplats och servicepunkt i stadsdelen.



TORSLANDA SKA UTVECKLAS MED SMÅSTADSKVALITETER

Centrala Torslanda ska utvecklas med småstadskvaliteter. Flera användningar föreslås så att utpekade områden kan kompletteras med bostäder, arbetsplatser, service, rekreation och kultur. Ej störande verksamheter/arbetsplatser och bostäder ska kunna blandas. Blandningen mellan nytt och befintligt är också önskvärt och ska eftersträvas men med hänsyn till risker, buller med mera. Detta bedöms kunna generera positiva möten mellan människor. Kommunala verksamheter bör i första hand lokaliseras till Torslanda Torg, Torslandakrysset eller Amhult centrum.

BOSTÄDER

Nya bostäder i de områden som programmet pekar på som lämpliga ska komplettera det befintliga bostadsbeståndet. En blandning av upplåtelseformer eftersträvas och det finns således motiv för komplettering med i första hand flerbostadshus. Aktiva bottenvåningar ska eftersträvas i strategiska lägen och ut mot viktiga stråk. Detta ger förutsättningar för livet mellan husen och skapar närhet mellan olika funktioner.

Programmet låser inte möjligheten till viss utveckling inom ej utpekade områden såtillvida de inte tydligt visat sig innehålla värden som ska bevaras. Huruvida det är lämpligt eller inte att bygga i områden som inte pekats ut behöver studeras i varje enskilt fall. I första hand skulle en möjlig förtätning kunna ske i anslutning till områden med lägre exploatering genom en omdaning och komplettering med mindre flerbostadshus. Syftet med att tillåta detta är att öka möjligheterna till en framtida blandad bebyggelse inom området.

STRÅK OCH PUBLIKA RUM

Förslaget innebär att tydliggöra och stärka stråk och överbygga barriärer för att förbättra sambanden till omkringliggande områden och tyngdpunkter. Förslaget syftar också till att stärka de publika rummen för ökad aktivitet och skapa ett stärkt socialt liv och ökad aktivitet.

GESTALTNING

Programmet inriktar sig i huvudsak på att redovisa stråk, markanvändning och uppskatta en lämplig storlek på kommande exploatering. Mer detaljerade gestaltungsfrågor avhandlas inte. Dock bör i kommande detaljplanearbete gestaltningen beaktas. Ett övergripande gestaltungsprogram för Kongahällavägen bör tas fram för att säkerställa kvaliteter.

TÄTHET OCH SKALA

Förtätning ska prioriteras innan ny mark tas i anspråk. Förslaget innebär i stort sett att bebyggelse bör koncentreras till områden med goda förutsättningar för kollektivtrafik och annan service. En tätare stad blir mindre resurskrävande och har därmed bättre förutsättningar att bli hållbar. En ökad täthet bidrar till bättre underlag i stadsdelen där fler kan befolka stadsrummen och utgöra ett underlag för kollektivtrafik och butiker.

PLANERINGSINRIKTNING OCH MÖJLIGHETER

- En tät bebyggelse kring knutpunkter, bytespunkter och närmast kollektivtrafikens stråk ska eftersträvas.
- Komplettering med bostäder, arbetsplatser, service, rekreation och kultur.
- Ej störande verksamheter och bostäder ska blandas där det är lämpligt.
- Ny bebyggelse ska bidra till en blandning gällande bostadsstorlekar, upplåtelseformer m.m.
- Fungerande småskaliga verksamhetsområden liksom goda boendemiljöer ska värnas.
- Redan ianspråktaga ytor dvs. parkeringsplatser, bebyggda fastigheter eller övergivna områden ska i första hand användas för kompletteringsbebyggelse. Park- och naturmark som har betydelse för de boende i Torslanda ska i första hand behållas, i andra hand kunna ersättas.
- Värdefulla grönområden, närlek och gröna stråk ska bibehållas och utvecklas och borttagna naturvärden i tät bebyggelse ska ersättas så att förlusten kompenseras.
- Kommunala verksamheter bör i första hand lokaliseras till de lokala torgen.
- Nya mötesplatser ska utvecklas.
- För att överbygga barriärer och öka tryggheten bör befintliga bebyggelseområden länkas samman genom ny bebyggelse eller nya stråk.
- Möjligheterna att gå och cykla till kringliggande stadsdelar och centrala Göteborg bör förbättras.
- Kulturhistoriska värden som tids- typiska hus eller stadsplaner ska värnas.
- Trafiksituationen längs med Kongahällavägen ska beaktas med en framtida god tillgänglighet.

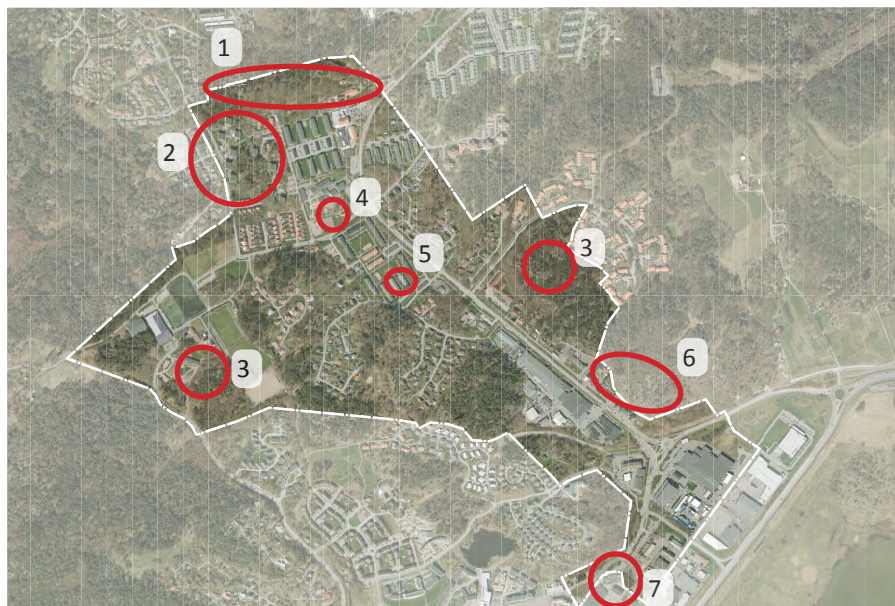
Vad och när kan vi bygga

- De utpekade åtgärderna i den fördjupade trafikutredningen behöver genomföras ny bebyggelse kan tillkomma inom programområdet.

KULTURMILJÖ

Kulturhistoriska värden som tidstypiska hus eller stadsplaner ska värnas.

- Kyrkmiljön/Stenåldersboplatz. (1)
- Punkthusen. (2)
- Höjdlägen, stensättningar, gravar från brons och järnåldern. (3)
- Den gamla skolan (4)
- 100-meter långt garage, tidsmarkör. (5)
- Äldre vägmiljö, väghållningssten. (6)
- Flygledartornen (7)

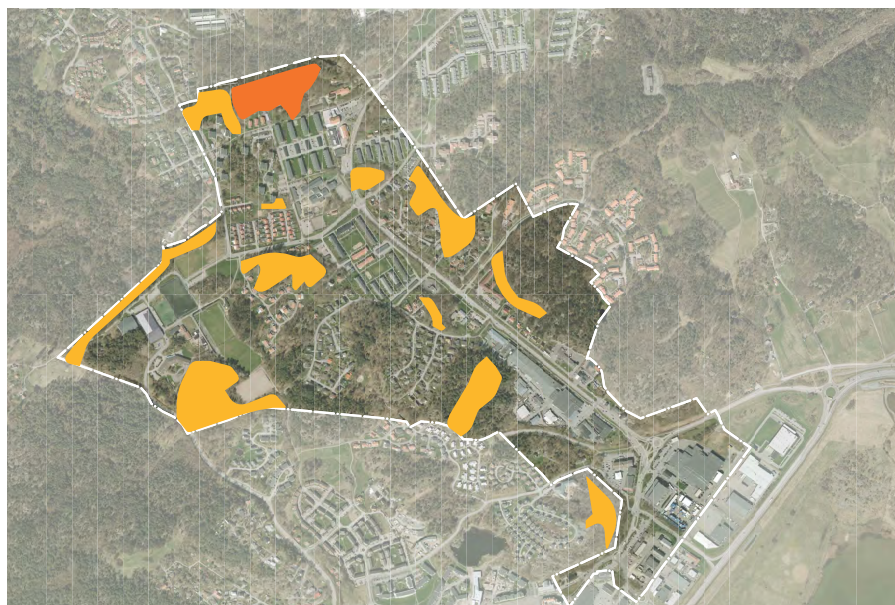


VÄRDEFULLA GRÖNOMRÅDEN

Värdefulla grönområden, närlek och gröna stråk ska bibehållas och utvecklas och borttagna naturvärden i tät bebyggelse ska ersättas så att förlusten kompenseras.

Naturvärdesklass

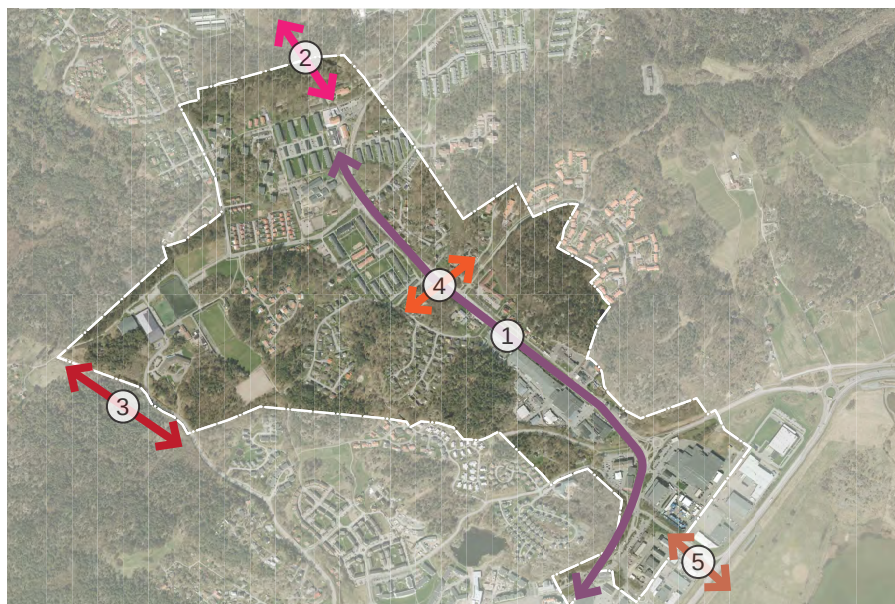
- 2 - Högt naturvärde
- 3 - Påtagligt naturvärde



ÖVERBYGGA BARRIÄRER

För att överbygga barriärer och öka tryggheten bör befintliga bebyggelseområden länkas samman genom ny bebyggelse eller nya stråk.

- ↗ 1. Bättre koppling mellan Torslanda Torg och Amhult -stärk stråket med ny bebyggelse.
- ↗ 2. Bättre stråk mellan Torslanda Torg och skola, idrottshall och bostäder norr ut.
- ↗ 3. Ny vägkoppling väster om idrottsplatsen.
- ↗ 4. Fler kopplingar över Kongahällavägen.
- ↗ 5. Säkrare koppling till Torsviken.





KONGAHÄLLAVÄGEN

Idag finns en problematik med köbildning och osäkra trafiksituationer längs Kongahällavägen.

Gaturummet är idag brett och innehåller få stadsmässiga kvalitéer.

- Säkerhetshöjande åtgärder t.ex busskör-fält, cirkulation.
- Bättre gestaltning av gaturummet.
- Avlasta Kongahällavägen med en tvärförbindelse.
- Förbättra förhållanden för gång och cykel.



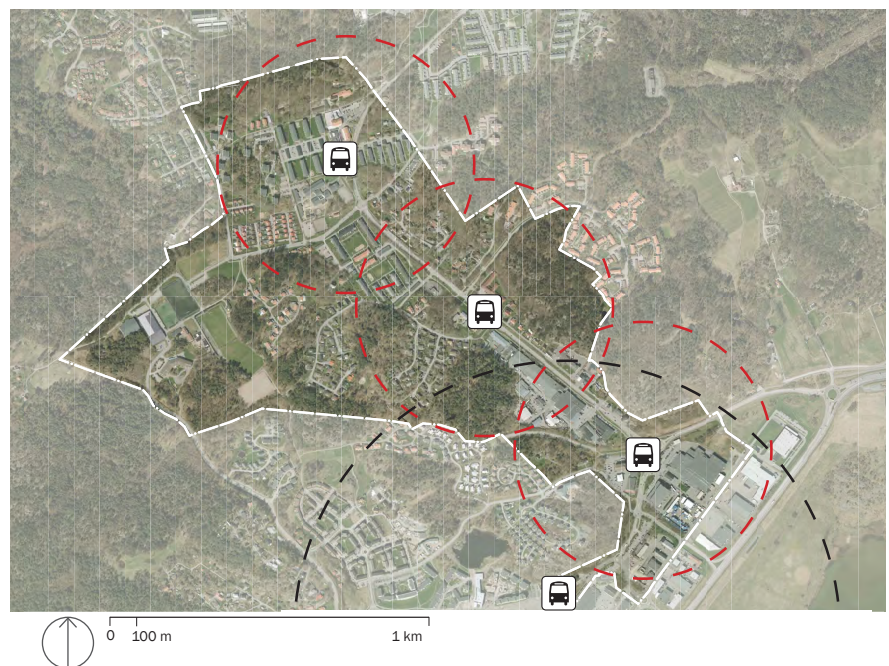
KNUTPUNKTER

En tät bebyggelse kring knutpunkter, bytespunkter och närmast kollektivtrafikens stråk ska eftersträvas.

I strategiska lägen ska nya mötesplatser utvecklas och utveckla fler målpunkter.

Strategiska lägen

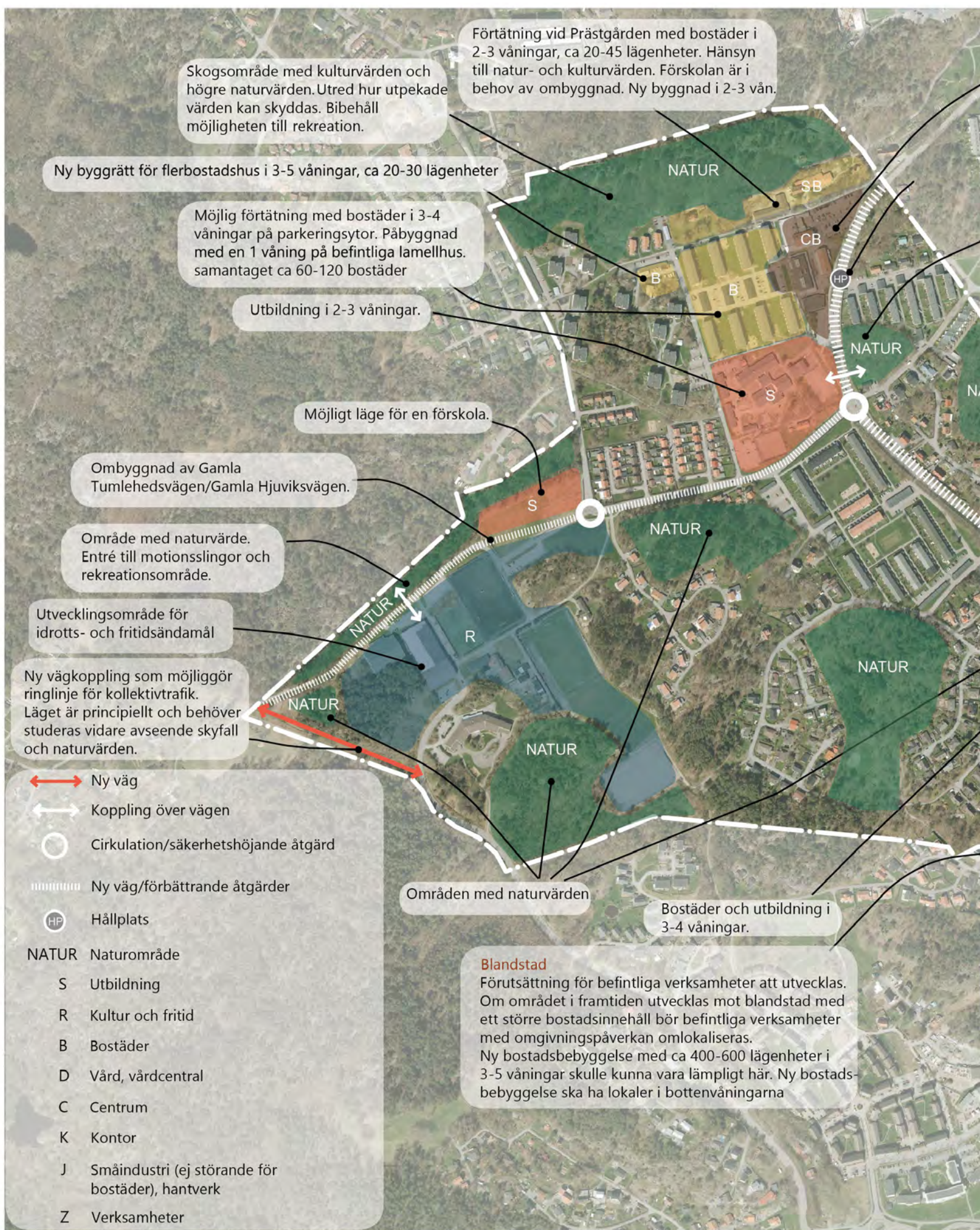
- Lokalamålpunkter som ska utvecklas.
- Knutpunkt



BYGG KOLLEKTIVTRAFIKNÄRA

Nya bostäder ska placeras kollektivtrafiknära. Goda kollektivtrafiklägen definieras som maximalt gångavstånd till hållplats eller station på 400 meter från bostaden eller arbetsplatsen respektive 900 meter från stomnättrafik.

- Lokala knutpunkter målpunkt som ska utvecklas.
- 900 m från stomtrafiknät Amhult resecentrum



Blandstad - Påbyggnad, förtätning och omdaning av Torslanda Torg. Översyn trafiksituation och parkering. Ny bebyggelse med ca 150-250 lägenheter i 3-5 våningar med möjlighet till högre byggnad där det provas lämpligt. Lokaler i bottenvåning ska finnas.

Hållplatsen vid Torslanda Torg kan i ett framtida scenario flyttas ut i gatan

Område med naturvärde. Utveckla rekreation, lek mm.

Område utgör ett skogsområde med naturvärde.

Förtätning av fastighet med bostäder i 2-3 våningar, ca 6-8 lgh. Befintlig anslutning till Kongahällavägen stängs.

Kongahällavägen - omgestaltning och trafikkapacitet- och säkerhets-höjande åtgärder på sträckan mellan Amhult och Torslanda Torg.

"Möjlighet till högre bebyggelse"

På vissa områden öppnas det upp för en högre bebyggelse. Med högre bebyggelse avses en höjd på maximalt 8-9 våningar där det provas lämpligt.

Småskalig befintlig bostadsbebyggelse

Huvudsaklig inriktning att dessa områden även i framtiden ska vara småskalig bostadsbebyggelse. Programmet omöjliggör inte en begränsad förtätning med mindre flerbostadshus (2-3 våningar) i dessa områden men detta måste i så fall studeras i varje enskilt fall.

Blandstad - Effektivare markanvändning. Bebyggelse närmare gatan med lokaler i bottenvåning och bostäder i 3-4 våningar, ca 60-80 lägenheter.

Område utgör ett skogsområde med natur- och kulturvärde. Utveckla området i rekreationssyfte.

Blandstad

Förutsättning för befintliga verksamheter att utvecklas. Om området i framtiden utvecklas mot blandstad med ett större bostadsinnehåll bör befintliga verksamheter med stor omgivningspåverkan omlokaliseras. Ny bostadsbebyggelse med ca 50-70 lägenheter skulle kunna vara lämpligt här.

Möjlig yta för dagvatten- och skyfallshantering

Verksamhetsområde med framtida möjlighet att utvecklas mot blandstad. Om området i framtiden utvecklas med bostäder krävs att området studeras med hänsyn till stigande vatten och skyfall samt att närliggande befintliga verksamheter med stor omgivningspåverkan omlokaliseras. Ny bostadsbebyggelse skulle kunna vara lämpligt här.

Torslandakrysset utgör en viktig entré.

Hållplatsen vid Torslandakrysset flyttas till nytt läge vid gamla Flygplansvägen.

Blandstad - Ny byggnad med ca 200-300 lägenheter i 3-5 våningar med möjlighet till högre byggnad där det provas lämpligt. Lokaler i bottenvåning ut mot Gamla Flygplansvägen. Möjlig lokalisering av förskola i med sex avdelningar. Exploatering för bostadsändamål är möjlig förutsatt att verksamheter med skyddsavstånd till bostäder omlokaliseras.

Utbildning 2 våningar. 6-8 avdelningar.

CB

CBDS

CBD

B

S

JZCBK

NATUR

BKD

NATUR

CZBRDKJS

NATUR

JZCKRB

HP

NATUR

SB

B

NATUR

Blandstad - Ny bostadsbebyggelse med ca 50-60 lägenheter i 3-5 våningar. Lokaler i bottenvåning ut mot Gamla Flygplansvägen. Hänsyn till naturvärden.

Blandstad - Ny bostadsbebyggelse med ca 50-60 lägenheter i 3-5 våningar. Lokaler i bottenvåning ut mot Gamla Flygplansvägen.

Ny bostadsbebyggelse med ca 70-100 lägenheter i 2-5 våningar möjlighet till högre byggnad där det provas lämpligt. Vägen byggs om till en bostadsgata.

Omr. med naturvärden.

KONSEKVENSER OCH GENOMFÖRANDE

Här redovisas Sociala, ekonomiska och ekologiska konsekvenserna av programmets förslag.

Uppfylls de uppsatta mål och syften som programmet avser att hantera? Vad behöver studeras vidare i kommande detaljplaner inom programområdet.

Genomförandefrågorna behandlas övergripande i detta skede och omfattar kommunens intentioner avseende behov av samfinansiering och fördelning av kostnader mellan staden och privata aktörer.



MILJÖKONSEKVENSER

Reglerna i miljöbalken rörande bland annat miljöbedömningar har ändrats från och med 1 januari 2018. För program som har påbörjats före den 1 januari 2018 ska dock äldre föreskrifter fortfarande gälla för handläggningen och bedömningen.

Enligt Miljöbalken och Plan- och Bygglagen ska alla planer och program behovsbedömas för att reda ut om de åtgärder de tillåter innebär betydande miljöpåverkan. I de fall planen eller programmet innebär betydande miljöpåverkan, ska de genomgå en miljöbedömning, som bl.a. innefattar upprättande av en miljökonsekvensbeskrivning och samråd kring denna.

Övergripande program som detta behovsbedöms normalt inte. Det sker istället i kommande detaljplaner. I nuläget gör därför ingen bedömning om programmet innebär betydande miljöpåverkan eller inte.

Av de verksamheter och åtgärder som finns redovisade i MKB-förordningens samt Plan- och bygglagen, finns det några delar inom programförslaget som kan komma att beröras i en kommande bedömning:

- Natura 2000-området Torsviken sydöst om planområdet kan komma att påverkas framförallt avseende dagvattenavrinning i programområdets södra delar.

Ingen av dessa verksamheter innebär automatiskt betydande miljöpåverkan, men frågorna bör utredas närmare i det fortsatta planarbetet.

LOKALA MILJÖMÅL

En avstämning mot Göteborgs lokala miljömål har gjorts i programarbetet. Sammantaget bedöms följande mål vara de som i störst utsträckning berörs,

1 Begränsad klimatpåverkan 2 Frisk luft

Målen beaktas utifrån att åtgärder görs för att minska biltrafik och möjliggöra för utökad kollektivtrafik, förbättrade gång- och cykelvägar och en generell struktur inriktad mot blandstad vilket bedöms förenkla det lokala livet och därmed minska resandet. Planeringen sker ej i mellanstaden men innebär ändå god tillgänglighet kollektivtrafik

Att ta i beaktande är även att minskningen av trafik, förutom de åtgärder inom programområdet som föreslås, även är avhängig tillkommande tvärförbindelse Älvegårdsförbindelsen. Syftet med förbindelsen är flera, bland annat att till-

UPPFYLLER PROGRAMMETS UPPSTÄLLDA MÅL?

Programmet målsättning är att;

- Skapa större flexibilitet kring framtida markanvändning inom programområdet.
Målet bedöms uppfyllas - Programområdet föreslår lämpliga områden med en stor bredd av möjliga användningar.
- 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. *Målet bedöms uppfyllas rörande en bred användning. Intentionerna till variation finns i programmet men att reglera boendeformer är svårt i ett program och även i kommande detaljplaner.*
- Möjliggöra utveckling av Torslanda Torg för att bibehålla handel och service.
Målet bedöms uppfyllas - En förtätning med bostäder föreslås vid Torslanda torg. Detta bedöms skapa ett bättre underlag för närservice och möjlighet till upprustning av området.
- Tydliggöra och stärka stråk och länkar för att förbättra sambanden mellan områden och tyngdpunkter. *Målet bedöms uppfyllas - Nya och förbättrade kopplingar över befintliga vägar och mellan bostadsområden och natur/rekreatiomsområden. Kollektivtrafiken byggs ut. Kongahällavägens barriäreffekt minskar med hjälp av föreslagna åtgärder och genom att trafiken minskar.*
- Redovisning av var detaljplaner behöver ändras eller upprättas.
Målet bedöms uppfyllas såtillvida att det inom flera områden framgår att nya användningar föreslås vilket därmed kräver nya detaljplaner. För de områden där användningen pekas ut att vara densamma som tidigare får ställning tas om en ny detaljplan är nödvändig i varje enskilt fall.

UPPFYLLER PROGRAMMET UPPSTÄLLDA MÅL?

Programmet målsättning är att;

- Redovisa var skolor, omsorg och service och handel och arbetsplatser kan utvecklas.
Målet bedöms uppfyllas så till vida att det redovisar att tyngdpunkten för en utveckling ska ske i första hand som förtätning i redan ianspråktaga områden. En generellt bred användning skapar en flexibilitet vid framtida planläggning. I kommande planläggning behöver säkerställas tillgång till de ytor som är nödvändiga för fler skolplatser etc. för att målet helt ut ska anses uppfyllt.
- Redovisa vilka viktiga stråk och publika/offentliga rum som behöver stärkas, utvecklas och/eller bevaras.
Målet bedöms uppfyllas - Programmet redovisar vilka befintliga viktiga stråk samt pekar ut nya lägen för framtida stråk. Programmet pekar även ut viktiga naturområden och områden för offentlig service. Programmet pekar ut främst Torslanda torg, Torslandakrysset och Torslanda Idrottsplats för att fylla en publik funktion.
- Nya bostäder ska placeras kollektivtrafiknära.
Målet bedöms uppfyllas för huvuddelen av tillkommande exploatering som planeras inom 400 meter från en hållplats. Undantagsvis för föreslaget bostadsområde längs den gamla riksvägen där en komplettering skulle behövas med gena gång- och cykelvägar för att uppnå större närhet till kollektivtrafik.

skapa ett robustare trafiknät. Dock riskerar förbindelsen medföra en ökad biltrafik i programmets närområde. En utbyggnad av tvärförbindelsen är inte en del av programmets syfte och bedömningar rörande dess miljömässiga påverkan beskrivs inom ramen för trafikkontorets arbete med Trafiken i Torslanda.

Programmet kan komma att bidra till att miljöfarliga verksamheter flyttar utanför programområdet. Dock bedöms de stanna kvar inom kommunen. Därmed bedöms förbättringar kunna ske lokalt.

Sammantaget bedöms åtgärderna som programmet innebär rörande miljömålen som neutralt till positivt.

4. Giftfri miljö

Delar av planområdet omfattas av markföroreningar. Dessa behöver utredas vidare för att säkerställa att de går att åtgärdas. Där det är möjligt att åtgärda dessa bedöms påverkan på målet att åstadkomma en giftfri miljö vara neutralt till positivt.

5 Ingen övergödning och 6 Levande sjöar och vattendrag

Huvudsakligen föreslås ny bebyggelse på ytor som idag redan är ianspråktaga och hårdgjorda. Förhållandet gentemot recipienten bedöms preliminärt bli bättre då befintliga verksamheter idag i många delar släpper sitt dagvatten vidare helt utan rening och fördröjning. I nya detaljplaner kommer det ställas krav på en större fördröjning och rening.

Sammantaget bedöms åtgärderna som programmet innebär rörande dessa miljömål som positivt.

11. God bebyggd miljö

Programmet möjliggör för befintliga mötesplatser att utvecklas och nya att tillskapas. Programmet möjliggör även för en god struktur och en blandad stadsmiljö. Trafikåtgärder på Kongahällavägen inom programområdet bedöms ge minskad trafik, minskade hastigheter och fler passager för gång- och cykel. Som en följd av detta bedöms vägens barriäreffekt minska.

Tvärförbindelsen – Älvegårdsförbindelsen bedöms ha en barriäreffekt (ur ett stadsbyggnadsperspektiv) men ligger som tidigare nämnt inte i programmets syfte. Dess utformning för att minimera en avgränsande effekt får studeras inom ramen för Trafiken i Torslanda/den kommande detaljplanen för tvärförbindelsen.

Kommande planer behöver säkerställa utrymmen för avfallshantering.

Sammantaget bedöms åtgärderna som programmet innebär rörande dessa miljömål som positivt.

12. Ett rikt växt- och djurliv

Åtgärderna i programmet leder inte till att gröna spridningskorridorer skärs av men något arbete med att stärka eller tillskapa befintliga korridorer har ej genomförts.

Mindre delar av områden med naturvärden utpekade som lämpliga för bebyggelse är vissa delar med högre värden. Samtidigt värnas andra naturmiljöer och utpekade som olämpliga att bebygga.

Där det är lämpligt säkerställer även programmet ytor för rekreation.

Sammantaget bedöms åtgärderna som programmet innebär rörande miljömålet som neutralt.

MKN-VATTEN OCH DAGVATTEN

Kretslopp och Vatten har inte tagit fram någon beräkning på hur föroreningshalterna i dagvattnet påverkas av programförslaget. Dock görs ett antagande att förhållandena 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 detaljplanerna 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.

NATURMILJÖ

Konsekvenserna har övergripande bedömts för de starkt skyddade arterna med kärnområde på Hisingen. Gällande kärnområde för Hasselsnok i anslutning till programområdet omfattar det

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 områden då befintliga spridningsvägar bibehålls.

Kopplade till framförallt småvatten bedöm i naturvärdesinventeringen att det kan förekomma större vattensalamander och åkergroda. Områden som innehåller småvatten (norr om Amhult och en bäck söder om Nordlyckeskolan) markeras som natur 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.

Ovanstående antagande bör även kunna gälla för mindre Hackspett då områden med löv- och blandskog i mycket liten grad påverkas.

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. Området är skogbevuxet (ej lövskogsområde) men är inte utpekad enligt naturvärdesinventeringen att innehålla 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 naturvårdessynpunkt 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 alternativt skydda dem på annat sätt.

Vid ett genomförande av programmet kommer fler människor kunna bosätta sig i centrala Torslanda och därmed kommer även användningen av närliggande naturområden att öka. Det är givetvis bra ur ett rekreativt perspektiv men innebär samtidigt att nyttjandet och slitaget på naturområdena ökar.

Stora delar av områdena som utpekats som värdefulla har tidigare inget skydd eller är reglerade som allmän plats; NATUR i detaljplan eller liknande. Intentionerna i programmet att bevara dessa områden bedöms därför i huvudsak stärka redan befintliga värden.

Delar av tillkommande bebyggelse sker i anslutning till värde-

fulla naturmiljöer. Som en konsekvens av detta bör en diskussion ske i varje enskilt fall om och hur man ska förhålla sig till dessa miljöer.

KULTURMILJÖ

Vid ett genomförande av programmet kommer stadsbilden som helhet att förändras i Centrala Torslanda. Vid kommande planläggning behöver detta tas hänsyn till.

Intentionen i programmet är att i möjligaste mån undvika att utpekade kulturvärden påverkas negativt. Intrång i utpekade kulturmiljöer bedöms därmed vara begränsat då programmet förelår ny bebyggelse i de områden som huvudsakligen inte berör de utpekade områdena med kulturhistoriskt värde.

Inom de områden där ny bebyggelse möjliggörs i anslutning till utpekade kulturmiljöer bör en fördjupad utredning och en diskussion ske om lämpligt förhållningsätt.

LUFTMILJÖ

Gaturummet längs Kongahällavägen bedöms bli mer slutet om vägen omvandlas till mer av en stadsgata. Vägsektionen kommer dock även fortsättningsvis vara relativt bred om funktioner för buss, dagvattenhantering med mera ska kunna rymmas här. Luftmiljösituationen 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. Programmets översiktliga nivå innebär att förutsättningar saknas för att bedöma frågan i detta skede och behöver istället lyftas i kommande detaljplaner.

TRAFIK OCH BULLER

Programmet pekar tydligt ut att Kongahällavägen i nuläget har kapacitetsbrister med köbildning som följd under högtrafik.

Huvudprincip för att möjliggöra en utveckling i programområdet och en satsning på centrala Torslanda kräver att trafikmängderna på Kongahällavägen minskar från dagens nivåer.

En ny tvärförbindelse är viktig för att uppfylla ovanstående men är även viktig för räddningstjänstens framkomlighet på västra Hisingen.

Några alternativa lösningar till en tvärförbindelse för att åstadkomma denna minskning längs med vägen finns i dagsläget inte. Skulle däremot samhällsutvecklingen medge större förändringar i framtiden som medför ett kraftigt minskat bilresande (innebärande en minskning av trafiken i lika stor omfattning som de beräkningar visar att en tvärförbindelse ger) så bör de åtgärderna som föreslås i programmet kunna påbörjas.

Utbyggnad av mindre butiker samt skolor och förskolor för att förse området med viss lokal privat och offentlig service bör dock även fortsättningsvis vara möjlig i området och inte vara

avhängigt en trafikminskning.

Byggande av tvärförbindelsen bedöms bidra till att delar av genomfartstrafiken på Kongahällavägen försvinner och att vägen istället i högre grad kommer att användas av de som bor i eller har en målpunkt i området.

En minskning av trafiken längs med vägen sammantaget med en ökad bebyggelse längs vägen bedöms minska vägens barriäreffekt och bullerstörning.

I och med förslagen i åtgärdsvalsstudien bedöms möjligheten att resa med kollektivtrafik öka. En ny bussförbindelse mellan Skyttepaviljongens gata och Gamla Hjuviksvägen vid idrottsplatsen/Torslandavallen skulle innebära att busstrafiken tillgängliggörs i delar som idag ligger långt från kollektivtrafik. Detta är positivt för de närboende, men även för barn och ungdomar som går i Nordlyckeskolan samt för besökande till idrottsplatsen.

Tillgängligheten och tryggheten för gång- och cykeltrafiken ökar vilket bedöms underlätta för ett ökat resande och starkare kopplingar mellan bostadsområden.

Tillgängligheten till kollektivtrafiken bedöms även öka genom ett utökat gångvägnät till och från hållplatserna. Närheten till busshållplatser ökar inom hela programområdet.

Ett område i den södra delen av Kongahällvägen har identifierats där avståndet till en hållplats överstiger 400 meter. Om en genare gångväg än vad som finns idag anläggs skulle ett avstånd på under 400 meter kunna uppnås vilket bör studeras i kommande detaljplanering.

En utbyggnad av tillgängliga, attraktiva och trygga pendelparkeringar bedöms öka människornas vilja att i större utsträckning resa hållbart.

TRAFIKONSEKVENSER PÅ STATLIGT VÄGNÄT

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 Kongahällavägen till år 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 Syrhammotet där tvärförbindelsen är tänkt att kopplas på. Öster om Syrhammotet beräknas det ske en ökning i trafiknätet på cirka 1000 fordon/dygn.

SOCIALA KONSEKVENSER

SAMMANHÅLLEN STAD

En ökad exploatering bedöms skapa underlag för fler busslinjer i området.

Kongahällavägens barriäreffekt bedöms minska då utformningen ändras och trafiken minskar som följd av bland annat tvärförbindelsen. Samtidigt underlättas kommunikationerna med bil in mot centrala Göteborg vid ett genomförande av tvärförbindelsen.

Ett utbyggnad och upprustning av gång- och cykelnät med större kontinuitet och fler korsningspunkter bedöms bidra till att området binds samman bättre. Området blir promenadvänligare samt med en större flexibilitet rörande vägval.

En utbyggnad av busstrafiken där bland annat en utbyggnad med en busslinje mellan Nordlyckeskolan och lilla Hjuvikvägen skapar möjlighet till en rundslinga i centrala Torslanda. Detta bedöms bidra till att fler kommer närmare busstrafiken och underlätta för barn att ta sig till och från skolan.

Nya och förbättrade kopplingar för boende upp till angränsande naturområden och utökning av naturområden att även kunna användas för rekreation möjliggör för ett ökat och mer varierat nyttjande.

VARDAGSLIV

Att möjliggöra för många användningar/funktioner på många platser inom programområdet bedöms kunna bidra till att exempelvis närservice såsom butiker och mindre verksamheter har möjlighet att etablera sig där det finns ett behov och därmed på sikt ge en bättre närhet till olika slags service.

En ökad exploatering skapar ett ökat underlag för kollektivtrafik samtidigt som förbättringar görs för busstrafiken i området. Detta underlättar vardagen för många och minskar bilberoendet.

En utbyggnad av skola och förskola föreslås och bedöms krävas för att tillmötesgå nuvarande och framtida behov. Befintlig verksamhet föreslås växa genom effektivare markanvändning. Förslag till nyetableringar har placerats utifrån ytor som pekats ut av boende i området. Detta medför fler förskole- och skolplatser i området. En god tillgång till skola och förskola underlättar för barnfamiljer att etablera sig här.

Då skolor och 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

föskolan krävs.)

Önskemål har framförts om val av upplåtelseformer, hustyper och lägenhetsstorlekar men kan inte styras i programmet. Delar av detta är även svårt att styra i efterkommande detaljplaner. I programmet förordas en blandning. Det är bra att undvika att bygga för en viss grupp om man vill skapa en flexibilitet som är viktigt på lång sikt för en fungerade blandstad med småstadskarakter.

En utökad exploatering inom programområdet bedöms skapa förutsättningar och ett underlag för privata och offentliga verksamheter.

IDENTITET

Vid uppdelning av markanvändningen har hänsyn tagits till värdefulla kultur, natur- och rekreationsområden. Stora delar av utpekade områden har sedan tidigare inget skydd eller är reglerade med detaljplan eller liknande. Åtgärderna i programmet bedöms därför i huvudsak stärka redan befintliga värden.

Delar av tillkommande bebyggelse sker i anslutning till värdefulla natur- och/eller kulturmiljöer. Som en konsekvens av detta bör en diskussion ske i varje enskilt fall om och hur man ska förhålla sig till dessa miljöer.

En breddad användning för att uppnå den lilla stadens kvaliteter bedöms kunna bidra till en stärkt lokal identitet.

SAMSPEL

Ökad exploatering och upprustning av Torslanda torg bedöms ge tryggare miljöer bland annat genom att de blir mer befolkade och med mer ”ögon” som ser vad som sker. Vid en utbyggnad av torget bör baksidor undvikas och belysningen utformas så att den bidrar till en känsla av ökad trygghet.

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

Förslaget att anlägga en simhall inom programområdet samt att bredda användningen och förordas lokaler i bottenvåningarna bedöms bidra till fler och spontanare möten mellan människor i området. Att bottenvåningarna aktiveras bedöms skapa livfullare och tryggare gatumiljöer. En simhall är inte bara positivt för boende lokalt i Torslanda utan bidrar till möten mellan människor från hela Göteborg.

En uppdelning mellan privat, halvprivat och offentligt bör göras så tydligt som möjligt. (Programmet styr inte bebyggelseutformningen på en så detaljerad nivå, detta sker istället i detaljplan och bygglovskedet) Detta för att olika sociala sfärer med skilda regler om tillhörighet, tillgänglighet, trygghet och rättigheter ska kunna uppstå och samexistera.

Önskemål om en ungdomsgård och ställen för ungdomar att vara på hanteras inte i programmet då det i ett program är svårt att styra detta. Önskemålet skickas även vidare till stadsdelen för lämplig åtgärd.

Vid byggande av nya bostäder bör hänsyn tas till barns möjlighet för nära lek på gårdar eller i anslutning till bostaden och tillgänglighet till större lek-, natur- och rekreationsområden lite längre bort.

HÄLSA OCH SÄKERHET (UR ETT BARNPERSPEKTIV)

För att barnens närmiljö ska vara säker har separering från biltrafik och hastighetssäkring av korsningspunkter med bilnätet stor betydelse. De åtgärder som föreslås för Kongahällavägen och anslutande gator med fler och tryggare övergångar, utbyggt och upprustat cykelnät bedöms ge ökad trygghet och möjlighet för äldre barn att röra sig på egen hand i högre utsträckning än idag.

Att befintliga naturområden pekas ut som viktiga att spara ger barn möjlighet att även fortsättningsvis kunna leka i dessa områden. En komplettering av vissa naturområden att även göras mer rekreativa underlättar för variation i användning och lek.

En tryggare kopplingar till natur- och rekreationsområdena är viktigt för allmän tillgänglighet.

PROGRAMMET KAN LEDA TILL (EKONOMISKA KONSEKVEN- SER):

- Ökade skatteintäkter.
- Fler arbetstillfällen i stadsdelen.
- Ökad befolkning ger också ökat underlag för till exempel service och kollektivtrafik.
- Genom en förtätning av ett befintligt område, utnyttjas redan gjorda investeringar på ett bättre sätt, vatten- och avloppsledningar, gator och vägar, skolor, förskolor med mera.
- Effektivisering av befintlig markanvändning ger mindre ytor att sköta för kommunen och kan innebära mindre driftskostnader.
- Investeringar av kommunal service i form av förskole- och skolplatser.
- Investeringar för upprustning, omvandling och strukturförändringar inom allmänna platser.
- Ökade kommunala driftskostnader på grund av ökad kvalitet på allmän platsmark.

EKONOMISKA KONSEKVENSER

Programförslaget innebär breddad användning av områden som idag används för industri- och verksamhetsändamål vid Gamla Flygplatsvägen och Kongahällavägen i anslutning till Torslandakrysset. Den breddade användningen innebär i huvudsak bostäder, skolor/förskola och centrumverksamheter.

Detta medför behov av upprustning och trygghetshöjande åtgärder av gator, vägar och torgytor. Natur- och rekreationsområden behöver rustas upp och utökas samt nya mindre parker/lekplatser anläggas. Ledningsnätet kommer att på vissa områden behöva utökas och omhändertagande av dagvatten kommer att behöva studeras på både mera övergripande nivå och i respektive detaljplan.

Detta kommer att medföra kostnader och utgifter för de fastighetsägare och exploatörer som avser utveckla området men även utgifter för kommunen genom fastighetsnämnden, kretslopp- och vattennämnden, trafiknämnden samt troligen även park- och naturnämnden. Fastighetsnämnden får inkomster genom försäljning av mark, samt genom tecknande av exploateringsavtal med andra fastighetsägare i samband med framtagande av detaljplaner för ny bebyggelse. Kretslopp och vatten får inkomster genom va-anläggningsavgifter. I det fortsatta planarbetet ska kostnader och frågan om finansiering av dessa åtgärder utredas.

De utpekade åtgärder som finns med i trafikkontoret åtgärdsvalsstudie längs Kongahällavägen kommer att innebära relativt stora kostnader för kommunen genom trafiknämnden, men här bör även en fördelning av kostnader som inbegriper privata exploatörer utredas. Vissa av åtgärderna bedöms vara till påtaglig nytta för tillkommande bebyggelse och en samfinansiering av dessa åtgärder mellan staden och exploatörerna kan vara rimlig och ställas som krav för detaljpaneläggning.

Som stor enskild kostnad för kommunen kan nämnas genomförandet av en tvärförbindelse i Torslanda, där Älvegårdsförbindelsen har förordats av trafiknämnden. Förbindelsen ligger utanför programområdet och fyller en funktion för hela Västra Hisingen men har även i den fördjupade trafikutredningen konstaterats vara en förutsättning för exploateringen inom programområdet. Exploateringsprojekten inom programområdet bedöms dock inte komma att belastas av kostnader för tvärförbindelsen.

Kommunens möjliga intäkter i ett exploateringsprojekt är exempelvis markförsäljning samt exploateringsbidrag från markägare som får utökad byggrätt.

KOMMUNAL SERVICE

Inom programområdet kan tillkomma cirka 2 200 nya bostäder. Detta innebär överslagsmässigt med dagens nyckeltal att ca 1 100 barn behöver lokaler för utbildning.

Totalt innebär det att cirka 15-16 nya förskoleavdelningar krävs, antingen genom anläggande av nya förskolor eller genom att befintliga förskolor utökas med fler avdelningar.

I programmet möjliggörs uppskattningsvis 15-20 nya avdelningar inom ramen för kommunal verksamhet beroende på hur man väljer att disponera de föreslagna utbildningsytorna vilket därmed preliminärt bedöms uppfylla kommande efterfrågan. För tillkommande barn i de äldre åldersgrupperna F-3 och 4-9 kan plats skapas antingen genom en utökning av befintliga verksamheter eller genom en ny skola.

Programmet pekar i första hand ut en möjlig effektivisering av befintliga förskolor/skolor men möjliggör även för utbildningslokaler i nya områden.

Bostäder med särskild service (BmSS) kommer att kunna byggas inom alla områden som planlaggs för bostäder (B). Särskilda ytor har inte pekats ut i programmet utan bedöms behöva bevakas inför kommande detaljplaner, och framförallt integreras i flerbostadshus med hyresbostäder.

Idrotts- och föreningsförvaltningens arbete med en utvecklingsplan för Torslanda idrottsplats pågår och bedöms vara en möjlighet för en framtida positiv utveckling för bland annat skolverksamheten och föreningslivet i området.

Idrotts- och föreningsförvaltningens planering av en eventuell simhall i området har ännu inte fullföljts med något beslut om genomförande. Detta kan komma att ske 2019. Om en simhall byggs i Centrala Torslanda bedöms den bidra till att möta ett önskemål från boende i området samt bidra till att attraktiviteten ökar för att bo och leva i området.

PRIVAT SERVICE OCH VERKSAMHETER

Programmet möjliggör inte för utökade storskaliga handelsetableringar då detta behov bedömts vara uppfyllt framförallt av Amhult Centrum. Istället inriktar sig programmet främst på en utbyggnad av närservice i nya och omvandlade bostads- och verksamhetsområden, vilket bedöms kunna bidra till att servicen kan tillåtas växa utifrån behov.

Torslanda torgs möjlighet att växa som lokalt torg bedöms

KOMMUNALA VERKSAMHETER- PRINCIPER

- Kommunal mark har i programmet avsatts för utbildningsändamål.
- Kommunala verksamheter bör i första hand lokaliseras vid eller nära de lokala torgen.
- När planering för utbildningsändamål görs ska hänsyn tas till behovet av uteytor enligt ramprogrammet.
- Markområden som avsätts för utbildningsändamål ska ha goda kommunikationer och närhet till kollektivtrafik.
- För att uppfylla framtida behov av skolor i området ska erforderliga delar av föreslagen kvartersmark med blandade användningar särskilt vigas för detta ändamål.

PRIVATA VERKSAMHETER OCH SERVICE - PRINCIPER

- Inga större handelsetableringar får ske inom programområdet. Amhult centrum ska ges goda förutsättningar att vidareutvecklas.
- Torslanda Torg ska ges förutsättningar att utvecklas som lokalt torg.
- Inga gallerior får medges inom programområdet.
- Mindre tillägg av kommersiell service och handel får ske i lokaler i syfte att stärka och vitalisera stråk.
- Viktiga stråk ska bindas till och koncentreras i knutpunkter.

bidra till bättre närservice, en stärkt lokal identitet och ökad attraktivitet.

Nuvarande användning i befintliga verksamhetsområden föreslås i programmet även fortsättningsvis som i huvudsak lämplig. En komplettering med andra användningar bedöms skapa en flexibilitet att på sikt kunna omvandla flera områden till en blandad stadsbebyggelse.

GENOMFÖRANDE

Idag ägs marken inom programområdet av olika privata fastighetsägare och av kommunen. Delar av marken upplåts med tomträtt till privata aktörer.

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR GENOMFÖRANDE

Genom sitt markinnehav kan kommunen till en viss del styra utvecklingen i centrala Torslanda, men eftersom stora delar av området ägs privat är det viktigt att gemensamt samverka kring området i framtiden. Programmet är ett sätt att ta ett helhetsgrepp om området som ska ses som en utgångspunkt och inriktning för kommande planering.

Till grund för programarbetet ligger flera privata initiativ och under arbetets gång har nya idéer uppstått från nya aktörer. För att helheten ska bli bra krävs ett gemensamt ansvar för att tillsammans genomföra utbyggnaden på ett ansvarsfullt sätt med avvägningar utifrån rådande planeringsförutsättningar. Det är positivt att flera aktörer är med, vilket skapar goda förutsättningar för en variationsrik miljö med olika upplåtelseformer.

För att tillgodose kommunala verksamheter och åtaganden, exempelvis mark för utbildningsändamål med mera, har kommunala fastigheter särskilt vikts för detta. Det kan dock även bli aktuellt att planera för utbildningslokaler och annan kommunal service integrerat i bebyggelse på mark med annan ägare än kommunen.

Det pågår en utredning avseende lokalisering av ett nytt stadsdelsbad på Västra Hisingen, och om anläggningen placeras inom programområdet förordar programmet ett område i anslutning till/väster om Torslandakrysset men utesluter inte alternativa lokaliseringar.

GATA OCH NATURMARK

I stort sett utgörs befintlig infrastruktur av kommunal mark, vilket underlättar för ombyggnad. Naturområden, dvs skogspartier inom programområdet, är mestadels på kommunal mark. Vid en utveckling av programområdet är det viktigt att privata aktörer även tar ett finansieringsansvar (helt eller delvis) för åtgärder som kan vara aktuella

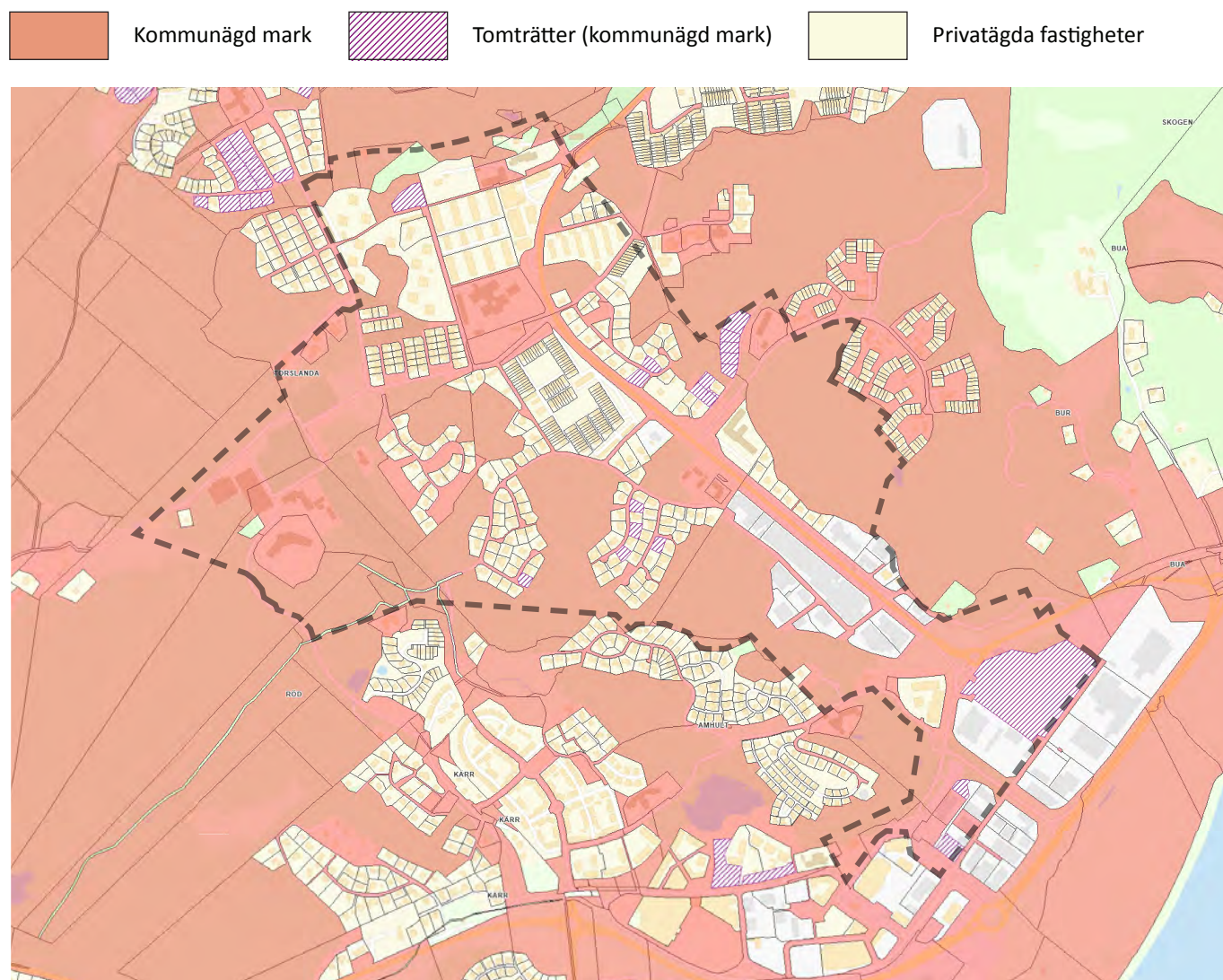
utanför den privatägda kvartersmarken, men som bidrar till att höja områdets attraktivitet. Det kan exempelvis vara att bidra till upprustning av rekreationsområden eller stråk. Förtätning inom vissa delar av programområdet kan komma att kräva kompensationsåtgärder som ska finansieras av exploateringsprojektet.

VATTEN OCH AVLOPP

Allmänna ledningar för dricksvatten, spillvatten och dagvatten är väl utbyggt i programområdet. Huvudstråken för samtliga VA-ledningar är Gamla flygfältsvägen och Kongahällavägen. Spillvatten och dagvatten leds via Kongahällavägen ner mot Torslandakrysset, där spillvatten leds vidare österut till GRYAAB. Dagvatten leds från Torslandakrysset via Gamla flygfältsvägen och Pilotvägen vidare till Torsviken vilken är recipienten.

Kapaciteten på ledningsnäten för dricksvatten och spillvatten bedöms i programskedet ha kapacitet för att kunna ansluta den föreslagna bebyggelsen. Kapaciteten på dagvattenledningsnätet bedöms vara god förutom i Amhult. Många dagvattenledningar går ihop längs Gamla flygfältsvägen från Torslandakrysset till och med Pilotvägen. Det leder till dämning i dagvattensystemet i Amhult längs Gamla flygfältsvägen från Amhults Långelid till Torslandakrysset. Därför måste kapaciteten ökas på ledningarna runt Pilotvägen för att kunna ansluta ny bebyggelse.

I nuläget är det oklart vilka ledningsutbyggnader eller ledningsflyttar som behöver göras eftersom det inte finns en färdig utbyggnadsplan. Eventuell flytt av allmänna VA-ledningar bekostas av exploitören.



Markägoförhållanden inom programområdet

OMRÅDESFÖRDJUPNING

I den sista delen av programhandlingen redovisas närmare åtgärder som programmet föreslår uppdelat i olika delområden.

Åtgärderna berör såväl föreslagen markanvändning, trafikåtgärder, värdefulla miljöer att bevara men tar även kort upp vad som behöver studeras vidare för att marken ska bli lämplig för vissa användningar.



KONGAHÄLLAVÄGEN



TRAFIK - PRINCIPER

- Genomfartstrafik ska flyttas över till tvärförbindelsen vilket medför att trafiken minskar på Kongahällavägen
- Förslag på ny utformning av hållplatsläget vid Torslanda torg som innebär stopphållplats.
- Gångbron över Kongahällavägen vid Torslanda torg föreslås tas bort.
- Ny gång- och cykelpassage som ersättning för gångbron vid Torslanda torg. (skolväg)
- Angöringsficka i anslutning till Nole-redsskolan och busshållplatsen.
- Översyn av trafikanslutningen till Torslanda torg som medför att in- och utfarter till torget finns norr och söder om busshållplatsen
- Cirkulationsplats i korsningen Gamla Tumlehedsvägen/Kongahällavägen.
- Kongahällavägen föreslås kompletteras med ett nytt busskörfält.
- Översyn och förbättringar på gång- och cykelvägnätet längs Kongahällavägen
- Utformningen av korsningen Låkebergsgatan/Kongahällavägen kräver vidare utredning och att gång- och cykelvägar ses över och byggs ut vilket även inkluderar cykelparkeringar och väderskydd vid hållplatser.
- Nordhagsvägen föreslås stängas av för genomfartstrafik.
- Parkering och trafiklösning måste särskilt studeras vidare i detaljplaneskedet.

Kongahällavägen ska i framtiden utvecklas till gagn för boende och de som har en målpunkt i centrala Torslanda.

Kongahällavägen har i nuläget kapacitetsbrister med köbildning som följd under högtrafik. Situationen längs med vägen är även problematisk ur framkomlighets-synpunkt för bland annat räddningstjänsten som saknar alternativa utryckningsvägar i området.

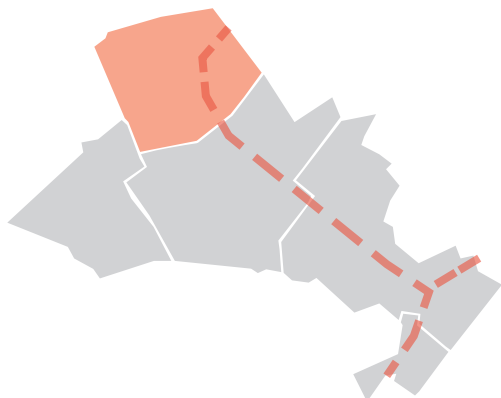
För att komma till rätta med trafiksituationen i Torslanda planeras bland annat för en tvärförbindelse. Det har också genomförts en åtgärdsvalsstudie avseende trafiken i Torslanda som undersöker möjligheterna att avlasta Kongahällavägen och skapa förutsättningar för ökat resande med hållbara transporter.

Planprogrammets föreslagna exploatering sammantaget med den gradvisa utbyggnad i området genom att bygglov ges i äldre planer och i ej planlagda områden bedöms leda till att trafikproblematiken ökar i framtiden om inga åtgärder vidtas. Därför planerar Göteborgs Stad för flera olika trafikåtgärder.

Kongahällavägen är ett viktigt vägsnitt i centrala Torslanda där många intressen och funktioner ska samsas på samma yta. En trafiksimuleringen har genomförts som visar att trafikmängderna minskar till under kapacitetsgränsen vid genomförandet av tvärförbindelsen och åtgärderna i åtgärdsvalsstudien. Kongahällavägen bedöms fungera med god framkomlighet med trafikmängder på en nivå runt 11 000 fordon per dag (mot nuvarande 15-16 000 fordon per dag idag) vilket även bör leda till mindre köbildning i området.

Att minska biltrafiken blir även en förutsättning för de åtgärder som genomförs för att förbättra kollektivtrafiken och öka säkerheten/framkomligheten för gång- och cyklister att röra sig i området.

Vid beräkning av trafikmängderna har hänsyn tagits till den ökning som sker då nya bostäder och verksamheter planeras inom programområdet. Beräkningar på de positiva trafikeffekter som åstadkoms av att skapa en blandstad har därmed inte gjorts då de är svåra att beräkna. Ett antagande är att planprogrammets inriktning att utveckla Torslanda till en blandad stad bör minska trafikbehovet genom att det skapar möjligheter för fler människor att bo, arbeta, utöva sina fritidsaktiviteter och göra de dagliga inköpen i sitt hemområde.



TORSLANDA TORG

CB - PRINCIPER

Bebyggelse

- Möjliggöra för förtätningen genom på-, till- och nybyggnad.
- Skalan ska vara 3-5 våningar. I något läge kan prövas för högre byggnad 7-8 våningar
- Ny bebyggelse ska ha lokaler i bottenvåningen.

Offentliga rum

- Torgets ska upplevas som ett intimt "hemma-torg". omsorg om detaljer är viktigt.
- Kopplingen mot busstationen kan stärkas så att besökarna lockas in till torget.
- Torget har en mindre attraktiv och innehållslös baksida mot Noleredsvägen som bör aktiveras.

Gällande detaljplan:

- 1480K-II-3946

TRAFIK

- Parkering och trafiklösning måste särskilt studeras.
- Genomfartstrafik ska flyttas över till tvärförbindelsen vilket medför att trafiken minskar på Kongahällavägen
- Förslag på ny utformning av hållplatsläget vid Torslanda torg som innebär stopphållplats.
- Ny gång- och cykelpassage som ersättning för gångbron (skolväg)
- Gångbron över Kongahällavägen vid Torslanda torg föreslås tas bort.

Torslanda Torg ska vara ett attraktivt bostadsnära lokalt centrum som erbjuder bra service till boende och som är en attraktiv plats för möten. Områden som omger Torslanda Torg ska ges förutsättningar att utvecklas med fler bostäder för att därmed möjliggöra för en bättre service. Förtätning ska ske i befintlig struktur där markområden bedöms vara ianspråkstagna och inte står i konflikt med kultur- och naturvärden. Ny bebyggelse ska komplettera befintligt bestånd avseende lägenhetsstorlekar och upplåtelseformer.

FÖSLAG PÅ UTVECKLING

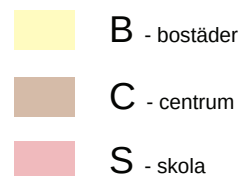
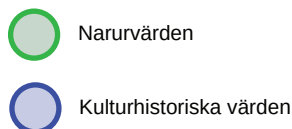
TORSLANDA TORG

Torslanda Torg är ursprungligt centrum i Torslanda, en roll som under senare år har förändrats till att numera tillhandahålla närservice till den närmaste omgivningen. Förändringen är dels en följd av den generella struktur-omvandlingen inom handeln och dels en följd av handelns utbyggnad i Amhult. Den största butiken är Hemköp som är viktig för hela torgets framtid. Här finns även apotek, gym, konditori, tandläkare, frisör, frukthandel, fiskhandel med mera.

Torget uppfördes på 60-talet. En större förnyelse av hela torget skedde 1992, torgets utformning gick från fristående affärsbyggnader vända mot bostadsområdet i väster, till en sammanhållen affärsbebyggelse kring intima gågator. I dag finns ett behov av att ge torget möjlighet att utvecklas genom att bygga bostäder samt möjliggöra för en omdaning av torget. För att utveckla Torslanda Torg krävs därför att man arbetar med hela platsen, det vill säga utbud, tillgänglighet och atmosfär.

1. Området vid Klockedammen upplevs otryggt. Att utveckla mötesplats för unga föreslås här.
2. Stråken upplevs otrygga och bör utformas för att läka ihop områden.
3. Torslanda 36:19 "Prästgården" 2-4 vån. Hänsyn till natur och kulturvården.
4. Torslanda 36:23 "Gamla panncentralen" Pröva en byggrätt för punkthus med bostäder.
5. Torslanda 36:13 Möjliggöra för effektivare parkering samt byggrätt för nya bostäder.
6. Torslanda 36:12 Möjliggöra för påbyggnad av befintliga lamellehus.
7. Gamla Tumlehedsvägen kan byggas till om en mer stadsmässig gata med längsgående parkering.

8. Utveckla koppling mellan torget och Torslandaskolan och idrottshallen vid skolan.
9. På Torslanda 95:1 pröva byggrätt för nya bostäder med verksamhetslokaler i bottenvåning.
10. Torslanda 36:13 pröva byggrätt för nya bostäder med verksamhetslokaler i bottenvåning mot torget.
11. Lämplig yta att samutnyttja för parkering för hämtning/lämning vid skolan och torget.
12. På sikt kan gångbron ersättas med gångpassager i markplan.
13. Omdaning av skolområdet. Ny skolbyggnad i 3-4 våningar kan med fördel lokaliseras mot Kongahällavägen.



B, BS - PRINCIPER

Bebyggelse

- Lämpligt att utreda för bostäder med särskild service.
- Möjligöra för förtätningen genom på-, till- och nybyggnad.
- Skalan ska vara 2-4 våningar.
- Upp till 7-våningar bedöms vara lämpligt vissa lägen.
- Höjd på punkthus vid gamla pancentrallen bör särskilt studeras.
- Utbildningslokaler i 2 våningar.

Offentliga rum

- Områdenas koppling mot torget bör stärkas.

Gällande detaljplan:

- 1480K-XIV-2158
- 1480K-II-3310

Hållplatsen vid Torslanda Torg tar i dag stora ytor i anspråk. En effektivare lösning är i framtiden önskvärd. I ett framtida scenario med tvärförbindelse kan hastigheten på Kongahällavägen sänkas så att hållplatsen kan flyttas ut i gatan. Det möjliggör för en annan utformning och innehåll vid nuvarande läge. Området begränsas idag av befintliga ledningar. En parkeringsplats som kan samutnyttjas av skolan och torget kan vara en lämplig användning.

CB - närmast torget

Utbudet av café- och restaurangverksamheter bör i viss mån kunna stärkas i och med ett ökat kundunderlag och i det fall hela platsen görs mer attraktiv. Detta gäller även för det samlade utbudet av övrig kommersiell service. Etablering av kommunala verksamheter är positivt för Torslanda Torg då det medför att det totala besökarantalet ökar. Möjligöra för förtätningen genom på-, till- och nybyggnad. Skalan ska vara 3-5 våningar. Något läge kan prövas för högre byggnad 7-8 våningar. Ny bebyggelse ska ha lokaler i bottenvåningen.

B,BS - områden norr och väster om torget

Nya bostäder bör utgöra hyreslägenheter för att komplettera befintligt bestånd som främst utgörs av bostadsrätter. För nya bostäder vid torget är det en utmaning att anordna gårdsmiljöer i anslutning till bostaden. Det är viktigt att detta görs för att tillskapa en bra boendemiljö. Det närligganden naturområdet vid Klockedammen kan utvecklas och stärkas som närrekreationsområde och koppling mot området bör förbättras.

Norr om torget finns både värdefull natur- och kulturmiljö samt fornlämningar som behöver beaktas vid kommande utveckling av området.

TRAFIK

Genomfartstrafik föreslås flyttas över till tvärförbindelsen vilket medför att trafiken minskar på Kongahällavägen utanför Torslanda torg. Vid resor mellan Torslanda torg och Göteborgs centrum ska boende norr om Torslanda torg välja att resa via tvärförbindelsen, medan boende söder ut ska välja att resa via Torslandakrysset. Därmed är målet att Torslanda torg ska utgöra en skiljelinje för vilken resväg som väljs till Göteborg centrum. För att genomföra detta föreslås åtgärder som innebär att passering av torget innebär ökad restid jämfört med att välja andra vägval,

- Förslag på ny utformning av hållplatsläget vid Torslanda torg som innebär stopphållplats.
- Angöringsficka i anslutning till Noleredsskolan och

busshållplatsen.

- Översyn av trafikanslutningen till Torslanda torg som medför att in- och utfarter till torget finns norr och söder om busshållplatsen
- Cirkulationsplats i korsningen Gamla Tumlehedsvägen/ Kongahällavägen.
- Ny gång- och cykelpassage som ersättning för gångbron (skolväg)
- Gångbron över Kongahällavägen vid Torslanda torg föreslås tas bort.

NOLEREDSSKOLAN

Noleredsskolan är Torslandas äldsta skola, den byggdes på 60-talet. Skolområdet har en bra placering och ligger nära befintliga bostadsområden, nära Torslanda Torg, idrottsplats, kyrka och fina friluftsområden. Skolan är en F-6 skola med åldershomogena klasser och fritidshem. Sammantaget går här cirka 480 elever och ett 50-tal pedagoger arbetar på skolan.

Befintlig byggnad på fastigheten 36:20 är av kulturmiljöintresse. Huset är Torslandas gamla skola och har ett lokalhistoriskt värde. Byggnaden utgör ett komplement till miljön kring Torslanda kyrka. Torslandas gamla skola får inte rivas. En eventuell omlokalisering måste utredas vidare.

Parallellt med Kongahällavägen går i dag ledningar. En omläggning av ledningar bedöms i nuläget som allt för kostsam och ny bebyggelse bör därför anpassa till befintlig ledningsgata.

S - Utbildning

Skolområdet ges förutsättningar att utökas österut mot Kongahällavägen. På sikt kan byggrätten ses över och möjliggöra en mer effektiv användning av marken för ändamålet. Ny byggnad lokaliseras med fördel mot Kongahällavägen för att stötta gatan. I en ny detaljplan kan en byggrätt för en byggnad i 3-4 våningar prövas.

Området som i dag nyttjas för parkering skulle kunna användas för en ny förskola.

Längsgående parkering vid Gamla Tumlehedsvägen kan vara en möjlighet att ersätta befintlig parkering. En ombyggnad av vägen med eventuellt trädplantering och längsgående parkering gör att gatans sektion får mer stadskarakter.

S - PRINCIPER

Bebyggelse

- Skalan ska vara 1-4 våningar

Offentliga rum

- Torgets ska upplevas som ett intimt "hemma-torg". omsorg om detaljer är viktigt.
- Kopplingen mot busstationen kan stärkas så att besökarna lockas in till torget.
- Torget har en mindre attraktiv och innehållslös baksida mot Noleredsvägen som bör aktiveras.

Gällande detaljplan:

- 1480K-XIV-2158
- 1480K-XIV-2160
- 1480K-II-3540

NATUR - PRINCIPER

- Bör utvecklas som närrekreationsområde.
- Trygghetsaspekter bör särskilt utredas samt möjlighet till aktiviteter för unga.
- Lekomjigheter i skogsmiljön på lämpliga platser kan vara ett sätt att utveckla miljön.
- Gång och cykelvägen till Torslanda skolan och idrottsplatsen upplevs idag otrygg och bör förättras.
- En utveckling bör ske i takt med att områden kring Torslanda Torg förtätas med fler bostäder.
- Upprustning och utveckling av området bör ske i samarbete mellan olika aktörer.
- Skydd av värdefull naturmiljö ska utredas i detaljplaneskedet.

PRÄSTGÅRDSOMRÅDET OCH BRF TORSLANDA TORG

Norr om Torslanda Torg ligger idag församlingshemmet, förskolan Torslanda Torg med fyra avdelningar och Prästgården. Markområdet tangerar områden som hyser natur- och kulturmilövärden. Tillkommande bebyggelse måste anpassas till dessa värden.

I dag används Prästgården som boende för ensamkommande flyktingbarn. Prästgårdstomten ligger strategiskt i förhållande till torget och ett tillskott med bostäder i detta läge möjliggör för ökat underlag till service.

Västerut från torget angränsar BRF Torslanda Torg. Bostadsrättsföreningen utgörs av lameller i tre våningar. Mellan bebyggelsen skapas gårdsrum och ytor för parkering. Områdena bedöms kunna förtätas med bostäder.

Idag finns en gammal panncentral på Torslanda 36:23 som skulle kunna nyttjas för annat ändamål.

B - Bostäder

Inom redan ianspråktagen mark finns möjligheter att förtäta fasastigheterna. Lamellhusen bedöms kunna byggas på med en våning. Ytor som idag används för garagebyggnader bör kunna omdanas. Genom en annan garagelösning kan parkeringen effektiviseras och skapa ytor för ny bebyggelse.

Idag finns en gammal panncentral på Torslanda 36:23 en ny byggnad i detta läge bedöms lämpligt. Befintliga bebyggelsestruktur och punkthusens utformning lyfts fram i kulturmiljöutredningen. En nybyggnad får inte påverka dessa värden negativt.

S - Utbildning

En ombyggnad av förskolan Torslanda Torg planeras att genomföras redan i nuläget för att tillgodose dagens behov.

Om behovet av utbildningsplatser ökar i framtiden bedöms det här området utgöra ett strategiskt läge. Området ligger fint invid naturområdet och nära torget. Befintlig förskola kan ges möjlighet att utöka, eller byggas om.

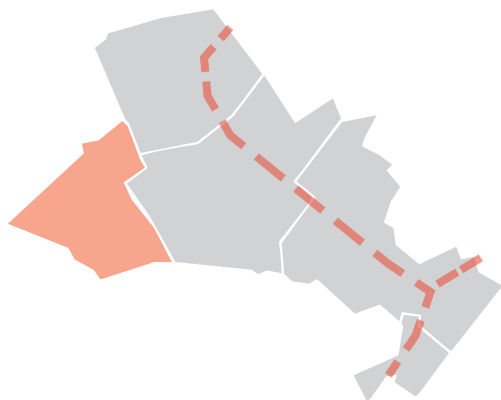
NATUR- OCH KULTURMILJÖ NORR OM TORGET

Området som ligger intill Gamla Tumlehedsvägen är en blandskog med dominans av tall med inslag av triviallöv- och ädellövträd, som ek, björk och asp. Området utgör naturvärdesklass 3 "Påtagligt naturvärde". Skogsområdet övergår österut till ett område med naturvärdesklass 2 "högt naturvärde". Området har ett högt biotopvärde med förekomst av flera grova gamla ekar, där flera är jätteträd (>100 cm stamdiameter).

Här finns även en stenåldersboplat, Torslanda 94. Boplat-

sen har ett högt pedagogiskt värde genom sitt lättförståeliga och tillgängliga läge. Den är en av få boplatser i Torslandaområdet som inte är skadad eller arkeologiskt borttagen. Fornlämningen bör bevaras i framtida eventuella planerade åtgärder. Förutsättningarna för att framtida analysmetoder ska kunna utläsa fördjupad information om förhistorien är att det finns orörda fornlämningar kvar.

IDROTTSOMRÅDET



I den här delen av programområdet finns idag populära ytor för sport och rekreation. Det är positivt för området med en långsiktig utvecklingsplan och att den sker i dialog med det lokala föreningslivet. I det fortsatta arbetet bör ses över hur området kan utvecklas med fler anläggningar som är anpassade för motion och spontanidrott i föreningsdriven eller kommunal regi. Trafiksituationen behöver beaktas i detta område för att förbättra tryggheten och minska genomfartstrafiken.

FÖSLAG PÅ UTVECKLING

S - PRINCIPER

Bebyggelse

- Lämpligt att utreda för en förskola
- Skalan ska vara 2-3 våningar.

Gällande detaljplan:

- Ej planlagt

R- PRINCIPER

- För området bör en långsiktig utvecklingsplan tas fram i dialog med intressenter.

Gällande detaljplan:

1480K-II-4531

Trafik

- Parkering och trafiklösning måste särskilt studeras.
- Förbättringar för cyklister och gående föreslås längs med Gamla Tumlhedsvägen/Gamla Hjuviksvägen.
- Gamla Tumlhedsvägen rätas ut samtidigt som en ny rondell anläggs.
- En trafiksäker passage mellan idrottsområdet och natur- och rekreationsområdet föreslås
- Ny vägkoppling mellan Gamla Hjuviksvägen och Skyttepaviljongens gata för Kollektivtrafik

R-OMRÅDE

I området finns efterfrågan på utegym, ytor för aktiviteter som inte är förutbestämda, mötesplatser och ställen att ”hänga på”. Motionsspåren är uppskattade och det finns utvecklingsmöjligheter att koppla samman dessa med andra aktiviteter. Även föreningslivet är positivt till sociala aktivitetsanläggningar med inriktning på spontanidrott och motion. Både Torslanda IF, Stiftelsen Torslanda idrott, Torslanda HK och Torslanda TK vill utveckla sina anläggningar.

Under rubriken ”trafik” beskrivs föreslagna åtgärder för att förbättra trafiksituationen.

S-OMRÅDE

Möjligt område att som samband med en justering av Gamla Tumlhedsvägen kan bli lämpligt för en förskola.

TRAFIK

Trafikkontorets åtgärdsvalsstudie föreslår förbättringar längs med hela Gamla Tumlhedsvägen / Gamla Hjuviksvägen för att den framförallt ska bli bättre för cyklister och gående. I höjd med föreslaget område för förskola föreslås att Gamla Tumlhedsvägen rätas ut samtidigt som en ny rondell anläggs. En trafiksäker passage mellan idrottsområdet och natur- och rekreationsområdet föreslås och är viktigt för att barn och unga att kunna röra sig över vägen säkert. Gång- och cykeltväg längs med Gamla Tumlhedsvägen föreslås förlängas norr ut. Gamla Hjuviksvägen föreslås ses över för att åstadkomma bättre cykelmöjligheter.

En ny vägkoppling mellan Gamla Hjuviksvägen och Skyttepaviljongens gata föreslås för att möjliggöra en ringlinje för kollektivtrafiken och därmed förbättra möjligheten att resa kollektivt både för skolbarn och boende i området i enlighet med vad som föreslagits i det lokala utvecklingsprogrammet.

Uttekad vägdragning kan, om den genomförs som den utpekats, påverka närliggande dike (som är ett biotopskyddat objekt).

Ny koppling möjliggör för ringlinjer inom stadsdelen och närområden, vilket uttrycks i det lokala utvecklingsprogrammet. Det möjliggör för att utöka Flexlinjens turer och hållplatser i Torslanda.

MARKÄGARE

Kommunen är huvudsaklig markägare inom området.

BEGRÄNSNINGAR

Skyddad natur finns i området vilket behöver tas hänsyn till vid utpekad utbyggnad av bebyggelse samt trafikåtgärder. Inom idrottsområdet finns fornlämningar enligt fornlämningsregistret vilka behöver beaktas i kommande utveckling av området.

1. Förläng gång- och cykelväg längs med Gamla Tummehedsvägen norr ut
2. Bra läge för en förskola
3. Säkerhetshöjande åtgärder samt förbättrad standard.

4. Säker passage mellan idrottsområdet och natur- och rekreationsområdet.
5. Ny väg som möjliggör ringlinje för kollektivtrafiken. Streckning kan påverka biotopskyddade objekt och bör ses som principiell och alternativa dragningar studeras.



Gång- och cykelkopplingar

Cirkulationsplats

Gata/Stråk som behöver omformas

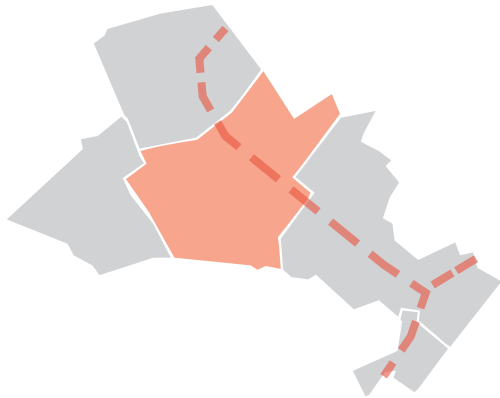
Föreslaget ny gata för busstrafik

Naturvärden 3

Kulturhistoriska värden

S - skola

R - idrotts- och sportanläggningar



SÖDER OM TORSLANDA TORG

FÖSLAG PÅ UTVECKLING

I den här delen av planområdet finns idag flera omtyckta villagator med bebyggelse från olika årtionden. I kulturmiljöutredningen beskrivs radhusområdet från 1964 värdefull för sin ovanliga zig-zagform som bildas genom husens placering.

Radhusområdet väster om Kongahällavägen från 60-talet är karaktäristiska med sin uppdelning av tre olika fasadtryck med puts, träpanel och tegel. Garagelängorna är en påtaglig tidsmarkör för området med en nästan 100 meter lång garagelänga med originalportar som markerar bilens betydelse för Torslanda.

En viss förtätning av bostäder på utpekade platser samt framtida möjlig utveckling av förskole- och skolverksamhet är lämplig.

PRINCIPER

B - Bebyggelse

- Mindre förtätning med villor eller parhus i cirka 2 våningar.

Gällande detaljplan:

1480K-II-3540

S- Skola

- Möjlighet utökning av verksamheten på befintligt område genom ett effektivare nyttjande av befintliga ytor.

Gällande detaljplan:

1480K-II-3495 1480K-2-5279
1480K-II-4491

Natur

- Trygghetsaspekter bör särskilt utredas samt möjlighet till aktiviteter för unga.
- Lekmöjligheter i skogsmiljön på lämpliga platser kan vara ett sätt att utveckla miljön.
- Upprustning och utveckling av området bör ske i samarbete mellan olika aktörer.

Trafik

- Parkering och trafiklösning måste särskilt studeras.
- Genomfartstrafik ska flyttas över till tvärförbindelsen vilket medför att trafiken minskar på Kongahällavägen
- Ett separat busskörfält föreslås att rymmas inom befintlig vägsektion av Kongahällavägen.
- Översyn och förbättringar på gång- och cykelvägnätet längs Kongahällavägen

OMRÅDE B

Föreslagen förtätning av fastighet RÖD 136:8 med villor och radhus i cirka 2 våningar. Befintlig utfart ut mot Kongahällavägen stängs.

OMRÅDE S OCH B

Kålhagens förskola bör inom redan ianspråktaget område ges möjlighet att utöka sin verksamhet för att tillmötesgå framtida behov. Detta kan göras genom ett effektivare nyttjande av marken, området föreslås kompletteras med bostäder. Möjlighet till bebyggelse i 3-4 våningar.

NATUR

Blandskogsområdet söder om Gamla Tumlehedsvägen har vid inventering visat sig ha ett visst biotopvärde och artvärde. Enstaka bryn finns i kantzonerna vilket gynnar insekter och småfåglar. Enstaka grövre träd med vissa håligheter och naturvärden som döda grenar, förekommer spridd i området.

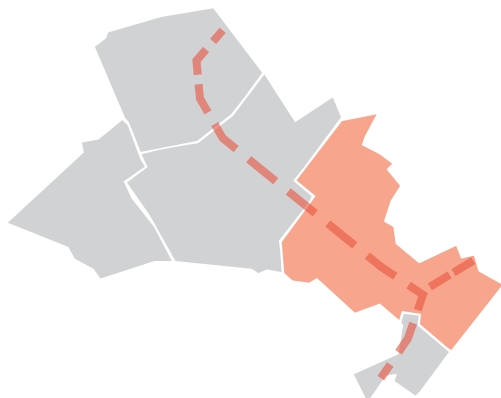
Området med ädellövskog väster om Låkeberget har ett visst biotopvärde och ett högt artvärde. Vid inventeringen häckade starar i området och en tornseglare jagade över området.

Områdena har förutom de inventerade naturvärdena även rekreativa värden för både barn och vuxna som bor i området.

REKREATIONSOMRÅDEN

I områdets södra del finns ett befintligt rekreativt område (Röds västerskog) med möjlighet till lek och rekreation. Utö-

TORSLANDAKRYSSET



BKD - PRINCIPER

Bebyggelse

- Bättre nyttjande av ytor närmast Konghällavägen.
- Komplettering av bostäder i 3-4 våningar.

Offentliga rum

- Stadsmässig utformning längs med Konghällavägen men lokaler i bottenvåning

Gällande detaljplan:

1480K-II-3540 1480K-XIV-2157
1480K-II-3960

TRAFIK

- Parkering och trafiklösning måste särskilt studeras.
- Genomfartstrafik ska flyttas över till tvärförbindelsen vilket medför att trafiken minskar på Konghällavägen
- Konghällavägen föreslås kompletteras med ett nytt busskörfält.
- Utformningen av korsningen Låkebergsgatan/Konghällavägen kräver vidare utredning och att gång- och cykelvägar ses över och byggs ut vilket även inkluderar cykelparkeringar och väderskydd vid hållplatser.
- Nordhagsvägen förslås stängas av för genomfartstrafik.

Gällande detaljplan:

1480K-II-3540 1480-II-3998
1480K-II-3960 1480K-II-3502
1480K-XIV-2157 1480K-II-3673
1480K-II-4671 1480K-II-4057

Olika scenarier bedöms vara möjliga vid utveckling av befintliga verksamhetsområden. Det är positivt om fungerande verksamheter kan få fysiska förutsättningar att utvecklas inom området. Verksamhetsområdet bidrar till en lokal arbetsmarknad som gör det möjligt att bo och arbeta. Genomförd näringslivskartläggning visar att så sker i området.

För att möjliggöra utveckling krävs att nya detaljplaner tas fram. I den processen kan höjd och exploateringsgrad prövas. Omvandling och uppluckring av större bebyggelsestrukturer med tillägg med bostäder bedöms vara möjligt. Tillägg med bostäder kan ske genom påbyggnad, ombyggnad eller nybyggnad.

FÖSLAG PÅ UTVECKLING

BLANDSTAD (BKD)

Söder om Låkebergsgatan längs Konghällavägen i anslutning till vårdcentralen föreslås på sikt en effektivare markanvändning. Bebyggelse närmare gatan med lokaler i bottenvåning och bostäder i 3-4 våningar, cirka 60-80 lägenheter föreslås som lämpligt. En vårdcentral kan fortsatt anses lämplig här.

BLANDSTAD (CZBRDKJS)

För området på västra sidan om Konghällavägen ska det fortsatt finnas förutsättningar för befintliga verksamheter att växa. För att bidra till utvecklingen av blandstad längs Konghällavägen föreslås även att möjliggöra med nya verksamheter och bostäder. En ny bostadsbebyggelse med ca 400-600 lägenheter i 3-5 våningar bedöms möjligt med tillägg av högre byggnader där det prövas lämpligt. Ny bostadsbebyggelse ska ha lokaler i bottenvåning ut mot Konghällavägen. I områdets norra del, i anslutning till Kålhagens förskola, skulle verksamheten kunna ges möjlighet att expandera.

I områdets södra del har en yta bedömts vara lämplig för kommunal service.

BLANDSTAD (JZCBK)

Även för området på östra sidan om Konghällavägen ska det i huvudsak fortsatt finnas förutsättningar för befintliga verksamheter att växa. På lite längre sikt är här möjligt med förtätning av bostäder. Om området i framtiden utvecklas

1. Säkerhetshöjande åtgärder föreslås på Kongahällavägen, bättre framkomlighet för kollektivtrafiken samt att utfarts- och korsnings-situationer ses över.
2. I anslutning till vårdcentralen - bebyggelse placeras närmare gatan med lokaler i bottenvåning och bostäder i 3-4 våningar, cirka 60-80 lägenheter föreslås som lämpligt.
3. Bostadsbebyggelse i 2-5 våningar med tillägg av högre byggnader där det prövas lämpligt, totalt cirka 70-100 lägenheter.
4. Komplettera med nya verksamheter och bostäder. Byggnader i 3-5 våningar bedöms möjligt med tillägg av högre byggnader där det prövas lämpligt. Ny bostadsbebyggelse ska ha lokaler i bottenvåning ut mot Kongahällavägen.
5. Förutsättningar för befintliga verksamheter att växa. Möjlig förtätning av bostäder. Om området i framtiden utvecklas mot blandstad med ett större bostadsinnehåll bör befintliga bensinmackar

omlokaliseras till nytt läge bland annat ur risksynpunkt. Ny bostadsbebyggelse med ca 50-70 lägenheter lägenheter skulle kunna vara lämpligt här.

6. Lämplig lokalisering av förskola.

7. Lämplig lokalisering för kommunal service

8. Entréen in till Kongahällavägen och upp mot Torslanda torg där verksamheterna ska ges förutsättning att växa och utvecklas. I framtiden bör det även vara möjliga att omvandla för bostadsändamål med goda kopplingar till kollektivtrafik.

9. Möjlig låglänt yta på kommunal mark som bedömts lämplig för för dagvattenhantering



↗ Gång- och cykelkopplingar ses över

○ Narurvärden

○ Eventuellt ny Cirkulationsplats - behöver utredas ytterligare

■ B - bostäder

■ CZBR m.fl. - Blandstad

■ S - skola

CZBRDKJS - PRINCIPER

Bebyggelse

- Fortsatt finnas förutsättningar för befintliga verksamheter att växa.
- Bostadsbebyggelse i 3-5 våningar, i några lägen kan prövas för högre bebyggelse i upp till 8-9 våningar.
- I områdets södra del har en yta bedömts vara lämplig för kommunal service.

Offentliga rum

- Ny bostadsbebyggelse ska ha lokaler i bottenvåning ut mot Kongahällavägen.

Gällande detaljplan:

1480-II-3998 1480K-II-4057
1480K-XIV-2157

OMRÅDE JZCKB(R)

Bebyggelse

- Förutsättningar för befintliga verksamheter att växa.
- 3-5 våningar, i några lägen kan prövas för högre bebyggelse i upp till 8-9 våningar.
- Möjlighet att anlägga någon typ av besöksanläggning i det södra användningsområdet.

Offentliga rum

- Ny bostadsbebyggelse ska ha lokaler i bottenvåning

Gällande detaljplan:

1480K-II-4057
1480K-II-3502

OMRÅDE B

Bebyggelse

- bostadsbebyggelse i 2-5 våningar med tillägg av högre byggnader där det prövas lämpligt

Gällande detaljplan:

- Ej planlagt

mot blandstad med ett större bostadsinnehåll bör befintliga bensinmackar omlokaliseras till ett nytt läge ur bland annat risksynpunkt.

Ny bostadsbebyggelse med ca 50-70 lägenheter i 3-5 våningar men med möjlighet till högre byggnader där det prövas lämpligt. Lokaler ska finnas i bottenvåningarna ut mot Kongahällavägen.

OMRÅDE JZCKRB - VERKSAMHETSOMRÅDE MED MÖJLIGHET TILL BOSTÄDER I FRAMTIDEN

Söder om Torslandakrysset finns ett verksamhetsområde med bland annat en bygghandel samt industri. Området bör ses som en entré in till Kongahällavägen och upp mot Torslanda torg där verksamheterna ska ges förutsättning att växa och utvecklas. På sikt bör det även vara möjliga att omvandla för bostadsändamål då goda kopplingar till kollektivtrafik och service finns.

OMRÅDE B

Längs sträckningen av den gamla riksvägen föreslås bostadsbebyggelse i 2-5 våningar med tillägg av högre byggnader i upp till 7-9 våningar där det prövas lämpligt, totalt cirka 70-100 lägenheter. Vägen byggs om till en bostadsgata som föreslås anslutas till Flygledarevägen.

OMRÅDE S - NORR OM FLYGLEDAREVÄGEN

Då behovet av utbildningsplatser med största sannolikhet ökar i framtiden bedöms det här området utgöra ett strategiskt läge. Området ligger i ett bra läge i en kuperad terräng nära kommunikationer och bostadsbebyggelse.

NATUR

Området norr om Flygledarevägen har inventerats och utgör naturvärdesklass 3 "Påtagligt naturvärde". Det innehåller naturvärden i form av småvatten vilket är en bristvara i landskapet och bland annat har betydelse för groddjur. Vidare finns i området blandskog med visst biotop- och artvärde. Bland annat har arterna långfliksmossa och vågig sidenmossa identifierades i området. Vidare har hackspettar häckat och födosökt i området.

Naturområde söder om Låkebergsgatan är ett skogsområde som innehåller värden bland annat genom en ädellövskogsbrant bakom Torslanda vårdcentral. Området har kvalificerats inneha naturvärdesklass 3 "Påtagligt naturvärde". Området är lämpligt att utveckla i rekreationssyfte.

Naturområdet väster om Kålhagens förskola har ett visst biotopvärde och artvärde med förekomst av bland annat död ved och utgör naturvärdesklass 3 "Påtagligt naturvärde".

Det mindre utpekade naturområdet norr om rondellen vid Torslandakrysset har inte ingått i område för naturinventering men bedöms vara en yta lämplig som översvämningssy-

ta eller liknande vid omhändertagande av dagvatten.

TRAFIK

Utiifrån den fördjupade trafikutrednings som tagit fram i samband med programarbetet framgår att trafiken kommer att minska på denna del av Kongahällavägen och Torslandavägen i framtiden om åtgärder görs. I huvudsak vid ett genomförande av tvärförbindelsen men även med de åtgärder som ingår i åtgärdvalsstudien för Kongahällavägen.

Åtgärdvalsstudien föreslår att Kongahällavägen ska kompletteras med ett nytt busskörfält, att utformningen av korsningen Låkebergsgatan/Kongahällavägen kräver vidare utredning och att gång- och cykelvägar ses över och byggs ut vilket även inkluderar cykelparkeringar och väderskydd vid hållplatser. Nordhagsvägen förslås stängas av för genomfartstrafik.

HANDEL

Amhult (inklusive Torslandakrysset) är idag den starkaste handelsplatsen i anslutning till programområdet. Om området utvecklas mot blandstad med fler butiker och ökad kommersiell service i bottenvåningarna kan det stärka utvecklingen av hela programområdet eftersom de som bor och arbetar där får ett bättre utbud på hemmaplan. En utveckling av viss handel här hindrar inte en utveckling av Torslanda torg som en lokal handelsplats.

MARKÄGARE

Markägoförhållandena varierar inom området. Kommunen är markägare för delar av naturmark och ej planlagda områden. Den större verksamhetsfastigheten Röd 104:1 upplåts som tomträtt. Övriga fastigheter i området är privatägda.

BEGRÄNSNINGAR

Bensinmackar norr om Kongahällavägen behöver omlokaliseras innan en etablering av bostäder är lämpligt. Idag finns ett skyddsavstånd på grund av risk och brand.

S - PRINCIPER

Bebyggelse

- Skalan ska vara 1-3 våningar
- Möjlighet utökning av verksamheten på befintligt område genom ett effektivare nyttjande av befintliga ytor.

Offentliga rum

- Om möjligt ska möjligheten till trygga kopplingar till gång- och cykelvägar samt hållplatser studeras.

Gällande detaljplan:

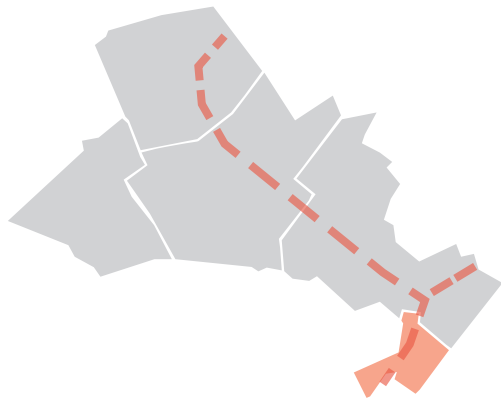
- 1480K-XIV-2157 (i norr) samt ej planlagt område

NATUR - PRINCIPER

- Trygghetsaspekter bör särskilt utredas samt möjlighet till aktiviteter för unga.
- Lekmöjligheter i skogsmiljön på lämpliga platser kan vara ett sätt att utveckla miljön.
- Lämpliga ytor kan nyttjas för hantering av dagvatten

Gällande detaljplan:

- Ej planlagda områden



AMHULT

Amhult Centrum är viktigt för Västra Hisingen såsom handels- och servicecentra. Amhult Centrum är planerat som en blandstad där butiker utgör ett betydande inslag. I angränsning till planområdet ligger Amhult centrum (etapp 2) med möjlighet till cirka 420 nya bostäder i flerbostadshus, butiker, kontor och kyrka. I dag är delar av detaljplanen för etapp 2 utbyggd och i programmet, föreslås komplettering i direkt anslutning till Amhult resecentrum.

OMRÅDE CB(D) - PRINCIPER

Bebyggelse

- Bostadsbebyggelse i 3-5 våningar.
- Befintliga träd bör om möjligt sparas. Om träd påverkas ska nya träd planteras.
- I väster ansluter området till kvarterstrukturen vid Amhult centrum.
- Lämplig för vård, boende för äldre samt centrumändamål.

Gällande detaljplan:

Ej planlagt område

OMRÅDE CBDS

Bebyggelse

- Blandstadsbebyggelse i huvudsak 3-5 våningar, i några lägen kan prövas för högre bebyggelse i upp till 8-9 våningar.

Offentliga rum

Lokaler bör anordnas i bottenvåningar.

TRAFIK

- Parkering och trafiklösning måste särskilt studeras.
- Viktigt att gång- och cykelkoppling till Amhult resecentrum studeras särskilt.
- Flygplatsvägen omformas för ökad trygghet.
- Standardhöjning föreslås på befintlig gång- och cykelbana
- Åtgärder för ökad trygghet vid gång- och cykelövergång i områdets norra del
- Fortsatt möjlighet att utnyttja befintlig pendelparkering.

Gällande detaljplan:

1480K-II-3502

1480K-II-5111

FÖSLAG PÅ UTVECKLING

KVARTER -CBD

Öster om Amhult kyrka finns i dag en yta som bedöms vara lämplig för ytterligare ett kvarter som ansluter till kvartersstrukturen i Amhult. Kvarteret bedöms lämpligt för centrumändamål, bostäder och vård. Parkering sker med fördel i nedgrävt garage alternativt i parkeringshus.

Den som bor här har nära till service och goda förutsättningar att välja kollektiva transportmedel.

OMRÅDE CB

Norr om Gamla Flygplatsvägen finns ett mindre område lämpligt för ny bostadsbebyggelse, totalt cirka 50-60 lägenheter i 3-5 våningar. Lokaler bör anordnas i bottenvåningarna ut mot vägen. Hänsyn ska tas till närliggande naturvärden. Befintliga träd bör om möjligt sparas. Om träd påverkas ska nya träd planteras.

OMRÅDE – CBDS

Amhult ges möjligt att växa mot Torslandakrysset. Närhet finns till Amhult centrum med god kollektivtrafikförbindelse. Idag finns här ett verksamhetsområde som på sikt bedöms vara lämpligt för en blandstadsbebyggelse i huvudsak i 3-5 våningar men med möjlighet till högre bebyggelse upp till 8-9 våningar där det prövas lämpligt.

Längs Flygplatsvägen är ett bra läge för lokaler i bottenvåning. Inom området skulle en förskola med upp till sex avdelningar eller en skola kunna lokaliseras.

Exploateringen av bostäder förutsätter en omlokalisering eller anpassning av närliggande verksamheter med krav på skyddsavstånd.

TRAFIK

Flygplatsvägen upplevs idag som ett otryggt stråk och behöver omformas. Hänsyn bör då tas till såväl reell som upplevd trygghet. I åtgärdsvalsstudien föreslås en översyn och standardhöjning på befintlig gång- och cykelbana, åtgärder vid gång- och cykelkopplingen i områdets norra del samt fortsatt möjlighet att utnyttja befintlig pendelparkering. Trafiken på Flygplatsvägen kommer att öka trots de åtgärder som görs i trafikinätet. Detta bör beaktas vid en framtida omdaning av gatan till att bättre fungera i en blandad stadsbebyggelse.

KULTURMILJÖ

Väster om området ligger det gamla flygledartornet som utpekats som skyddsvärt. För övrigt har

det inom området inte framkommit några natur- eller kulturhistoriska värden som särskilt behöver beaktas.

MARKÄGARE

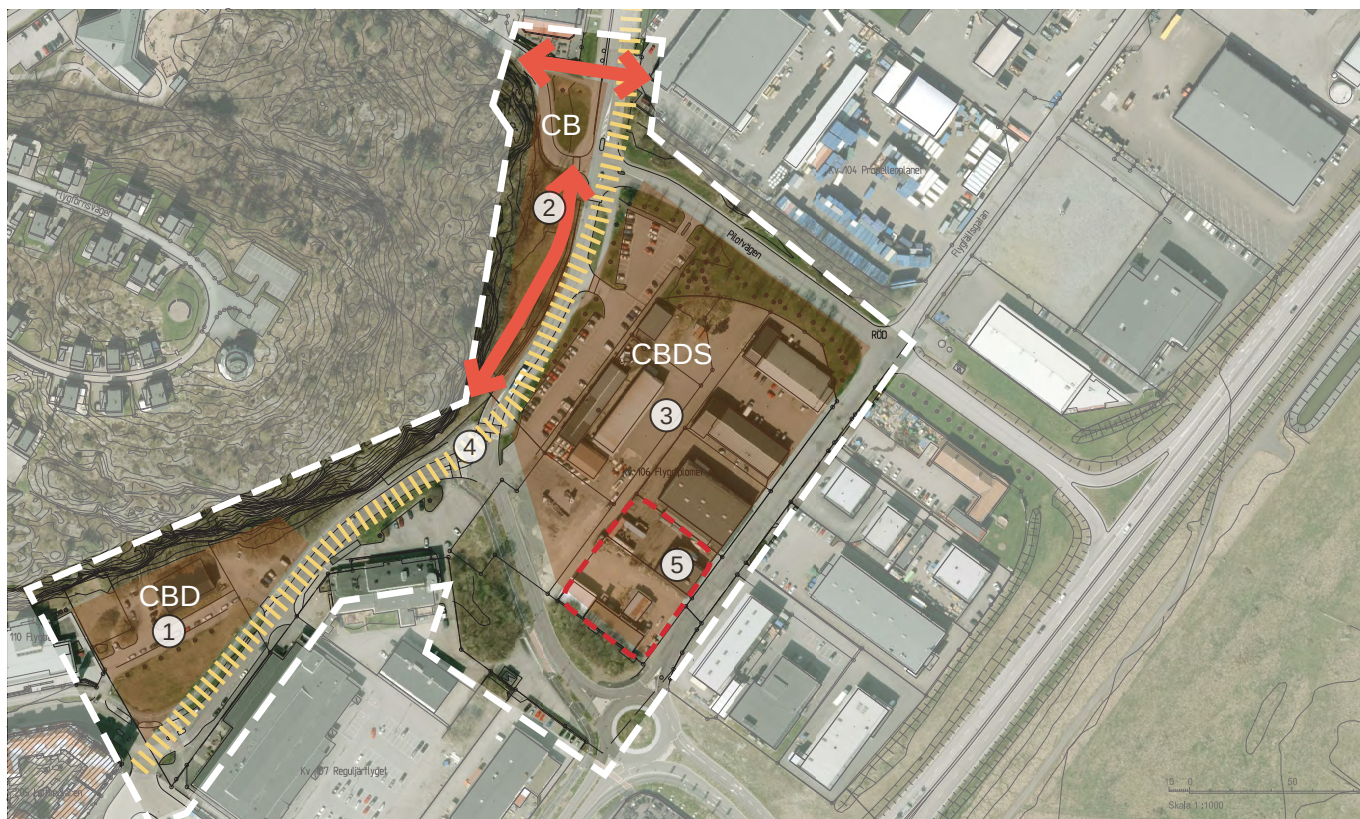
Kommunen är huvudsaklig markägare inom området. Norr om Flygfältsgatan finns privatägda fastigheter samt tomträtter.

BEGRÄNSNINGAR

Delar av området kan inte bebyggas med bostäder förrän påverkan från verksamheten på fastighet Amhult 106:1 utretts och nödvändiga åtgärder vidtagits. Idag finns ett skyddsavstånd till fastigheten på cirka 200 meter.

1. Kvarteret lämpligt för centrumändamål, bostäder och vård.
2. Ny bostadsbyggelse med ca 50-60 lägenheter i 3-5 våningar. Lokaler i bottenvåning ut mot Gamla Flygplansvägen. Hänsyn ska tas till naturvärden.
3. Befintligt verksamhetsområde som på sikt bedöms vara lämpligt för en blandstadsbebyggelse i huvudsak i 2-5 våningar men med möjlighet till högre bebyggelse där det prövas lämpligt.

4. Trafikkontorets åtgärdsvalsstudie föreslås en översyn och standardhöjning på befintlig gång- och cykelbana, åtgärder vid gång- och cykelövergång i områdets norra del.
5. Fastighet med verksamhet som kräver visst skyddsavstånd



↔ Gång- och cykelkopplingar

||||| Otrygga stråk som behöver omformas

CBDS Verksamheter, bostäder, centrum m.m.



Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

Stadsbyggnadskontoret, Köpmangatan 20, Box 2554, 403 17 Göteborg Tel 031-368 00 00
E-post: sbk@stadsbyggnad.goteborg.se www.stadsbyggnad.goteborg.se