

GÖTEBORGS STADSKANSLI
Boende, näringsliv, fritid, kultur
Lena Lundblad
Tfn: 031-61 23 31
E-post: lena.lundblad@stadshuset.goteborg.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
Utfärdat
2007-04-12

Rnr 101/07
Dnr 0474/07

Förslag till översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Kärra inom stadsdelarna Kärra, Backa, Skogome, Tuve och Säve

FÖRSLAG TILL BESLUT

I kommunstyrelsen

Förslag till översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Kärra inom stadsdelarna Kärra, Backa, Skogome, Tuve och Säve kompletteras med text beträffande ekonomiska konsekvenser i enlighet med vad som framgår av detta tjänsteutlåtande.

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige

Förslag till översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Kärra antas.

SAMMANFATTNING

Byggnadsnämnden har översänt förslag till fördjupad översiktsplan för Kärra.

Området är i den kommunomfattande översiktsplanen, ÖP99, angivet som utredningsområde. I förslaget till ny kommunomfattande översiktsplan, ÖPXX, utgör stora delar av området framtida utvecklingsområden och därmed en reserv för en utveckling av staden på lång sikt, dvs. efter 2025.

Syftet med den fördjupade översiktplanen för området har varit att ta ett helhetsgrepp för områdets utveckling och finna en struktur som det går att bygga vidare på etappvis under en lång tidsperiod.

I planförslaget redovisas utgångspunkterna för gestaltningen av en första utbyggnads-etapp, med stark koppling till det befintliga Kärra. Även utgångspunkterna för gestaltningen av områdets centrala delar, där ett centrum föreslås utvecklas på sikt, redovisas. Planen visar även den möjliga bebyggelseutvecklingen i området på längre sikt med ungefärliga gränser. Ytor reserveras i planen för en eventuell framtida spårbunden kollektivtrafik genom området via en länk till Bohusbanan.

De viktigaste invändningarna mot planförslaget är att inte tillräcklig hänsyn har tagits till lokala natur- och kulturvärden i området. Byggnadsnämnden anser att intrånget i dessa värden i detta fall är skäligt med hänsyn till möjligheten att skapa ett större utbyggnadsområde i staden med verkligt god kollektivtrafik.

EKONOMISKA KONSEKVENSER

Stadskansliet föreslår att förslaget till översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Kärra, kompletteras med följande text:

Förslaget till fördjupad översiktsplan för Kärra innehåller ett antal förslag som vid ett genomförande kommer att kräva investeringar. Ett antagande av planen skall inte ses som ett godkännande i ekonomiskt avseende av respektive förslag. Berörda nämnder/styrelser, och i förekommande fall, kommunstyrelsen/kommunfullmäktige, ska ges möjlighet att bestämma genomförandetakten, göra prioriteringar samt ta ställning till de ekonomiska konsekvenser som respektive förslag medför. De ekonomiska konsekvenserna av varje förslag skall presenteras för berörd nämnd/styrelse innan beslut om genomförande fattas.

GÖTEBORGS STADSKANSLI

Lena Lundblad

Björn Johansson

Bilaga 1 Förslag till översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Kärra

Brev byggnadsnämnden
Protokollsutdrag 2007-03-20
Yttrande m, fp, kd
Yttrande mp
Tjänsteutlåtande
Översiktskarta
Ärendepresentation
Antagandehandling – huvudrapport
Karta
Antagandehandling – bilaga (förutsättningar)
Samrådsredogörelse
Utställningsutlåtande
Protokollsutdrag 2006-06-13

ÄRENDET

Byggnadsnämnden har den 6 mars 2007 beslutat föreslå kommunfullmäktige att anta fördjupad översiktsplan för Kärra.

PLANFÖRSLAGETS SYFTE OCH INNEHÅLL

Syftet med den fördjupade översiktsplanen för området har varit att ta ett helhetsgrepp för områdets utveckling och finna en struktur som det går att bygga vidare på under en lång tidsperiod. En målsättning med planen har varit att inte ”låsa” för mycket av området, utan erkänna den osäkerhet som är förknippad med långa tidsperspektiv och omfattande planering. Endast det som är överblickbart i tid eller kopplat till någon absolut restriktion läggs fast.

Kärra kan ses som ett viktigt utbyggnadsområde som stärker det regionala stråket mot Kungälv och norrut. Området kan, fullt utbyggt, rymma 10 000-12 000 nya bostäder för ytterligare 20 000-25 000 invånare, utöver de 6 500 som idag bor i området. Idag utgörs området till största delen av skogsklädda höjder, ravinmiljöer, öppna odlingsmarker och mindre bybebyggelser. I väster ligger en golfbana och i norr finns en ridanläggning. Närmast motorvägen i öster ligger en bergtäkt och norr om denna ligger bostadsområdena kring nuvarande Kärra centrum.

I planförslaget redovisas övergripande utbyggnadsstruktur, trafikstruktur och grönsstruktur för området. Planförslaget visar på stora områden med ungefärliga gränser där utbyggnad skulle kunna ske, i form av avvägda blandningar av bebyggelse, grönområden, parker och sparad naturmark. Utbyggnaden förutsätts ske etappvis, med hänsyn till de lokala förutsättningarna och under en längre tidsperiod.

I planförslaget redovisas vidare utgångspunkterna för gestaltningen av en första utbyggnadsetapp och av ett framtida centrumområde. Den första utbyggnadsetappen föreslås byggas i nära anslutning till det befintliga Kärra och förutsättningarna för trafikförsörjning, teknisk försörjning, service etc. är därmed goda initialt. Den första etappen beräknas kunna omfatta ca 500 lägenheter och byggas ut inom de närmaste fem åren. Läget för den första etappen lämnar handlingsutrymme för fortsatt utveckling av huvudvägar och stråk för kollektivtrafik av olika slag i den centrala delen av området

En större utbyggnad av området kräver stora investeringar i kommunal service och infrastruktur, däribland i form av kraftfull kollektivtrafik. Kärra skulle i framtiden kunna bli trafikmatat via en länk till Bohusbanan. I planen skapas därför förutsättningar för ett framtida sidospår till Bohusbanan genom Kärra och för ett tillräckligt stort befolknings/trafikunderlag i anslutning till den spårbundna trafiken, genom planeringen av nytt centrum, med tätare bebyggelse, i områdets centrala delar.

I dessa delar av området finns höga kultur-, natur- och landskapsvärden som delvis försvinner vid en utbyggnad. Den avgörande frågan under samrådet har bl. a varit om den föreslagna spårmöjligheten skall ses som så angelägen att bevarandeintressena i de centrala delarna i Kärraområdet får hållas tillbaka eller om alternativa placeringar av bebyggelse och spårbunden trafik är möjlig.

Byggnadsnämndens bedömning är att den lösning som nu presenteras är den enda som gör det möjligt att bygga ett tillräckligt stort antal lägenheter för att erhålla ett bra underlag till framtida spårbunden kollektivtrafik genom området. Nämnden bedömer vidare att möjligheten att i framtiden kunna spåransluta ett större utbyggnadsområde som så unik och av så stor strategisk betydelse för såväl staden som regionen att möjligheten bör hållas öppen.

**Förslag till översiktsplan, fördjupad för Kärra
Brev till kommunfullmäktige
Byggnadsnämnden 2007-03-06**

Bilaga 1

Kommunfullmäktige

Antagande av ÖVERSIKTSPLAN FÖR GÖTEBORG, FÖRDJUPAD FÖR KÄRRA

Byggnadsnämnden beslöt:

att föreslå kommunfullmäktige att anta ÖVERSIKTSPLAN FÖR GÖTEBORG, FÖRDJUPAD FÖR KÄRRA inom stadsdelarna Kärra, Backa, Skogome, Tuve och Säve i Göteborg upprättad den 13 juni 2006 och reviderad den 20 februari 2007.

Byggnadsnämnden beslöt den 11 januari 2005 att genomföra samråd för översiktsplanen och den 13 juni 2006 att låta ställa ut densamma. Förslaget har sänts för yttrande under tiden 26 juni - 31 augusti 2006.

Förslaget överensstämmer med kommunens gällande översiktsplan, ÖP99 som anger utredningsområde för större delen av området.

I ÖPXX, förslag till samrådshandling för ny kommunövergripande översiktsplan, anges stora delar av området i den fördjupade översiktsplanen för Kärra som framtida utvecklingsområden. Områdena är en värdefull reserv för kommande stadsutveckling på lång sikt, dvs. efter 2025. Bebyggelsen kan stärka det regionala stråket mot Kungälv. Utbyggnaden kräver stora infrastruktursatsningar, främst i form av kraftfull kollektivtrafik. Stora investeringar krävs också i kommunal service. Etapp 1 och 2 kan ses som komplettering av befintlig bebyggelse i Kärra.

De viktigaste invändningarna mot förslaget kommer från Kulturnämnden och Park – och Naturnämnden som båda avstyrker förslaget och menar att kontoret inte tagit tillräcklig hänsyn till lokala natur- och kulturvärdena i området.

Kontoret anser att intrånget i de stora lokala natur- och kulturvärdena i området är skäligt med hänsyn till möjligheten att tillskapa ett större utbyggnadsområde med verkligt god kollektivtrafik.

På Byggnadsnämndens vägnar

Anneli Hulthén
Ordförande

Agnetha Carlsson
Sekreterare



§ 94 Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Kärra

Dnr 714/03 Till behandling företogs det den 20 februari 2007 bordlagda ärendet angående rubricerade översiktsplan inom stadsdelarna Kärra, Backa, Skogome, Tuve och Säve.

Stadsbyggnadskontoret hade ingett en den 20 februari daterad handling så lydande:

"Byggnadsnämnden etc. bil. 16

Byggnadsnämnden beslöt:

att förslå kommunfullmäktige att anta översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Kärra inom stadsdelarna Kärra, Backa, Skogome, Tuve och Säve upprättad den 13 juni 2006 och reviderad den 20 februari 2007.

M, fp, kd ingav en skrivelse så lydande:

"Yttrande etc. bil. 17

Mp ingav en skrivelse så lydande:

"Yttrande etc. bil. 18

Vid protokollet

Agnetha Carlsson

Yttrande

~~Yrkande~~ i byggnadsnämnden, (mp), **070306**
Gällande översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Kärra.

För att undvika att människor som flyttar in i detta nya område genast ska göra sig bilberoende är det av högsta vikt att utbyggnaden av lokaltrafik står färdig samtidigt med inflyttning.

~~Vi yrkar därför på att den tänkta spårdragningen för pendeltåg. Ska vara färdig i samband med inflyttning.~~

Martin Joneskär, (mp)

Yttrande m fp kd

Byggnadsnämnden
2007-03-06
Ärende 22a-5

Ang. fördjupad översiktsplan över Kärra.

Den i den fördjupade översiktsplanen förslagna första etappen blir ett bra tillskott till bostadsmarknaden i Göteborg. I Kärras centrala delar, där ny bebyggelse förslås, finns redan bra vägnät och god kollektivtrafik. Exploateringen av området bör göras i mindre skala och omfattning än vad den fördjupade översiktsplanen föreslår. En politisk enighet finns om att i första hand förtäta centrala och halvcentrala delar av staden.

När den fortsatta utvecklingen sker anser vi att utbyggnaden görs så att bebyggelsen i första hand kopplas till Norrleden.

De skogsklädda höjderna och öppna odlingsmarkerna vid Kvillen och runt Bönered och Larsered vill vi bevara. Övriga viktiga natur och kulturvärden skall behandlas varsamt.



Britt Kjellberg
Tfn: 61 22 42

Byggnadsnämnden

Antagande av ÖVERSIKTSPLAN FÖR GÖTEBORG, FÖRDJUPAD FÖR KÄRRA

Byggnadsnämnden föreslås besluta

att föreslå kommunfullmäktige att anta ÖVERSIKTSPLAN FÖR GÖTEBORG, FÖRDJUPAD FÖR KÄRRA inom stadsdelarna Kärra, Backa, Skogome, Tuve och Säve i Göteborg upprättad den 13 juni 2006 och reviderad den 20 februari 2007.

Byggnadsnämnden beslöt den 11 januari 2005 att genomföra samråd för översiktsplanen och den 13 juni 2006 att låta ställa ut densamma. Förslaget har sänts för yttrande under tiden 26 juni - 31 augusti 2006.

Förslaget överensstämmer med kommunens gällande översiktsplan, ÖP99 som anger utredningsområde för större delen av området.

I ÖPXX, förslag till samrådshandling för ny kommunövergripande översiktsplan, anges stora delar av området i den fördjupade översiktsplanen för Kärra som framtida utvecklingsområden. Områdena är en värdefull reserv för kommande stadsutveckling på lång sikt, dvs. efter 2025. Bebyggelsen kan stärka det regionala stråket mot Kungälv. Utbyggnaden kräver stora infrastruktursatsningar, främst i form av kraftfull kollektivtrafik. Stora investeringar krävs också i kommunal service. Etapp 1 och 2 kan ses som komplettering av befintlig bebyggelse i Kärra.

De viktigaste invändningarna mot förslaget kommer från Kulturnämnden och Park – och Naturnämnden som båda avstyrker förslaget och menar att kontoret inte tagit tillräcklig hänsyn till lokala natur- och kulturvärdena i området.

Kontoret anser att intrånget i de stora lokala natur- och kulturvärdena i området är skäligt med hänsyn till möjligheten att tillskapa ett större utbyggnadsområde med verkligt god kollektivtrafik.

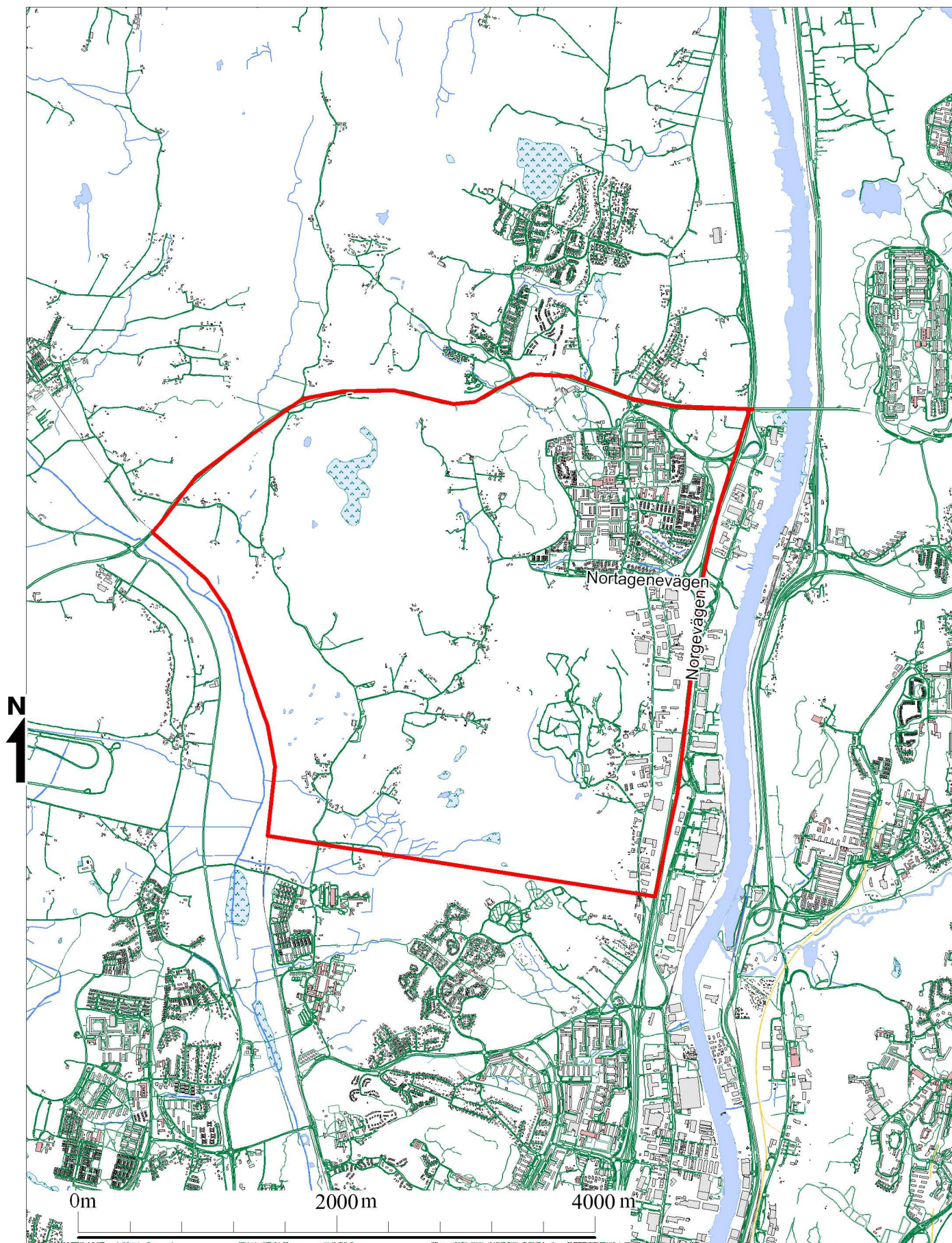
Lars Ivarsson
Stadsbyggnadsdirektör

Christer Abrahamsson
Distriktschef

ÖVERSIKTSKARTA

Översiktsplan för Göteborg -
fördjupad för Kärra

SDN Kärra-Rödbo, Backa och Tuve-Säve



Antagande av Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Kärra inom stadsdelarna Kärra, Backa, Skogome, Tuve och Säve

Förprovning Uppdrag Program Samråd Utställning **Antagande** Föhandsbesked Bygglöv

Handläggare
Britt Kjellberg

BN 2007-02-20

X

Sammanfattning

BN Utställning juni 2006

Överensstämmar med ÖP99 och ÖPXX

Stor regional betydelse. Möjliggör nytt spår med persontrafik på Bohusbanan via Kungälv ut i regionen

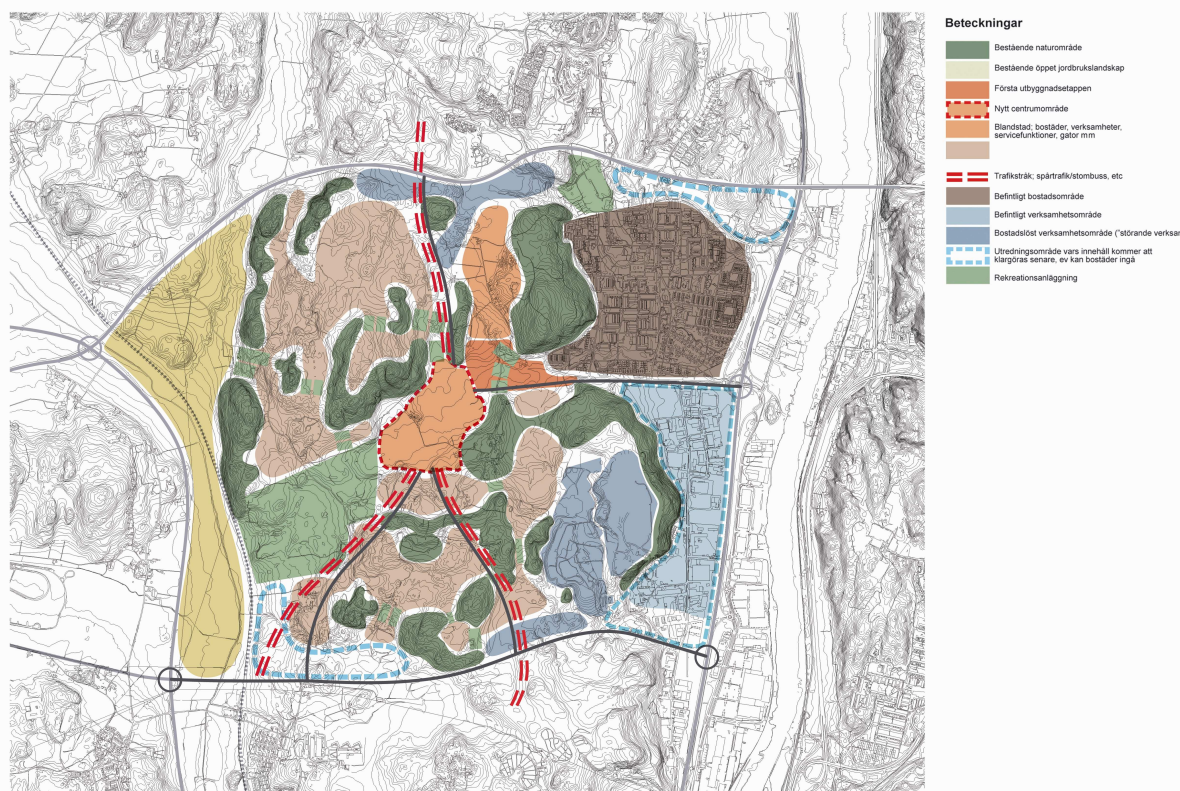
Möjlighet till många goda bostäder i kollektivtrafiknära lägen

Kulturnämnd och Park- o Naturnämnd avstyrker förslaget De anser att förslaget tar dålig hänsyn till lokala natur – och kulturvärden som delvis försvinner

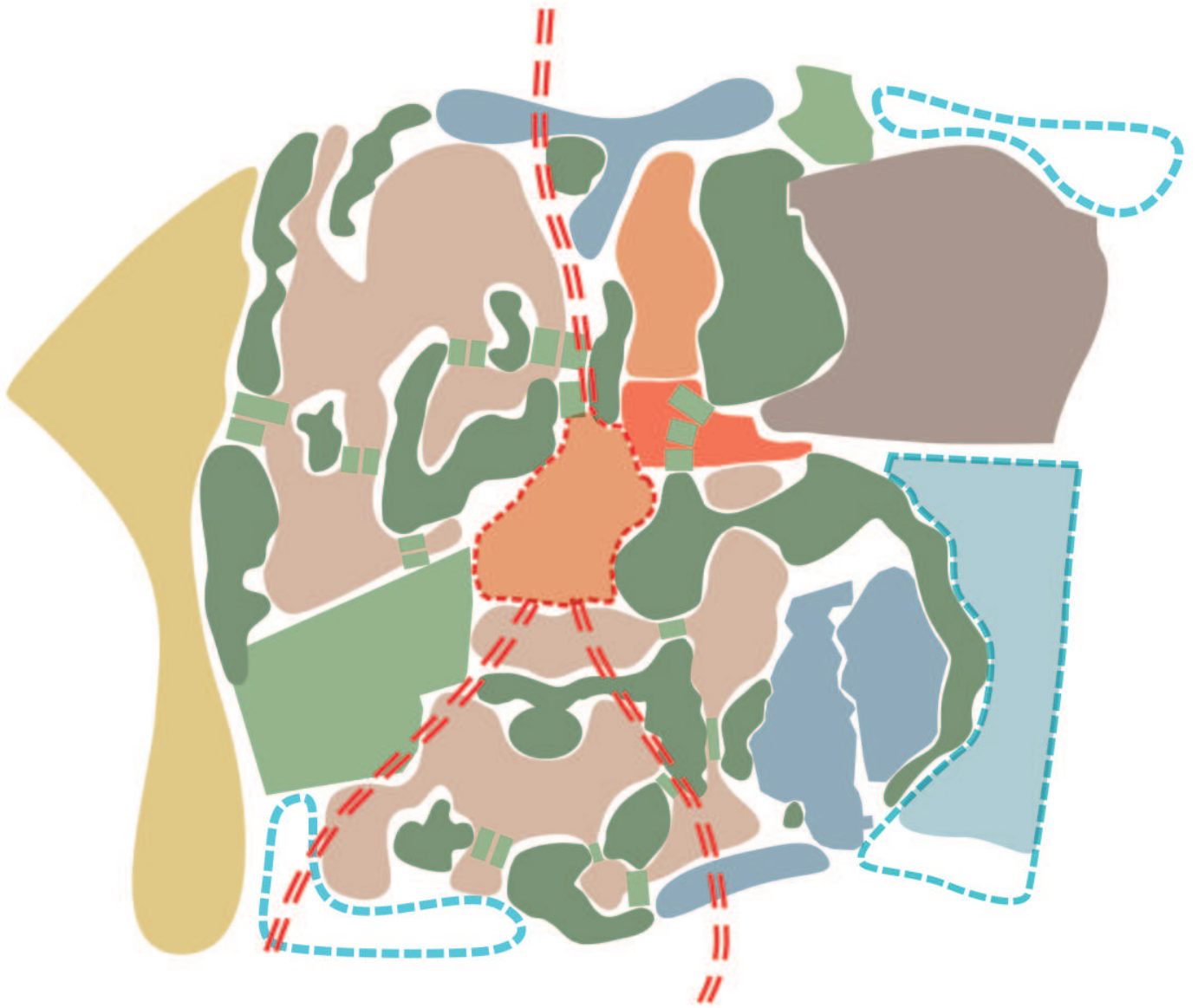
Banverket och GR planering anser att det är angeläget att berörda kommuner håller möjligheter öppna i den fysiska planeringen för en framtida järnvägsutbyggnad på det sätt som redovisas i planen

Planen har reviderats m a p utbredningen av första etappen i söder

Plankarta



KÄRRAOMRÅDET



Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Kärra
Antagandehandling

HUVUDRAPPORT

STADSBYGGNADSKONTORET I GÖTEBORG
I SAMVERKAN MED GF KONSULT AB, FEBRUARI 2007

Innehåll

Förord	1
Sammanfattning	2
Förändringar efter samråd	4
Resultatet av MKB-arbetet	6
Förslag till utbyggnadsstruktur	8
Trafikstruktur	10
Grönstruktur	12
Första utbyggnadsetapp	14
Nya Kärra centrum	18
Planenförslagets konsekvenser	24
Fortsatt arbete	25

Ledningsgrupp

Maj-Britt Olsbo	Stadsbyggnadskontoret
Lena Jacobsson	Stadsbyggnadskontoret
Peter Junker	Fastighetskontoret
Inger Gennerud	Fastighetskontoret
Jan Rinman	Trafikkontoret

Projektledning

Britt Kjellberg	Stadsbyggnadskontoret
Bo Harlén	GF Konsult AB

Medverkande tjänstemän

Eva Tenow	Stadsbyggnadskontoret
Göran Bergh	GF Konsult AB

Diarienummer 0714/03



Denna fördjupning för Kärrea redovisas i:

dels en HUVUDRAPPORT - denna rapport
dels en BILAGA med de kapitel, bl a förutsättningar, som fanns i samrådshandlingen och som fortfarande gäller.

Övriga handlingar i ärendet:

Samrådsredogörelse

Natur & kulturstudie Kärrea, Göteborg Stadsmuseum 2004

Området väster om Kärrea, förslag till utbyggnad, Park- och naturförvaltningen 2004

Västra Kärrea, Förslag till spårreservat - alternativ i ytläge, Sweco VBB april 2006

Miljökonsekvensbeskrivning - GF-Konsult AB, oktober 2005

Vidare finns:

Strukturstudien Östra Hisingen, 2003

K 2020 Framtidens kollektivtrafik i Göteborgsområdet - förslag till målbild, juni 2005

Hur 2050 Framtida regionstruktur - storlek och kärnstruktur, framtidsbilder av en långsiktigt hållbar Göteborgsregion omkring år 2050

Spår 2050 - idéstudie, Framtida tågsystem och bebyggelsestruktur i en långsiktigt hållbar region kring Göteborg

Förord

Uppgiften är att utarbeta en fördjupning av Göteborgs översiktsplan för området väst och sydväst om Kärrea - "Kärreaområdet" i avsikt att

- skapa underlag för fortsatt detaljplanearbete
- utveckla ett stadsområde med blandning av bostäder, centrumfunktioner och arbetsplatser, dvs en modern blandstad
- möjliggöra att den nya stadsdelen på sikt kan försörjas med spårtrafik, där Kärreas nya centrum får en terminalfunktion
- genom planering och gestaltning medverka till förutsättningar för ett stadsliv där människor blandas och segregat boende undviks
- kunna påbörja en första etapp av bostadsutbyggnad som svar på ett stort behov hos såväl staden och dess invånare som näringslivet

Kärreaområdet är ett stort exploateringsområde med relativt enkla förutsättningar för utbyggnad av infrastruktur. Konflikter uppkommer med vissa allmänna intressen. De kan i någon mån bemästras men inte helt elimineras. Lokala intressen i Kärrea ska beaktas i den mer detaljerade utbyggnadsplaneringen. Genomförbarheten av en större utbyggnad bedöms som god.

Målet är att hitta en långsiktig utbyggnadsstrategi som medför en naturlig koppling till den befintliga bebyggelsen i Kärrea och centrala staden.

Sammanfattning

Planområdet omfattar totalt drygt 1200 ha. Det kan rymma 10-12000 nya bostäder för ytterligare 20-25000 invånare, utöver de cirka 6500 som idag bor i området.

Planen redovisar utgångspunkterna för gestaltningen av den första utbyggnadsetappen och av centrumområdet. Planen anger också enkla rekommendationer för den fortsatta utformningen av bebyggelsen, som i huvudsak ska ta tillvara lokala förutsättningar.

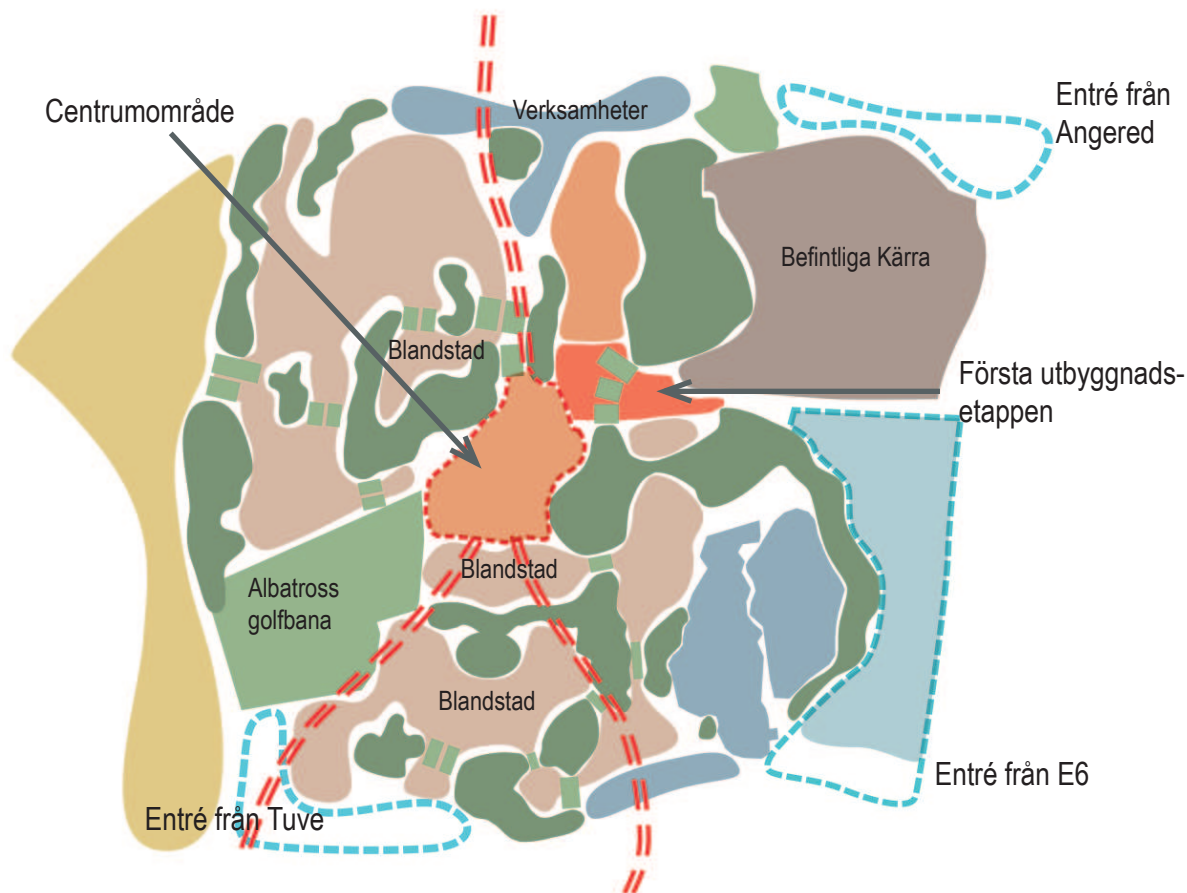
Ett uttalat mål i arbetet med planen har varit att inte "låsa" för mycket av området, utan erkänna den osäkerhet som är förknippad med långa tidsperspektiv och omfattande planering. Endast det som är rimligt överblickbart i tid eller kopplat till någon absolut restriktion läggs fast.

Utgångspunkterna i arbetet har varit att hitta viktiga (både befintliga, bevarandevärda och önskvärda) samband, stråk och restriktioner inom området. Det gäller såväl topografiska, gröna, infrastrukturella som användningsmässiga stråk. Mellanrummen mellan stråken blir exploaterbar mark och där stråken korsar varandra, i noderna, kan särskilda centra uppstå.

De här resonemangen ligger till grund för lokaliseringen av lämpliga exploateringsområden och framförallt har det stärkt preciseringen av den första utbyggnadsetappen.

Första etappen

Denna fördjupade översiktsplan föreslår att det första bostadsområdet byggs norr om Böneredsåsen, mot Larsered, vilket ger en stark koppling till det befintliga Kärra. Här



vägspår sammanlänkas i det Nya Kärra Centrum.

0 500 1000 m

finns goda förutsättningar för trafikförsörjning, teknisk försörjning, service etc, redan nu. Den första etappen beräknas kunna omfatta ca 500 lägenheter och byggas ut inom de närmaste fem åren. Läget för första etappen lämnar handlingsutrymme för fortsatt utveckling av huvudvägar och kollektivtrafikstråk i den centrala delen av området.

Blandstad

Hela utbyggnaden av Kärra föreslås ske i form av blandstad, dvs en stad där bostäder, bostadskomplement, handel och verksamheter tillåts blandas. Bebyggelsen uppförs normalt till 2 à 4 våningar, eller kanske 3 våningar motsvarande den göteborgska landshövdingehusbebyggelsen. En något större höjd kan vara lämplig i vissa stråk eller mindre centra.

Centrum

Centralt i planområdet föreslås en utveckling av ett centrum. Detta område är plant och lämpar sig för tät bebyggelse. Centrumområdets drygt 40 ha kan rymma ca 2000 lägenheter (50 lgh/ha) integrerat med verksamheter och servicefunktioner. En stor del av byggnaderna här kommer att rymma verksamheter i bottenvåningarna och bostäder i de övre. Det ger en god grund för ett ”stadsliv”. Bebyggelsen inom centrumområdet ska vara tätare och högre än bebyggelsen i övrigt. Den föreslagna täta bebyggelsen i de centrala delarna innebär rimliga gångavstånd till all service.

Fortsatt utbyggnad

Utöver första utbyggnadsetappen och centrumområdet redovisar planen stora utbyggnadsområden för fortsatt utbyggnad av blandstaden. Tidshorisonten måste ses som lång för ett fullständigt genomförande vilket också krävs för att få en lyckad blandstad. Utrymme måste också alltid lämnas för framtida ”infillprojekt”. Egentligen blir ju en stad aldrig färdigbyggd.

Verksamheter

Planen visar även en del områden som blir särskilt lämpliga för verksamheter med stora krav på trafiktillgänglighet och vilka innebär miljöstörningar och därmed också är svåra att inordna i blandstaden.

Grönstruktur

Planförslaget anger en tydlig grönstruktur, bestående av naturmark m m som länkas samman genom anlagda grönytor av olika slag. På så sätt bevaras naturmarken på Jämmerberget, bybebyggelsen på Böneredsåsen med omgivning, Clarebergs ridanläggning och del av Albatross golfbana. Kvilleddalgången förblir öppet jordbrukslandskap.

Spårtrafik

Det föreslagna järnvägsstråket ska ses som en möjlig persontrafiklänk till Bohusbanan. Denna länk kan förlängas norrut genom Rödbo och vidare till Kungälv stad.

I övrigt redovisas ett möjligt kollektivtrafikstråk från Backa.

Entréerna

Planen pekar ut entréerna mot Angered, Tuve och E6 som intressanta utvecklingsområden med extra potential av lättillgänglighet och annonsläge. Entréområdena är betydelsefulla för Kärraområdets integration med omgivningen.

Verksamhetsområdet utmed E6´s västra sida ingår i en ”Studie av förutsättningar för handel inom verksamhetsområden utmed Kungälvsleden”.



Befintliga bostadshus i Kärra från 1960-talet



Nya bostadshus vid Ekmanska sjukhuset

Förändringar efter samråd

En samrådshandling har varit föremål för remiss under våren 2005. Den avgörande frågan har blivit om den föreslagna spår-möjligheten ska ses som så angelägen att bevarandebestånderna i de centrala delarna inom Kärraområdet får hållas tillbaka.

Delvis med anledning av nya regler för miljöbedömningar men framför allt beroende på tidiga invändningar från Park- och naturförvaltningen utarbetades en omfattande miljökonsekvensbeskrivning, MKB, under hösten 2005. Under hösten fortskred även arbetet med K2020 och HUR 2050 vilka båda ger underlag för det fortsatta arbetet med kollektivtrafiken genom Kärra.

Resultaten i Miljökonsekvensbeskrivningen pekar på allvarlig påverkan vid ett genomförande av planförslaget i de centrala delarna där bl a den första etappen var planerad. Böneredsåsen med omgivande dalgångar bedöms ha stora bevarandevärden som bland annat öppna landskap.

Kärraområdet bör ses som en stor och strategisk utbyggnadsreserv. Detta påtalas inte minst vid överläggningar med regionföreträdare där Kärra ses som ett viktigt utbyggnadsområde i det norra stråket mot Kungälv, Stenungsund och Uddevalla. I detta stråk är det möjligt att i framtiden bygga bostäder med mycket god kollektivtrafik. Skapas ett tillräckligt stort underlag kan det ske en spårutbyggnad.

Vid förnyad prövning med bl a trafikföreträdare har det bevästs att utbyggnad inom Kärra bör starta vid befintliga Kärra och trafikmatas via Nortagenevägen så att merparten av den sydgående trafiken sker via E6. En koppling till Norrleden bör även kunna byggas tidigt.

Ett eventuellt spår för persontrafik i form av ett sidospår till Bohusbanan genom Kärra

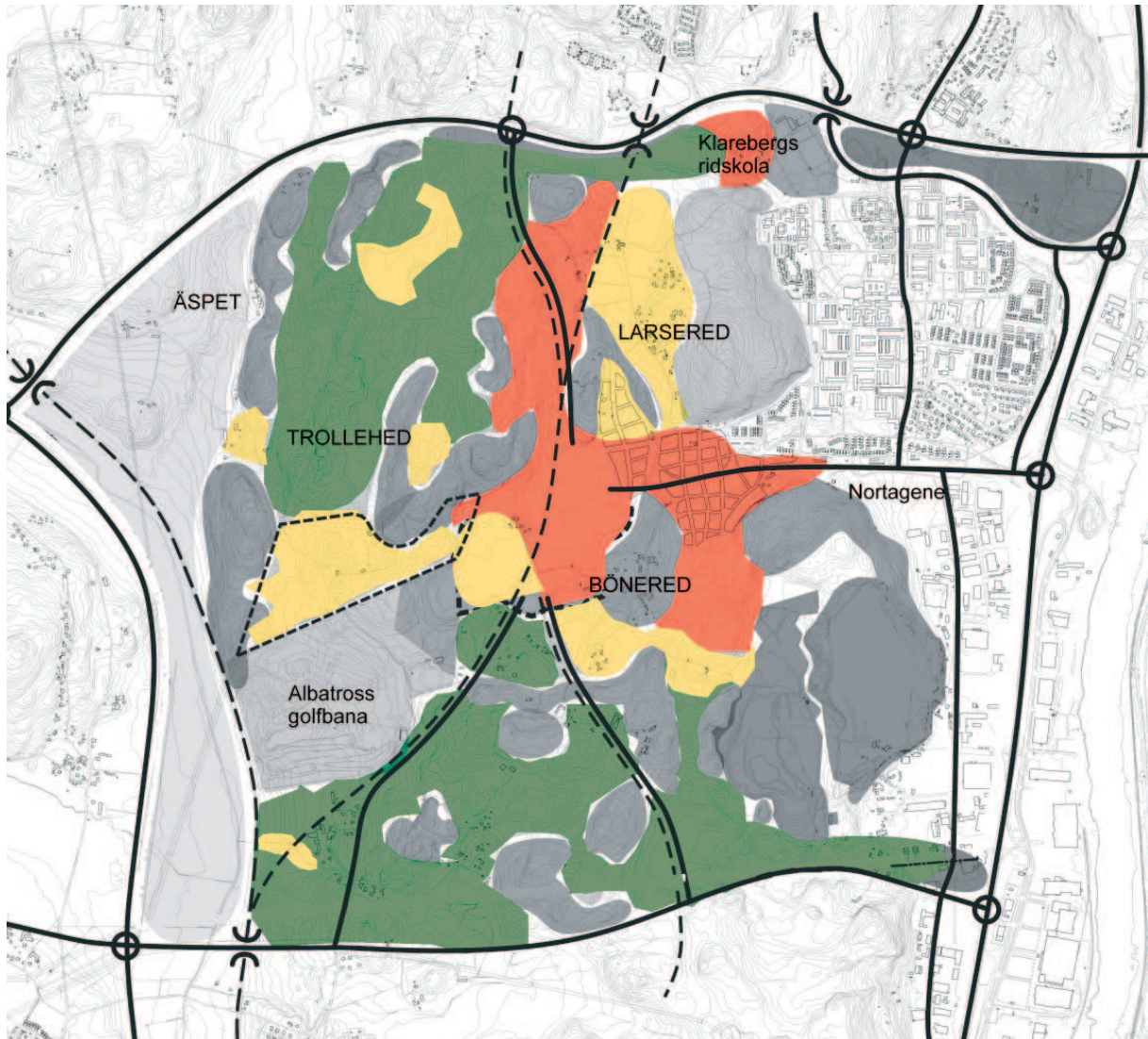
måste ha ett stationsläge strax väster om Böneredsåsen, ungefär såsom skisserades i samrådshandlingen. Detta spår kan fortsätta genom Kärra och Rödbo för att via Kungälv centrum sedan åter knyts till Bohusbanan i trakten av Kareby.

Stadsbyggnadskontorets kommentar

Stadsbyggnadskontoret bedömer alltså att denna möjlighet att i framtiden kunna spåransluta stora kapacitetsstarka exploateringsområden, dvs både Kärra och Rödbo, är så unik och av så stor strategisk betydelse att möjligheten bör hållas öppen. Detta innebär bl a att det krävs ett stort befolkningsunderlag inom gångavstånd till stationen och en relativt ”tät” kärna av centrumkaraktär. Tillgängligheten för gående måste vara mycket god. För detta krävs en relativt stor och huvudsakligen relativt plan markyta. Inom Kärraområdet finns det bara ett område där en station kan ordnas på detta sätt.

Spårläget har därför studerats ytterligare med avseende på de radier och profiler som Banverket kräver av en framtida anläggning. Detta för att kunna lägga fast den korridor som behövs som reservat. Utöver ett huvudförslag finns även ett alternativt läge, se sid 11. Båda innebär att spårdragning inom Kärraområdet i huvudsak sker i marknivå. Norr om Norrleden fordras viss tunneldragning.

Bearbetningen av planen till föreliggande utställningshandling innebär att kommunen skapar förutsättningar för ett framtida sidospår till Bohusbanan genom Kärraområdet och Rödbo. Möjligheten att härigenom skapa ett gott underlag för persontrafik på Bohusbanan bedöms vara av stor betydelse för hela regionens utveckling.



Notera att bildens utbyggnadsområde och vägar är hämtade ur samrådshandlingen.

Grad av påverkan

- Stor påverkan. Befintliga värden påverkas på sådant sätt att de kan vara svåra att bevara vid en exploatering.
- Måttlig påverkan. Befintliga värden kan delvis påverkas negativt.
- Liten påverkan. Befintliga värden kan till stor del bevaras vid anpassad exploatering.
- Områden som inte har föreslagits som bebyggelse

0 500 1000 m

Resultatet av MKB-arbetet

Denna redovisning är hämtad ur MKB's sammanfattning till vilken vidstående karta hör.

Området utgörs till största delen av skogsklädda höjder med öppna odlingsmarker i dalgångarna, vid Kvillen och runt Bönered och Larsered. I väster ligger Albatross golfbana och i norr finns Clarebergs ridanläggning med ca 50 hästar. Närmast motorvägen i öster ligger Tagene bergtäkt, norr om denna bostadsområden kring nuvarande Kärra centrum.

Planområdet har höga natur-, kultur- och landskapsvärden som delvis försvinner vid en utbyggnad. Det gäller främst det öppna kulturlandskapet vid Bönered och Larsered. Det uppstår alltså tydliga konflikter mellan dessa nuvarande värden och planförslaget. Det torde vara omöjligt att exploatera en ny stadsdel utan att påverka miljön och landskapet. Skydd av mindre objekt och viss anpassning till befintliga förhållanden kan lösas i detaljplaneskedet.

Clarebergs ridanläggning och Albatross golfbana är betydelsefulla rekreationsanläggningar som kommer att sparas. Utöver dessa har området också höga rekreationsvärden kopplade till natur och kulturlandskapet. Samtidigt som en exploatering delvis bebygger rekreationsområden gör också planen det möjligt för fler att uppleva området och dess kvarvarande värden.

En utbyggnad enligt planförslaget medför en betydlig trafikökning jämför med dagsläget. Planen förutsätter, och ger utrymme för en god kollektivtrafik. Det är ett måste om trafiksituationen och framförallt luftmiljön inte ska försämrats. Det handlar inte så mycket om förhållandena i Kärraområdet utan på centrala Hisingen och Göteborg, där miljökvalitetsnormerna för t.ex partiklar

redan idag överskrids. En ny, större, bebyggelse lite utanför centrum får direkt konsekvenser för luftmiljön i Göteborg.

Planen ger utrymme för att skapa en god boendemiljö i framtiden, med blandad bebyggelse, rekreationsområden, tydligt centrum med utökade servicefunktioner, bra vägnät och god kollektivtrafik. Andra miljöfaktorer, än nu nämnda, berörs av utbyggnaden, men det är frågor som kan hanteras i kommande detaljplaneskede.

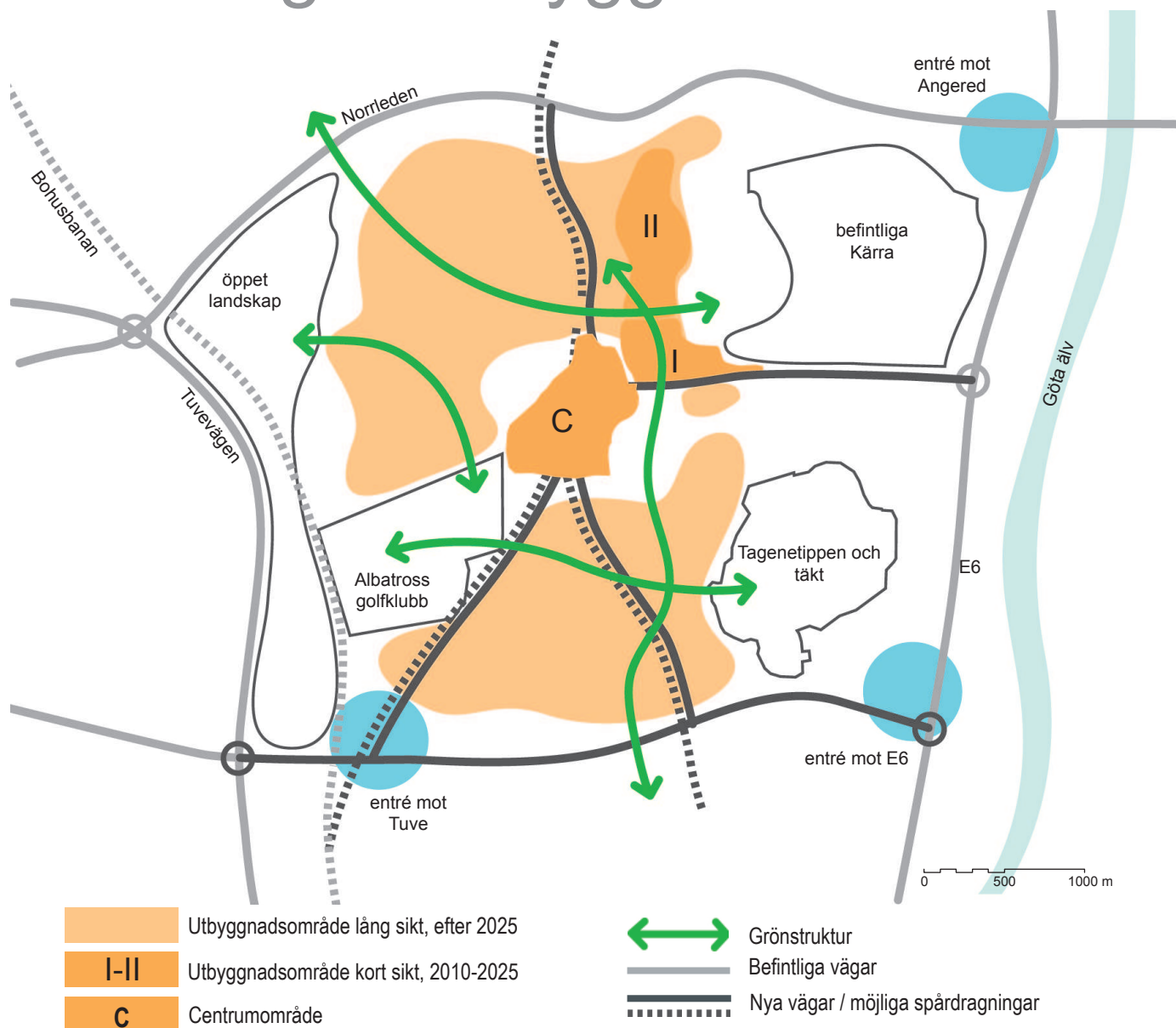
Med syftet att ge en översiktlig bild av planförslagets miljökonsekvenser har graden av påverkan rangordnats i de utbyggnadsområden som föreslås i planförslaget. Graden av påverkan visas i vidstående karta.

Stadsbyggnadskontorets sammanfattande bedömning

Ett genomförande av planförslaget innebär alltså att viktiga natur- och kulturvärden inte kan bevaras. Värdena är dock inte klassificerade som riksintressen.

Möjligheterna att utveckla spårtrafik inom en omfattande ny bebyggelse måste ses som en långsiktig miljövinst.

Förslag till utbyggnadsstruktur



Förslaget huvuddrag

I arbetet med planen har ett mål varit att inte låsa för mycket inför framtiden, utan erkänna den osäkerhet som är förknippad med långa tidsperspektiv och omfattande planering. Endast det som är rimligt överblickbart i tid eller kopplat till någon absolut restriktion bör och kan läggas fast.

De föreslagna utbyggnadsområdena består av en väl avvägd blandning av bebyggelse och grönområden, parker och sparad naturmark. Alla områden ska byggas ut med den befintliga naturen som utgångspunkt.

Bebyggelsestyp och höjd beror på terrängens förutsättningar men i normalfallen är 2-4 våningar att rekommendera. En något större höjd kan vara lämplig i vissa stråk eller mindre centrum.

Väster om Jämmerberget öppnar sig ett känsligt landskap där bebyggelsen omsorgsfullt måste placeras så att ravindalen blir tydlig. Området söder därom ligger planare och kan byggas ut med kvartersstadens kvaliteter och hus i 2-4 våningar. Böneredsåsens småskaliga bebyggelse kan kompletteras med småhus placerade utmed

den befintliga gamla Böneredsvägen och området norr om golfbanan kan kanske byggas ut med högre hus som får stöd i det bakomliggande berget. Här erbjuds även en härlig utsikt över golfbanan och Kvilledalen.

Utbyggnadsområden

Planen redovisar stora utbyggnadsområden som ska innehålla blandstad eller verksamheter. Den visar den möjliga bebyggelseutvecklingen i Kärraområdet på längre sikt med ungefärliga gränser. De renodlade verksamhetsområdena uppstår troligen längs trafiklederna där det är mindre lämpligt att bygga bostäder. Även Tagenetakten kan utvecklas som verksamhetsområde när täkt- och deponiverksamheten där upphör. Planen pekar också ut entréerna mot Angered, Tuve och E6 som intressanta utvecklingsområden med hög tillgänglighet och stort annonsläge. Entréområdena blir betydelsefulla för Kärras integration med omgivningen och kommer att utformas med olika innehåll och karaktär men med Kärraidentitet.

Centrumområdet

I planområdets centrala del kan ett större centrum utvecklas. Detta område är plant och lämpar sig för tät bebyggelse. Centrumområdets drygt 40 ha skall kunna rymma 2000 lägenheter (50 lgh/ha) integrerat med verksamheter och servicefunktioner. En stor del av byggnaderna i centrumområdet kommer att rymma verksamheter i bottenvåningarna och bostäder i de övre. Blandningen av funktioner innebär en god grund för stadsliv. Bebyggelsen inom centrumområdet förutsätts vara tätare och högre än bebyggelsen i övrigt. Den föreslagna täta stadsbebyggelsen i de centrala delarna ska innebära rimliga gångavstånd till all service.

Övriga mindre närcentra

Det stora underlaget inom Kärraområdet innebär behov av flera små lokala centrum motsvarande det som finns i det befintliga Kärra. Minst ett ytterligare bedöms rimligt, dvs ett nytt i nordvästra delen, utöver det

som på sikt integreras i stadsdelscentrum. Ett bostadsnära centrum innehåller en à två livsmedelsbutiker, ytterligare några butiker och viss service. Bostadsnära centrum brukar bestå av mellan 3 000 och 7 000 m² uthyrbar yta och ha upp till 15 000 invånare i sitt marknadsområde. Skolor, daghem och vårdcentral är vanliga inslag utöver livsmedelsbutik, kiosk och frisör. Storleken bestäms av hur många invånare som bor i marknadsområdet och vilken grad av service som planeras.

Entréer/portar

Entréerna till Kärra är viktiga platser som alla knyter till andra större stadsområden. Det nordöstliga hörnet utgörs idag av ett stort trafikområde som både är svårorienterbart och svårtillgängligt. En väl utformad entré mot Angered skulle kunna utgöra en bra koppling till de nordöstra stadsdelarna och det centrum med bla a gymnasium som finns där.

Entrén i sydväst leder från Skogome över Bohusbanan till Tuvevägen och vidare västerut mot Säve flygplats med sin nya entré och de verksamheter som kan tillkomma i detta område.

Den föreslagna ”tvärleden” kan bli en port mot E6. Utefter leden kan verksamheter med intresse av närhet till E6 etableras. Ett nytt mot på E6 kan i sin tur i framtiden kopplas till Rv 45 via en ny förbindelse över älven.

Första utbyggnadsetappen

Första utbyggnadsetappen är området öster och norr om Böneredsåsen. Detta ger en stark koppling till det befintliga Kärra och goda förutsättningar för trafikförsörjning, teknisk försörjning, service etc, redan initialt. Den första etappen kan omfatta ca 500 lägenheter och byggas ut inom de närmaste fem åren. Läget för första etappen lämnar handlingsutrymme för fortsatt utveckling av huvudvägar och kollektivtrafikstråk centralt i området.

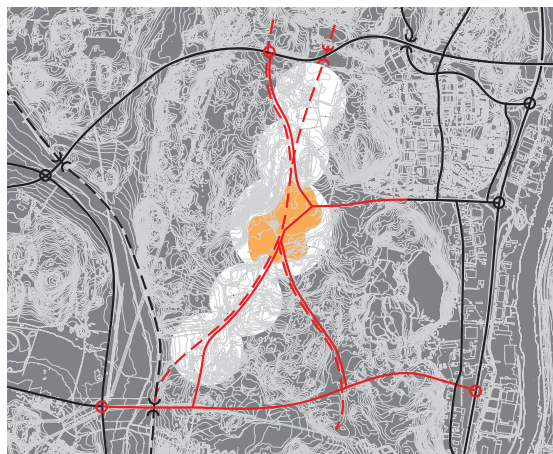
Trafikstruktur

Planen föreslår en utformning av trafiksystemet inom Kärraområdet där vägar och gator inte bildar barriärer i de nya stadsdelarna. Därför bör de behandlas som just stadsgator. Det är inte vägar utan gator som ger staden dess puls.

Planen föreslår en trafikstruktur som bygger på inifrånmatning. Huvudvägar byggs från de omgärdande lederna in till centrala Kärra, där trafiken fördelas i ett gatunät. Målet är flexibilitet, genomsläpplighet och valmöglighet men också säkerhet för fotgängare, cyklister och motortrafik.

För kollektivtrafiken anges alternativa nord-sydliga stråk (för spår och buss), som passerar centrum i området.

Kollektivtrafiken ges hög prioritet. Det är ett tänkbart sätt att begränsa biltrafikutvecklingen. Behovet av en spårtrafikering av/och genom Kärraområdet har stärkts under de senaste åren, bla för att möjliggöra en önskvärd regionutveckling. Planbilden redovisar ett spårålägg som torde ge största möjliga befolkningsunderlag. Spåret blir en ny väg för Bohusbanans persontrafik, med möjlighet att via Rödbo också ansluta till Kungälv stad. Det kan bli fråga om en kombination av järnvägstrafik och spårvägs- trafik.



Principer för kollektivtrafik genom Kärra

Kärraområdet kan i framtiden bli trafikmatat via en länk till Bohusbanan. Tre spårlinjer har studerats i ytläge och två spårinjer i bergtunnel öster om golfbanan. Linjerna lämnar Bohusbanan i Skogome och och svänger österut in i Kärra genom det framtida centrumområdet fram till ett föreslaget stationsläge.

Gatusystemet kommer att byggas ut i takt med områdets tillväxt. Den första utbyggnadsetappen trafikmatas genom Nortage- nevägen, som alltså förlängs. En stombuss- trafikering kan ske eftersom bebyggelsen här blir relativt tät. En sådan stombusslinje kan antingen gå genom det befintliga Kärra och ut på E6 eller direkt till Kärramotet. Det primära målet antas vara Knutpunkt Hjalmar.

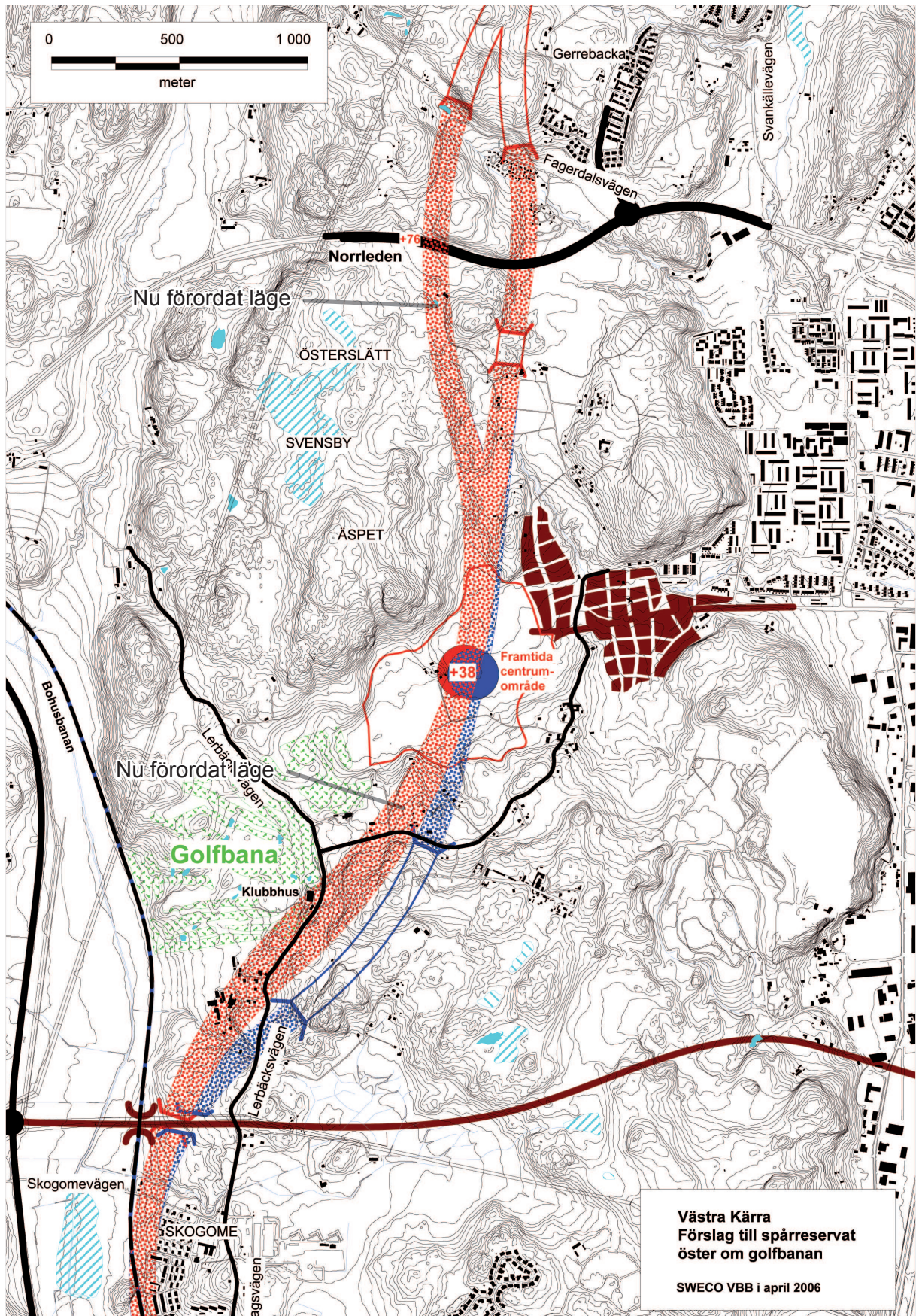
Om den fortsatta utvecklingen sker som skisserats så byggs från Norrleden en ny huvudgata på vilken en stombusslinje kan dras.

I centrumområdet kommer några stombusslinjer att mötas. Den redovisade spår- förbindelsen kommer troligen inte till under den närmaste tiden, men beredskap skall hållas. Under alla förhållanden kommer det ganska snart att inom centrumområdet finnas någon form av terminalfunktion.

Kärraområdet kommer dessutom att innehålla ett antal lokala busslinjer.

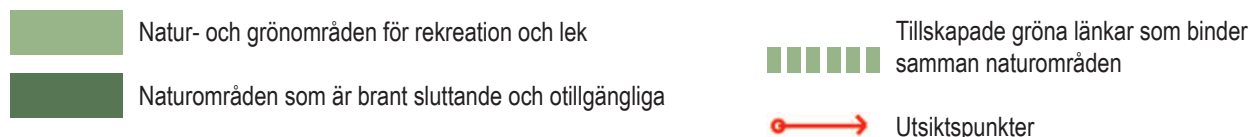


Sektion genom länken från söder, pulsådern in till Kärra centrum, både för bilar, cyklar och kollektivtrafik. En bred sektion ger plats för olika trafikslag. Här visas spårväg i gatan.



Noteras bör att etapp I på bilden härrör från samrådshandlingen

Grönstruktur



Målet är en grönstruktur där grönytor samordnas som platser och stråk för olika aktiviteter. såsom:

- identitetsskapande element för den nya stadsdelen och som fond och delare mellan exploateringsområden.
- lättillgängliga grönytor för lek och vila. Gång- och cykelstråk, gator och vägar, allmänna rekreationsytor ska placeras i direkt anslutning till grönytor i så stor utsträckning som möjligt.
- möjlighet till ett hälsosamt friluftsliv och till fina naturupplevelser. Promenad- och löparstråk, sittplatser, lektyor, utsiktspplatser gör dessa ytor mer lättillgängliga och attraktiva.

Grönstrukturen blir ett system där naturen förankras i bebyggelsen genom stråk, smala vattendrag, gång- och cykelvägar, trädplantering längs gatorna, mm. Gemensamt för områdets delar är att de omgärdas av eller innehåller grönytor och naturmarkspartier av varierande storlek som varken kan eller bör bebyggas.

Gatumiljöerna måste utformas med särskild omsorg. Staden sedd från gatan är den bild som de flesta människor tar med sig.

Planen anger en tydlig grönstruktur. Naturmarken på Jämmerberget bevaras liksom bybebyggelsen på Böneredssåsen med viss omgivning, Albatross golfbana (dock ej den del som medgivits tillfälligt lov) och Clarebergs ridanläggning med viss omgivning. Jordbrukslandskapet i Kvilledalen behålles öppet.

Grönstrukturen ska stödja, berika och länka samman de nya stadsdelarna i Kärra. Elementen i grönstrukturen är:

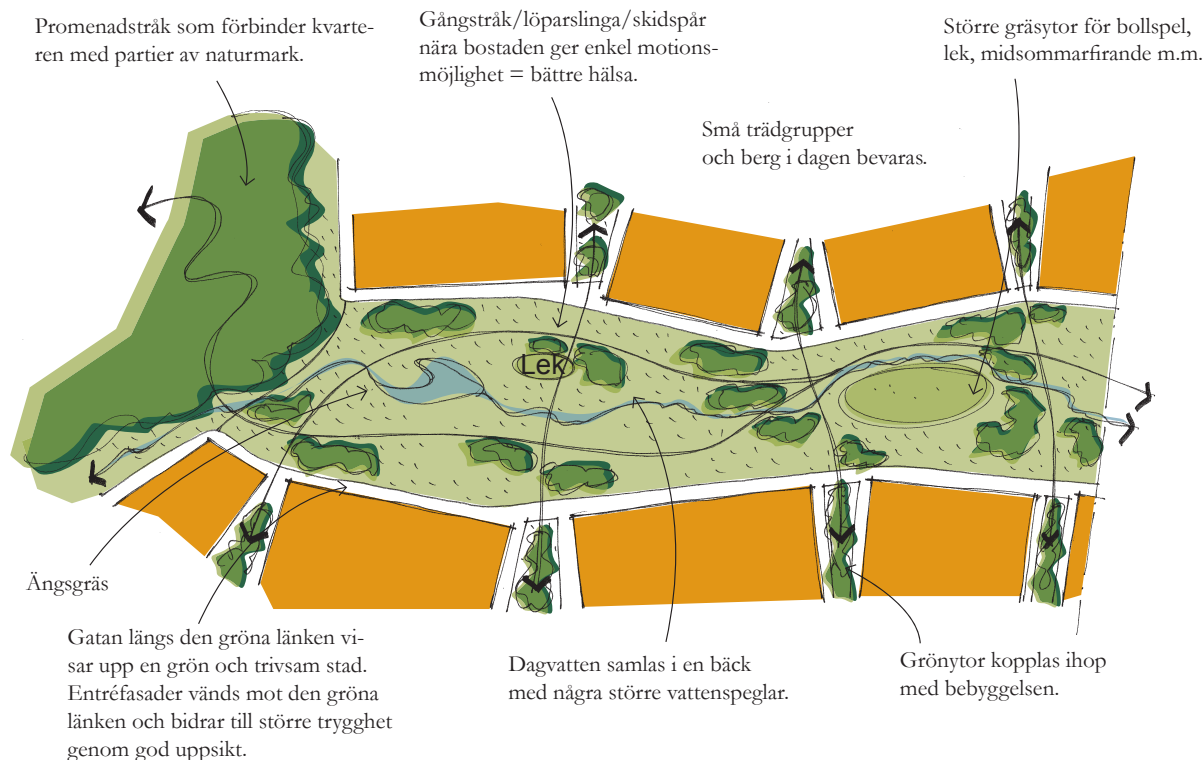
- grönytor som av kultur- eller rekreationsskäl inte bör bebyggas
- gröna länkar, kortare anlagda grönsträckor som binder samman ovanstående grönytor.
- brant sluttande terräng som är svårtillgänglig och mycket svår att bebygga.
- förorenad mark som inte får bebyggas men som kan utnyttjas för rekreativändamål



Idésektion av bebyggelsens möte med naturområde

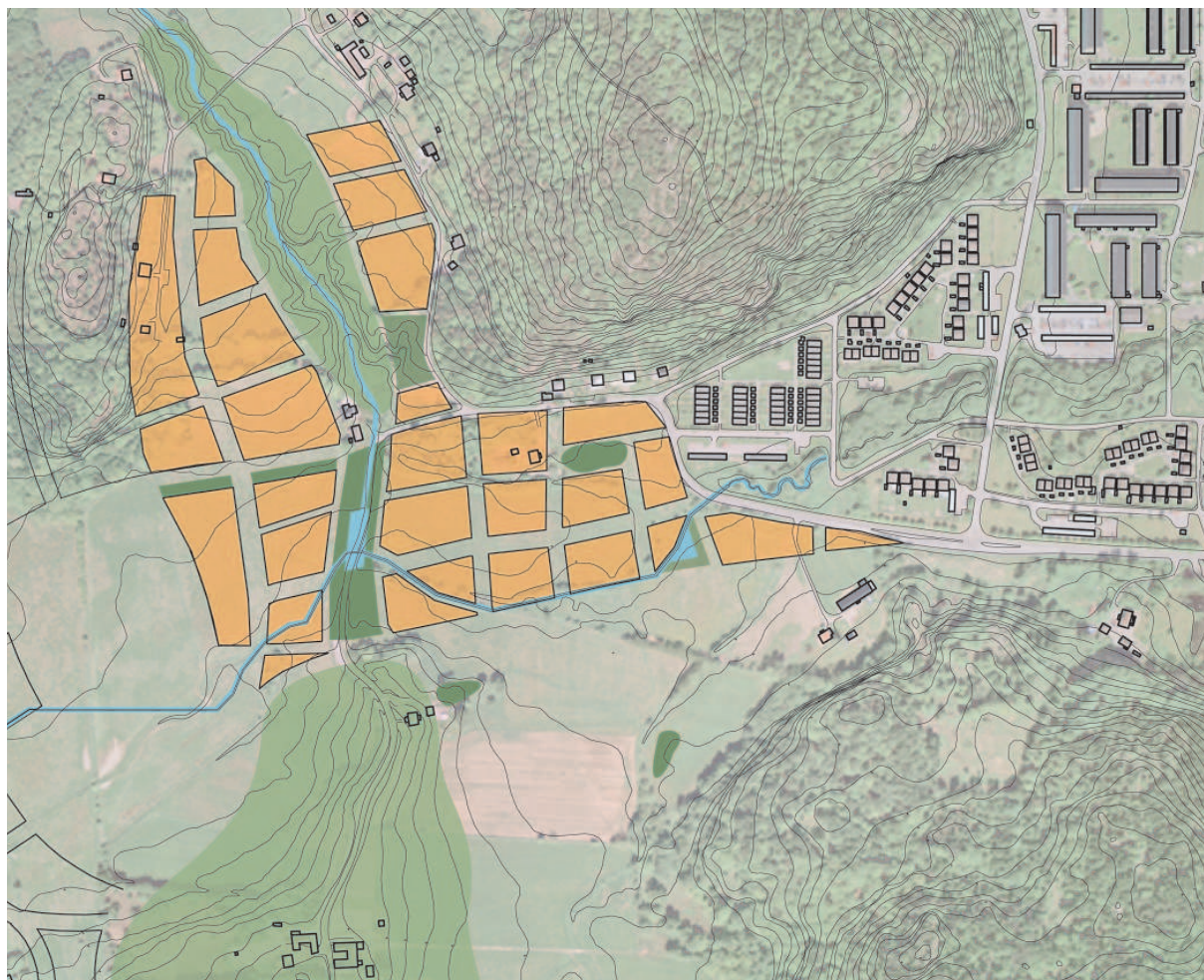
Stadsbyggnadskontorets kommentar

När det gäller värdet av Bönereds by med sitt omgivande öppna odlingslandskap har ingående studerats i planarbetet. Förutsättningarna för ett långsiktigt hållbart bevarande av detta öppna betade landskap bedöms som små. Skulle området utnyttjas för bete lägger detta restriktioner på omgivningen. Planförslaget lämnar utrymme för en kulturanpassad utveckling av Bönereds by. Byvägen kan få tillskott av hus som förstärker dess dominans över omgivningen. Böneredsåsen kan alltså inordnas på ett rimligt sätt i det framtida "stadslandskapet".



Det stadsmässiga parkstråket, principskiss. Som en viktig del i Kärras gröna struktur anläggs gröna länkar som knyter ihop de naturliga grönområdena och stråken. Innehållet får variera efter behov och platsens förutsättningar. Skissen visar några möjligheter.

Första utbyggnadsetappen



Den första etappen omfattar totalt ca 16 ha. Entrén mot/övergången från befintliga Kärra blir en viktig gestaltungsfråga.

Den första delen av Kärraområdets utbyggnad är mycket viktig. Det intryck som den ger kommer att prägla synen på Kärraområdet under lång tid. Det är därför viktigt att den första etappen direkt blir den blandstad som av många skäl är önskvärd. Den ska innehålla så många som möjligt av de kvaliteter som Kärraområdet i sin helhet står för.

Den första etappen föreslås eventuellt till ca 500 nya lägenheter.

Läget

Första etappen ska ansluta till det befintliga Kärra. I ett första skede kommer det att byggas en stor del bostäder och en liten del service. Det är därför en fördel om den första etappen på nära håll har tillgång till

den befintliga, redan uppbyggda servicen i nuvarande Kärra. Med tiden, när Kärraområdet byggs ut vidare och centrumområdet utvecklas kommer även serviceverksamheterna att öka och det nya området blir mer självförsörjande.

Med närheten till det befintliga Kärra blir insatserna för att få till stånd en fungerande trafikstruktur rimliga. Det går att bygga vidare på redan befintlig vägstruktur. Tuvevägen, i planområdets sydvästra hörn, klarar inte att ta emot den mängd bilar som den första etappen genererar. Därför måste trafiken ledas ut på E6 respektive Norrleden. Lokaliseringen av första etappen blir då logisk även ur den aspekten.

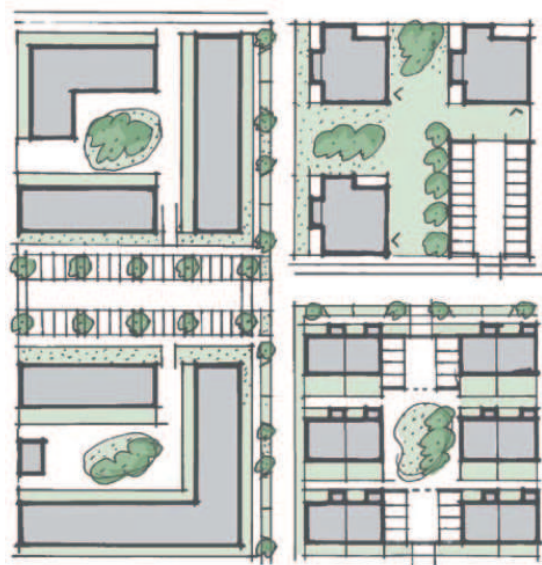
En annan viktig anledning för att lokalisera första etappen så långt österut som möjligt är att inte ta in anspråk mark i det tänkta centrumområdet. Detta område för framtida centrumfunktioner och bostäder måste få utvecklas i sin egen takt och skapa sin egen utbredning.

Lokaliseringen av första etappen är också lämplig ur en topografisk aspekt. Det är ett relativt plant område.

Det mest påtagliga i förslaget är det nord-sydliga grönstråket som går tvärs igenom området. I söder utgörs den av Böneredsåsen och i norr av Larseredsravinen. Dessa länkas samman av ett mer stadsmässigt utformat grönstråk. Eftersom det på ett tidigt stadium bör markeras att dessa grönstråk blir ett väsentligt inslag i Kärraområdet, definieras ursparningen med bebyggelse på båda sidor redan i första etappen. Detta ligger till grund för första etappens gränsdragning i väster.

En enkel kvartersstruktur

En uttalad utgångspunkt i arbetet med första etappen har varit att lägga grunden till en blandstad. Den stadsstruktur som bäst motsvarar blandstadsbegreppet och som dessutom har en inbyggd flexibilitet över tiden är en enkel rutnätsstruktur. Men det är viktigt för förståelsen av resonemanget att se kvarteren som just en kvartersstruktur och inte som en bebyggelsestruktur. Kvarteren måste kunna innehålla olika typer av bebyggelse, eller ingen bebyggelse alls och framför allt kunna förändras över tiden. Vid första utbyggnaden ska kanske lämnas tomrum som kan fyllas senare. En sådan växande kvartersstad ger den största möjligheten till en blandad bebyggelse, blandade verksamheter och därmed också möjlighet för en blandad befolkning. Kvartersstaden ger många olika möjligheter att röra sig i och genom. Den filtrerar och sprider ut de olika rörelserna och skapar en levande stad även bortom de centrala stråken.



I en kvartersstad får gatan stor betydelse. Gatan blir en intim del av staden och utformar man gaturummet "rätt" har man grunden till en levande stad som är trivsam och säker att röra sig i.

Miljökväligheter

En grundläggande tanke vid utformningen av första etappen är att de naturliga förutsättningarna skall synliggöras och förstärkas. Bebyggelsen begränsas på två sidor av tydliga bergslänter som kommer att vara påtagliga i stora delar av området. Genom området går Böneredsåsen och Larseredsravinen. Framför allt åsen kommer vara ett mycket tydligt element i staden. Extra intressant blir staden i skärningspunkterna mellan stad och natur. Där finns stora möjligheter för spännande stadsrum och trivsamma bostäder. Mot Böneredsåsen finns små utvidgningar av gaturummet som får parkkaraktär. De bidrar till att stärka kopplingen mellan stad och land och fungerar både som trivsamma öppningar i stadsväven och som portar in i Böneredsåsen. En viktig punkt är entrén mot det befintliga Kärra. Kommer man med bil är denna punkt den första del man ser av det nya Kärraområdet. Detta möte skall markeras tydligt. Planen föreslår ett öppet parkområde, där vattenföringen synliggörs på något sätt.

Böneredsåsen och Larseredsravinen länkas samman med en stadsmässig grönstruktur. En blandning mellan torg och park. Hit kommer den mest verksamhetstäta bebyggelsen att knytas. Här däms också vattensystemet upp i ett par vattenspeglar. En strävan har funnits, att i Kärra infoga ett sammanhängande vattensystem. Vatten upplevs nästan uteslutande som en kvalitet i staden och kan bli en identitetsskapare i det nya Kärra. Det vatten som redovisas i första etappen utgörs av befintliga bäckar och dikningar.

Parallella uppdrag

Som ett led i arbetet med den fördjupade översiktsplanen inbjöd stadsbyggnadskontoret tre arkitektkontor, GF, QPG och White, att genomföra volymstudier för området. Detta för att ge förslag på och resonemang kring volym, täthet/exploatering och gestaltning av den framtida bebyggelsen i stadsområdet. Både tjänstemän och politiker deltog i utvärderingsarbetet.

Resultaten från de tre kontoren visade på mycket lika uppfattning om hur det framtida stadsområdet kan utvecklas.

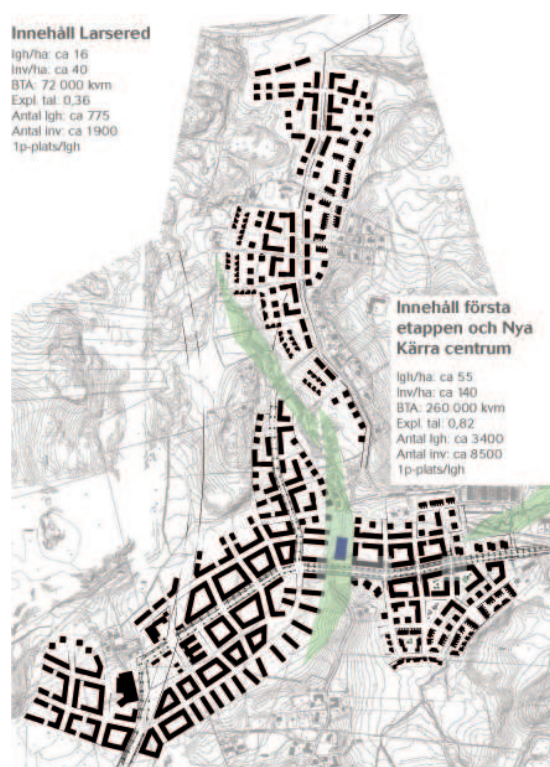
Många i utvärderingsgruppen anser att det är viktigt att väga lämna kvar tomrum i strukturen, kvartersmark som är möjlig att komplettera med bebyggelse i efterhand. Detta ger flexibilitet och frihet för området att växa efter behov och efterfrågan. Det ger även förutsättningar till en mer levande och blandad sammansättning av bebyggelse (innehåll och karaktär) om byggnationen sprids ut över tid. Svårigheten kan vara att samtidigt erhålla god ekonomi i utbyggnaden av området.

Kollektivtrafik och serviceutbud hänger ihop med exploatering och befolkningsunderlag. Önskemålet om en lägre exploatering kan ge målkonflikter då förutsättningen för nya större bostadsområden bland annat är god kollektivtrafik. Det viktiga är att arbeta med sammansättningen av byggnader och kvarter, t ex genom att variera med olika höjder på bebyggelsen och skapa va-

riation mellan täthet och öppenhet i strukturen.

Samtliga förslag visar ett centralt stråk med huvudgatekaraktär och möjlig genomfartstrafik antingen när senare etapper läggs till eller genom anslutning till befintlig struktur. Men vad finns bakom den stora gatan?

Gaturummen är viktiga att utforma på ett trafiksäkert och framförallt för kollektivtrafiken framkomligt sätt. Huvudgatan ska kunna ha ett blandat innehåll av trafikslag (bilar, gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik) och mötespunkter, boende och verksamheter. Flera uttrycker tveksamhet inför hur man kommer att lösa konflikten mellan hög säkerhet och trivsel och god kollektivtrafik i blandtrafiken.



GF's illustration, parallella uppdrag

Gaturummet

Gatan har stor betydelse i kvartersstaden. Några gator får en större koncentration av trafik och verksamheter, medan andra kanske bara tillåter gång- och cykeltrafik. I första etappen finns en huvudgata, den gata som ansluter till den befintliga Nortagenevägen som blir infartsgata för större delen



QPG's illustration, parallella uppdrag



Whites illustration, parallella uppdrag

av de människor som bor i Kärraområdet. Det är viktigt att hålla en stadsmässig karaktär på denna gata, så att den inte får karaktär av genomfartsled. Den får visserligen en annan sektion än sidogator längre ut i området. Huvudgatan får en ca 20 meter bred sektion. Två körfält med kantstensparkering och trädtrader. Trottoarerna skall vara breda och viss förgårdsmark skall finnas.



Sektion genom huvudgata, ca 20 m.

Husen bör vara mellan två och fyra våningar och helst ligga tätt inpå gatan. Huvudgatan kommer vara den hårdast exploaterade delen av första etappen och bottenvåningarna skall utformas flexibelt så att man lätt kan byta från bostäder till verksamheter med god tillgänglighet från gatan.

Sidogatorna har också möjlighet till kantstensparkering och trädtrader. Måtten är överlag mindre och här finns troligen ingen

förgårdsmark. Runt 16 meter är en lagom sektionsbredd. Husen är oftast något lägre än kring huvudgatan men enstaka hus kan fortfarande vara upp till fyra våningar. På dessa gator finns förmodligen inte lika mycket av verksamheter men möjligheter till verksamheter i bottenvåningen skall finnas.

Vissa sidogator kan mycket väl ha en ännu mindre sektion, ner till tolv meter. Här finns det bara kantstensparkering på en sida av gatan.

Runt det stadsmässiga parkstråket (se figur sid 13) finns en hög koncentration av bostäder och verksamheter. Här är också husen som högst, upp till fem våningar. Själva sektionen är kanske uppemot femtio meter bred. Där ryms breda trottoarer närmast husen och körfält för bilar och bussar. I mitten finns hårdgjorda ytor med trädplanteringar och vattenspeglar. Möjligheter till sittplatser är en förutsättning för att torgytan skall nyttjas. Det behöver inte nödvändigtvis vara bänkar. Murar och trappor kan fungera som sittplatser. Det är också bra om vissa verksamheter kan utnyttja ytan, torgförsäljning och caféer till exempel. Små lätta paviljongbyggnader kan med fördel placeras inne i stråket och bidra till en utnyttjad och levande miljö.

Nya Kärra Centrum

Kärreaområdet behöver på sikt kunna utveckla ett stadsdelscentrum dimensionerat för ett stort omland motsvarande hela norra och östra Hisingen. I centrum ska bostäder och verksamheter gemensamt bidra till en tydlig stadsmässighet.

Lokalisering

Stadsdelscentrum bör vara lätt att nå från nuvarande delar på norra Hisingen, dvs Säve, Rödbo och Kärra. Det ska vara möjligt att ta sig till detta centrum till fots, med cykel, med kollektivtrafik och med bil. Därför har centrum lokaliserats till mitten av Kärreaområdet.

Området väster om Böneredsåsen är en plats där flera olika trafikstråk kan stråla samman. Spårtrafik är en gynnsam förutsättning som kräver stort befolkningsunderlag, vilket också gynnar centrumutvecklingen.

Innehåll

Centrum ska förutom dagligvaror och service även erbjuda sällanköpsvaror. Flertalet invånare kommer att alternera inköp i stadsdelscentrum med inköp i ett regionalt centrum som Backa-plan och /eller i Göteborgs Centrum.

För att centrumområdet på sikt ska få den roll i Kärra som är önskvärd bör det förutom bostäder kunna innehålla:

- gymnasium och högskolefilial
- bibliotek
- vårdanläggning/-ar
- privata kontor och offentlig service
- kyrkor för olika religioner och samfund
- samlingslokaler, föreningslokaler
- kaféer och restauranger,
- dagligvarubutiker, specialvarubutiker.
- hantverkslokaler

De tre sista punkterna brukar ses som rent kommersiella verksamheter. I ett fullt utbyggt stadsdelscentrum uppskattas ytbehovet här till ca 20.000 kvm butiksytta. Dimensioneringen sker i relation till utbudet i Göta Älvdalen och på Backaplan.

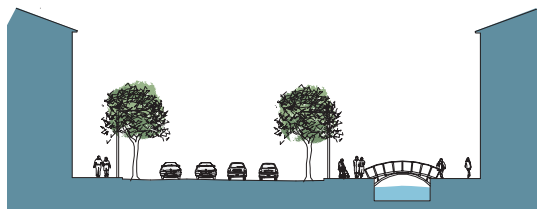
Gestaltning

Centrum kommer att bli Kärras bebyggelsemässigt tätaste del och med de högsta husen. Centrum ska vara en knutpunkt. Det är här de olika kollektivtrafiknäten möts och hit leder de stora infartsvägarna. Detta borgar för att det är lätt att ta sig till centrum från de olika delarna av Kärra och att många människor automatisk rör sig i området. Detta är en nödvändighet för en framtida god centrumutveckling. Det är viktigt att trafiken leds vidare genom centrum på ett stadsmässigt sätt. Gator får inte upplevas som landsvägar som sveper igenom centrum. Därför har huvudgatan krökts i tre olika delar vilket kan utnyttjas till att ge de olika delarna olika karaktär. Huvudgatan kommer att omges med en stor täthet av verksamheter. Den leder fram till någon form av torg, som fungerar dels som kollektivtrafiknod, dels som Kärras finrum. Även spårvagnen/stombussen integreras i gatusektioner. Kollektivtrafiken är ett stadselement som bör framhävas. Järnvägen genom centrumområdet får inte bli en barriär. Bebyggelse (ej bostäder) förutsätts kunna byggas nära. Planskilda övergångar krävs. Just i centrum antas att banan lyfts så att en bred undergång för gående kan skapas. Hållplatsen blir alltså en våning upp.

Den sammanhängande vattenstrukturen går även genom centrum. Här kan vattnet mycket väl ledas fram i en kanal som ingår i huvudgatans sektion. Vattnet blir ett trivselskapande och identitetsskapande element för hela Kärra.

Utbyggnad

Det är rimligt att det sker en etappvis utbyggnad av handel och service. Det befintliga Kärra centrum kan tillgodose det lokala behovet för boende i Kärra inklusive de bostäder som planeras i den första etappen.



Sektion genom huvudstråket i det nya centrumet, med en koncentration av kommersiella verksamheter, samt en kanal som följer stråket.

Ett utvecklat stadsdelscentrum är inte möjligt att åstadkomma förrän bostäder finns på plats och antalet boende i Kärra, Rödbo och Säve har vuxit till åtminstone 30 000 invånare tillsammans. Dessförinnan är det rimligt att erbjuda ett begränsat utbud av handel till nyinflyttade invånare i takt med att området byggs ut, bör planer därför finnas för ett bostadsnära centrum som alltså i senare skede byggs ut till stadsdelscentrum.

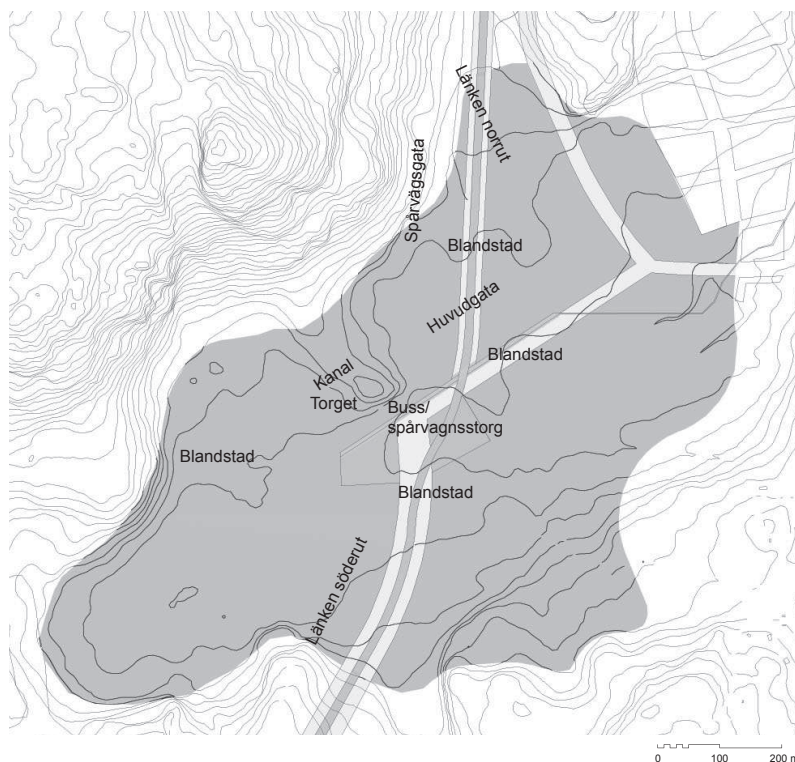
Centrumområdets utbyggnad, principer

Blandstad

En tät bebyggelsestruktur som innehåller alla centrumrelaterade verksamheter, såsom bostäder, kontor, affärsverksamheter, skolor, bibliotek och samlingslokaler som stärker etnisk mångfald, etc.

Huvudgata

Huvudgatan genom centrum med mycket handelsverksamheter kräver en omsorgsfull utformning.



Stora torget

Detta identitetsskapande offentliga stadsrum skall fungera som Kärrabornas firum. Här dominerar torghandel, offentliga byggnader och annan handel. Även trafikterminalen blir ett påtagligt inslag här. De olika kollektivtrafiknäten möts mitt inne i centrum.

Länken söderut

Huvudgatan som leder söderut har två körfält i vardera riktningen och kombineras med ett kollektivtrafikstråk i mitten.

Länken norrut

Skiljs åt från länken söderut för att undvika en genomfartsledskänsla genom centrum.

Spårväggsgata

Norrut går spårvagnen på en mindre gata med ett körfält i vardera riktningen.

Kanal

Kärraområdets sammanlänkande vattenstruktur blir i centrum en hårdgjord kanal som löper längsmed huvudgatan.

Pendeltågstationen

Stationen skall utformas så att den på alla sätt blir en tillgång för stadsdelen. Många krav och önskemål skall uppfyllas. Stationen skall vara:

- lättillgänglig för alla resenärer, oavsett om de kommer med buss, cyklar eller går, åker rullstol eller bil.
- öppen, översiktlig och vacker, så att den upplevs som en trygg och positiv miljö.

Järnvägen – en tillgång men också en barriär

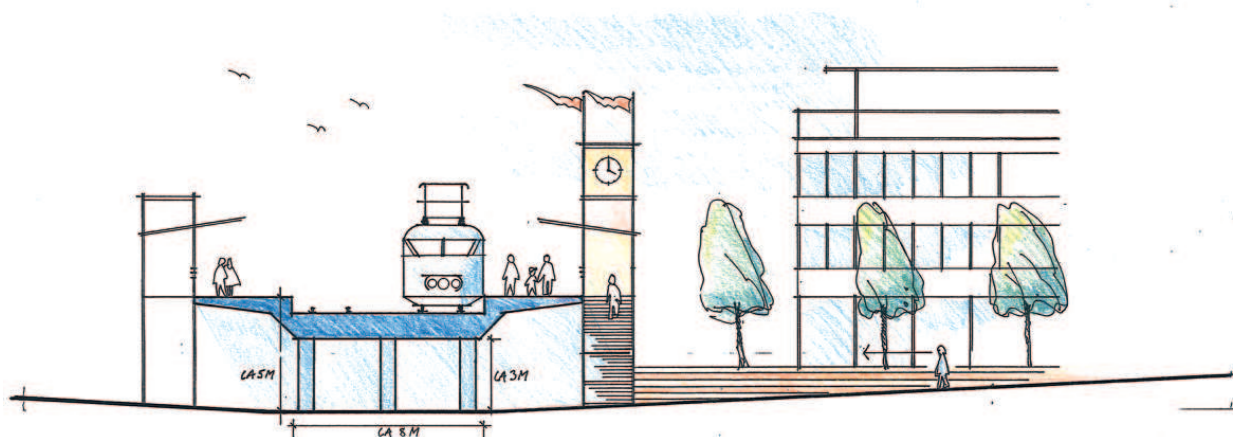
Att ett spår för pendeltåg på något sätt blir en barriär genom stadsdelen, går inte att undvika. En viktig planeringsuppgift är därför att på bästa sätt hantera och bemästra detta förhållande. Broar för korsande trafik över spåren skapar stora trafikapparater och obekväma samband för gående och cyklister. Både bilar och människor skall förflytta sig många meter i höjddled. Underfarter och gångtunnlar skapar ofta tråkiga och otrygga miljöer. En underjordisk station bedöms också som orealistiskt ur kostnadssynpunkt.

En pendeltågstation som länkar samman

Minst barriäreffekt kan sannolikt åstadkommas med en ”delvis upphöjd” station. Här illustreras en sådan utformning i några principiella bilder. I detta exempel antas stationens plattformar ligga ca tre meter över omgivande mark.

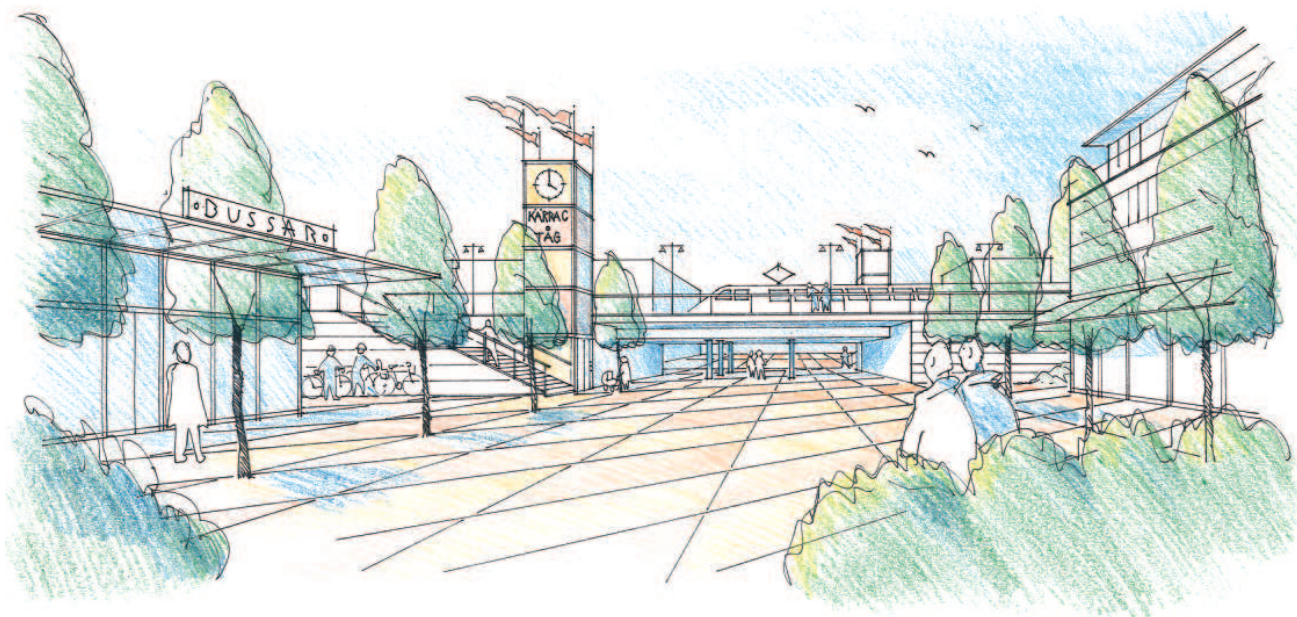
En ”delvis upphöjd” station med en bred passage för gående och cyklande kan skapa en både bekväm och genomsläpplig kontakt mellan områdena på ömse sidor om stationen. Passagen kan utformas som en sammanhängande torgyta som förenar viktiga delar av Nya Kärra Centrum.

Passagen/torget ges flacka lutningar ner under stationen. Trappor och hissar vänder sig mot torget. Bussar, bilangöring och service finns inom ett stenkast. Eftersom inga transporter med farligt gods förekommer på järnvägen kan hus och verksamheter förläggas nära.

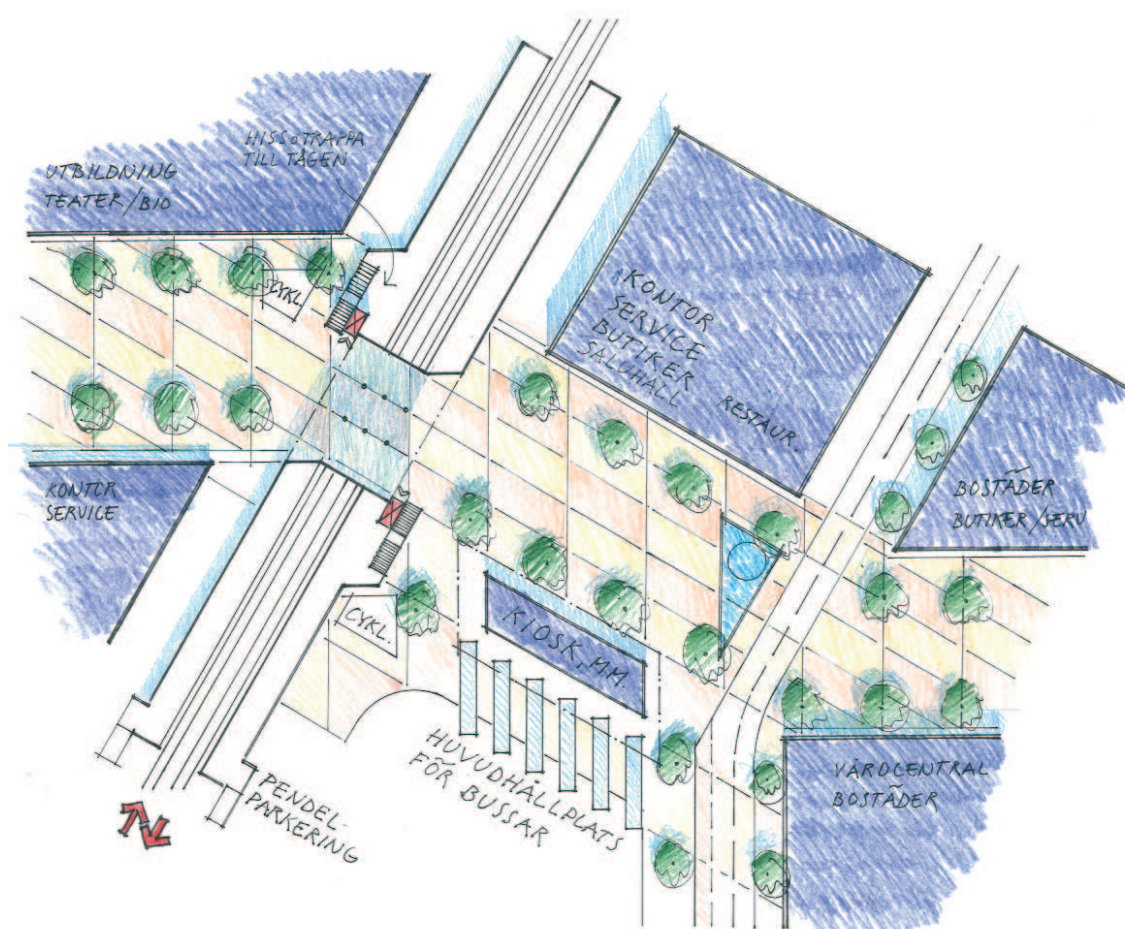


Passagen under spåren ges en generös höjd, minst 3 meter.

Under plattformarna vid sidan av spåren blir den fria höjden betydligt högre.



En "devis upphöjd" station med en bred och rymlig passage, ger en bra kontakt mellan torgytorna på ömse sidor. Tillsammans med de omgivande husen bildas en levande, överblickbar och trygg stadsmiljö.



Nya Kärra Centrum ligger intill pendeltågstationen. Här finns alla viktiga samskapsfunktioner; butiker, service och arbetsplatser. Korta och bekväma avstånd mellan tåg, bussar och bilanslutning är en förutsättning för en attraktiv kollektivtrafik.

Planförslagets konsekvenser

Att landskapet inom planområdet radikalt förändras när det exploateras är uppenbart. Det gäller att klart avgränsa det som måste bevaras för framtiden och integrera det i det nya. Det som tål förändring ska utvecklas så att resultatet blir långsiktigt hållbart och ger ett positivt tillskott till utbyggnaden av staden.

Om FÖPen inte genomförs

Redan idag finns intressenter som vill bygga bostäder i de syd-västra delarna av området och fortsatt västerut från befintlig bebyggelse i Kärra. Om en utbyggnad sker utan övergripande planering är det risk för att reservat för kollektivtrafik, bl a järnvägsspår, och centrumfunktioner inte avsätts.

En utbyggnad i ”fel” hörn ger i sin tur stora negativa effekter på t ex trafikmiljön på Hisingen och i staden.

Förfrågningar om utbyggnad av enstaka hus och delning av tomter på Böneredsåsen pågår. Generationsväxlingen i området innebär bl a försäljning av gårdar och omvandling av området från jordbruksfastigheter till bostäder utan inriktning på brukande av marken. Utan planering saknas möjligheter att anpassa bebyggelsen till de kulturhistoriska miljöer som finns i området och därmed vidmakthålla befintliga kulturvärden. Att planområdet skulle bli helt oförändrat jämfört med dagens situation är osannolikt. Något realistiskt nollalternativ bedöms inte finnas.

Stora natur- och kulturvärden försvinner

Viktiga lokala natur- och kulturvärden påverkas och försvinner till stor del. Detta redovisas utförligt i den till FÖP- en hörande MKB:n, vilken sammanfattas på sid 6-7.

Särskilda kulturvärden i Bönered och Larsered minskas och förloras

Bebyggelsen på Böneredsåsen har en stark koppling till kringliggande jordbrukslandskap. Detta kulturvärde förloras i hög grad.

Larseredsdalgången blir bebyggd. Möjligen kan vissa delar av dessa värdefulla inslag inordnas i den nya bebyggelsen.

Jordbruksmark och betesmark i Kärra försvinner

Enda möjligheten att i någon större omfattning bibehålla det öppna landskapet är genom bete. Detta förutsätter i sin tur att omgivande landskap inte bebyggs med bostäder (50-200 m avstånd med hänsyn till allergirisk). Att bedriva öppen odling saknar affärsmässig grund, däremot kan skogsbruk troligen bedrivas. Att på annat sätt (dvs med offentliga medel) hålla detta landskap öppet har bedömts som orealistiskt.

Stora idag orörda områden exploateras

Värdet för den breda allmänheten minskar i de orörda områdena då dessa mer kommer att bli bebyggda eller övergå till rekreationsområden för de närboende.

Resterande grönytor kommer både att bestå av mindre bostadsnära grönområden och större oplanerade områden.

Grönstrukturen utvecklas

Grönstrukturen i området ska utvecklas parallellt med stadsbyggnaden och i enlighet med det i kommunfullmäktige antagna förslaget om Promenadområden, Strövområden och Naturområden i Göteborg. Större parker ska planeras i detaljplanerna liksom grönkilar genom och ut från området mot angränsande natur.

Trafiken på först E6 och sedan Tuveleden ökar i takt med utbyggnaden

En utbyggnad av Kärrområdet genererar mer trafik på både E6 och Tuveleden som båda idag är hårt belastade. Ju tidigare området kan försörjas med bra kollektivtrafik desto mindre belastas nätet med biltrafik.

Ny förbindelse i älvsnittet och eget fält för kollektivtrafiken på E6 förbättrar luftkvaliteten även på andra delar av Hisingen.

Möjlighet för kollektivtrafik på nytt spår

Kärrområdet, med sitt strategiska läge på Hisingen, medger utbyggnad av ett sidospår till Bohusbanan genom Kärra och norrut. Spåret kan vidare gå genom Rödbo och Kungälv stad för att åter ansluta till Bohusbanan vid Kareby norr om Rollsbo i Kungälv kommun.

Den viktigaste förutsättningen är naturligtvis ett gott befolkningsunderlag/trafikunderlag.

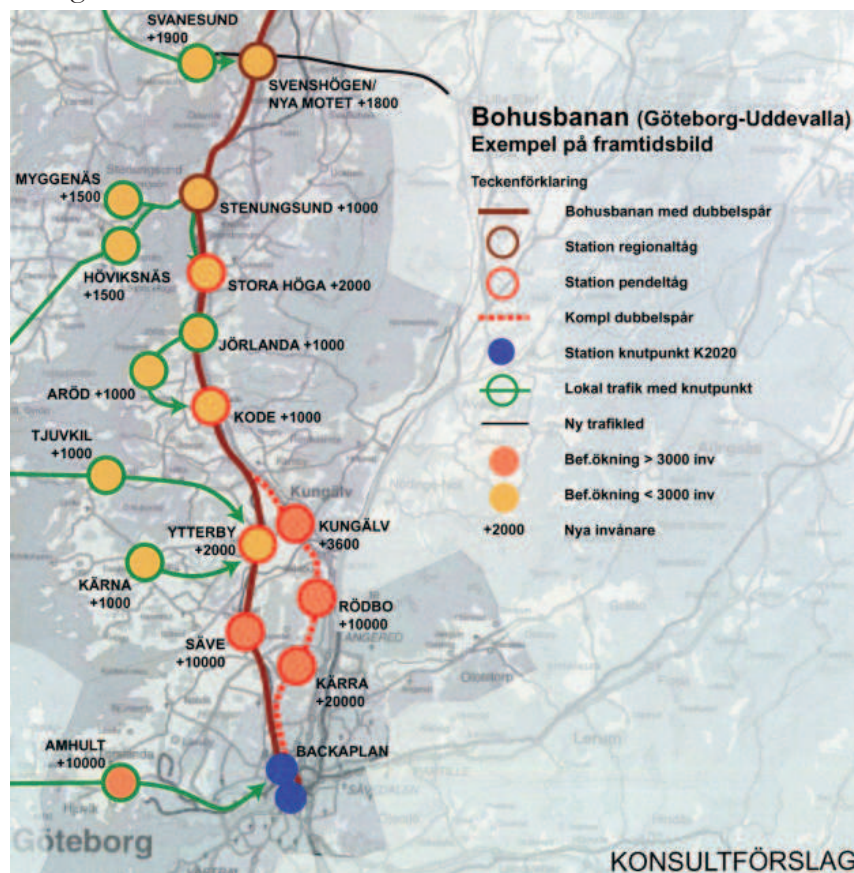
Minskat bilberoende

Genom god kollektivtrafikförsörjning, i form av spårtrafik, så bedöms bilberoendet hos de framtida Käraborna vara betydligt lägre än vid en konventionell utbyggnad som troligen skulle innebära ett högt bilberoende på avståndet till Göteborg

Bättre regional balans

Hisingen och särskilt den södra delen är ett utpräglat verksamhetsområde. Den absoluta merparten av stadens bostäder ligger söder och öster om Göta älv. Denna situation innebär omfattande arbetsresor.

Ett utvecklat boende i det norrgående stråket längs E6:an skulle skapa en bättre balans inom staden och även inom hela regionen. Kärrautbyggnaden blir härvid en viktig del. Denna "balansering" kan senare stärkas genom fortsatt utbyggnad i Rödbo.



Idéskiss från "Spår 2050 -Framtida tågssystem och bebyggelsestruktur i en långsiktig hållbar region kring Göteborg".

Fortsatt arbete

Första utbyggnadsetappen

Arbetet med detaljplan för den första utbyggnadsetappen kan inledas direkt. Den fördjupade översiktsplanen utgör planprogram i PBL-menig. Eftersom flera frågor hänger ihop är det troligen lämpligast att den första detaljplanen omfattar första utbyggnadsetappen.

Det är viktigt att skapa förutsättningar för attraktiva bostäder som gör det nya Kärrområdet intressant. Servicefunktioner, verksamheter, handel m m som behövs får inordnas i bebyggelsen men ska balanseras mot utbudet i nuvarande Kärra Centrum.

Gestaltungsfrågorna

Gestaltungsambitionerna bör utvecklas i olika gestaltungsprogram för den yttre miljön.

Stor vikt ska läggas vid utformningen av ”entrégatan”, som kommer att präglade det första intrycket av området.

Program och gestaltungsfrågorna bör studeras vidare för Kärra Centrum

Fortsatt utbyggnad

Planens ambition för alla utbyggnadsområden i Kärrområdet är att skapa förutsättningar för hög integration av bostäder, service och verksamheter dvs ge förutsättningar för blandstad. Ambitionerna måste vidareutvecklas genom fortsatt debatt och skissarbete.

Utredningsbehov

Behovet av skyddsområde för deponin och täkter i Tagene måste klarläggas.

Områden där det idag finns risk för föroreningar i marken, måste utredas.

I detaljplanerna måste det enligt Miljöbalkens bestämmelser göras en redogörelse för de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför.

Den kvarvarande ängsmarken kring Böneredsåsen skall studeras i avsikt att hitta form för ett öppethållet landskap.

Förutsättningarna för flyttning av kraftledningsstråket i västra delen av området måste detaljstuderas och kostnadsberäknas.

De tre entréerna, portarna, bör studeras vidare i avsikt att de var och en ger det nya Kärra tydlig identitet.

Det västra verksamhetsområdet/industriområdet utmed E6 ingår i en pågående ”Studie av förutsättningar för handel inom verksamhetsområdena utefter Kungälvsliden”.

Begreppet blandstad behöver alltid utvecklas och förtydligas. I vilken utsträckning sker ”blandningen”? Här krävs idédebatt och skissarbeten.

Översiktsplanen - ett strategiskt instrument

Översiktsplanen för Kärra är en fördjupning av den kommunomfattande översiktsplanen.

Översiktsplanen utgör ett strategiskt dokument inom ramen för bland annat arbetet med hushållning med naturresurser. Planen är vägledande för beslut i frågor som rör användningen av mark- och vattenområden.

En översiktsplan avser att ge kommuninvånare, markägare och andra intressenter information om den användning av mark- och vatten som kommunen bedömer lämplig att eftersträva. Översiktsplanen skall, efter samråd och utställning, antas av kommunfullmäktige. Planen blir därigenom gällande som ett kommunpolitiskt program för hur mark- och vatten skall nyttjas i enlighet med Plan- och bygglagen (PBL) och Miljöbalken (MB).

En översiktsplan är inte rättsligt bindande och prövande myndigheter skall i varje ärende väga de allmänna intressena mot aktuella enskilda intressen.



Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för KÄRRA

Avsikten med denna fördjupning av Göteborgs översiktsplan för området väst- och sydväst om Kärra på Hisingen är att

- skapa underlag för fortsatt detaljplane-
arbete
- utveckla ett stadsområde med blandning
av bostäder, centrumfunktioner och ar-
betsplatser
- genom planering och gestaltning med-
verka till förutsättningar för ett stadsliv
där människor blandas och segregerat
boende undviks
- kunna påbörja en första etapp av bo-
stadsutbyggnad som svar på ett stort
behov hos såväl staden och dess invånare
som näringslivet

Den fördjupade översiktsplanen för Kär-
raområdet är nu föremål för samråd.
Nämnder, förvaltningar och de boende i
området ska hjälpa till att bredda besluts-
underlaget.

Välkommen med Dina synpunkter till:

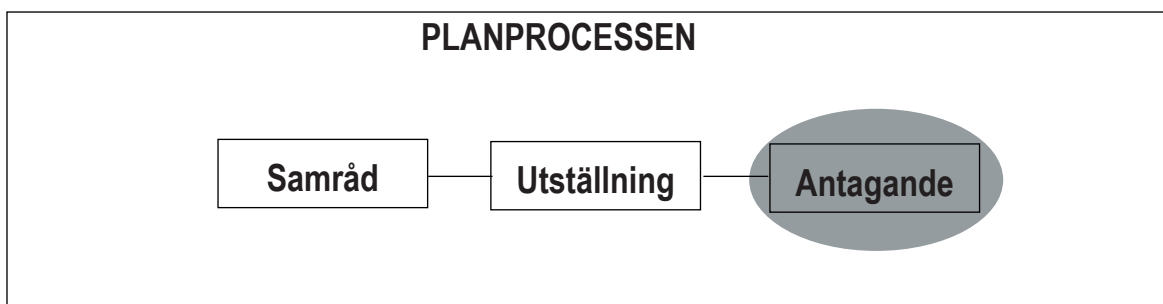
Byggnadsnämnden, Distrikt Norr, Box 2552, 403 17 Göteborg

eller maila till

sbk@stadsbyggnad.goteborg.se

Har du några frågor, ring till Stadsbyggnadskontoret Distrikt Norr, Britt Kjellberg tel 61 22 42

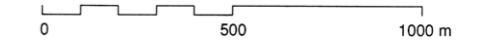
eller Kenneth Fondén tel 61 21 05





Beteckningar

- Bestående naturområde
- Bestående öppet jordbrukslandskap
- Första utbyggnadsetappen, före 2010
- Nytt centrumområde
- Utbyggnadsområde kort sikt 2010-2025
- Utbyggnadsområde långsikt efter 2025
- Trafikstråk; spårtrafik/stombuss, etc.
- Befintligt bostadsområde
- Befintligt verksamhetsområde
- Bostadslöst verksamhetsområde
- Utredningsområde
- Rekreationsanläggning



KÄRRAOMRÅDET



Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Kärra
Antagandehandling

BILAGA FÖRUTSÄTTNINGAR

STADSBYGGNADSKONTORET I GÖTEBORG
I SAMVERKAN MED GF KONSULT AB, FEBRUARI 2007

Denna rapport, BILAGA, är en del av den samrådshandling som remissbehandlades våren 2005. Den innehåller de kapitel som inte påverkats av remissvaren och som gäller som förutsättningar även för utställningshandlingen.

Efter remissbehandlingen har kartan över höga kulturmiljövärden i och runt Bönered lagts in i rapporten.



K Ä R R A O M R Å D E T

Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Kärra
Samrådshandling

STADSBYGGNADSKONTORET I GÖTEBORG
I SAMVERKAN MED GF KONSULT AB, JANUARI 2005

Delen HUVUDRAPPORT behandlar de förändringar som samrådsremissen föranlett och det förslag som nu föreligger.

Diarienummer 0714/03

Ledningsgrupp

Maj-Britt Olsbo	Stadsbyggnadskontoret
Lena Jacobsson	Stadsbyggnadskontoret
Peter Junker	Fastighetskontoret
Inger Gennerud	Fastighetskontoret
Jan Rinman	Trafikkontoret

Projektledning

Britt Kjellberg	Stadsbyggnadskontoret
Bo Harlén	GF Konsult AB

Medverkande tjänstemän

Anna Olsson	Stadsbyggnadskontoret
Fredrik Andersson	Stadsbyggnadskontoret
Henriette Rudhag	Stadsbyggnadskontoret
Karin Bergdahl	Stadsbyggnadskontoret
Ulf Moback	Stadsbyggnadskontoret
Patrik Fridh	Stadsbyggnadskontoret
Ingrid Sondén	Stadsbyggnadskontoret
Lars Johansson	Fastighetskontoret
Göran Jonsson	Trafikkontoret
Charlotte Horgby	Park o naturförvaltningen
Evelina Eriksson	Miljöförvaltningen
Cris Delisle	GF Konsult AB
Peter Sparrings	GF Konsult AB
Karin Löfgren	GF Konsult AB
Lars Ylander	Gf Konsult AB
Göran Bergh	Gf Konsult AB

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	sid
Förutsättningar	1
Kärra idag	5
Restriktioner	14
Kärra i framtiden	16
Arbetsprocessen	22

Prioriterade mål i stadens budget är bl a:

- 8000 nya bostäder under mandatperioden
- förbättrad miljö genom ökad kollektivtrafik och cykel i relation till biltrafiken
- nya varaktiga jobb genom en trygg, mänsklig stad med tillgång till goda bostäder och olika kommunikationsmedel
- lättillgängliga grönområden

Förutsättningar

Bakgrund

Göteborgsregionen och Göteborgs kommun befinner sig i kraftig tillväxt. Näringslivet utvecklas snabbt och efterfrågan på bostäder är stor. Många nya, stora och små, bostäder behövs till befintliga och nya göteborgare. På flera platser i kommunen är det möjligt att bygga ut ett mindre antal bostäder, men större utbyggnader fordrar stora investeringar i form av nya eller utbyggda trafiknät, va-system och övrig infrastruktur. Befintliga system är idag oftast helt utnyttjade.

Rapporten ”UP 2002 - Utbyggnadsplanering 2002” visar i en analys att det finns fysiska förutsättningar att bygga många bostäder i Göteborg både i sydväst, centralt och på Hisingen. Men marktillgången i kommunen är begränsad. ”Det är viktigt att vi utnyttjar markresurserna effektivt och bygger tätt där vi bygger.” Det är också viktigt att vi bygger bostäder för alla kategorier av människor.

Byggnadsnämnden godkände i december 2003 ”Strukturstudie för Östra Hisingen” och gav samtidigt stadsbyggnadskontoret i uppdrag att arbeta fram en fördjupad översiktsplan för området väst och sydväst om Kärra. Slutsatserna av strukturstudien ligger till grund för det arbete som resulterat i denna fördjupade översiktsplan.

Det nu studerade området ingår som ”utredningsområde” med inriktning bostäder i kommunens översiktsplan, ÖP 99.

Syfte

Syftet med en fördjupning av översiktsplanen är att ta ett helhetsgrepp för områdets utveckling och finna en struktur som går att bygga vidare på under en lång tidsperiod. Den ska visa en utbyggnadsvision som är hållbar såväl ekonomiskt som ekologiskt

och socialt. Den ska visa hur det nuvarande Kärra kan utvecklas till ett sammanhållet och attraktivt stadsområde, men även visa hur befintliga kvaliteter i området kan lyftas fram och förstärkas. Planen ska också redovisa ett första utbyggnadsområde med god koppling till det befintligt bebyggda Kärra.

Den ska redovisa markreservat, möjliga utbyggnadsområden, trafikstrukturer, grönsstrukturer och hur området kan utvecklas över tiden. Den bör även redogöra för vilken typ av bebyggelse som förordas, tätheter inom olika delområdena och hur bebyggelsen kan kopplas till den redan byggda staden.

Resultatet av den fördjupade översiktsplanen baseras på en analys av befintliga förhållanden och en strävan efter att forma ett stadsområde som kan erbjuda ett gott liv för fler Kärrabor.

Samtidigt som det är viktigt att behålla en handlingsfrihet för framtiden är det viktigt att redan nu ta ställning till markanvändningsfrågor som kräver reservat eller andra beslut.

En fördjupad översiktsplan kan utgöra ett steg mellan strukturstudie och detaljplan.

Områdets avgänsning

Planområdet omfattar området mellan Norrleden i norr, Tuvevägen/Lill-hagsvägen i väster, E6 i öster och en ny föreslagen tvärled i söder från Holmvägen i väster till E6 i öster.

Idag finns i området ett större bostadsområde - Kärra - i nordost och ett nordsydligt industriområde utmed E6 i öster. I västra delen av området ligger en 18-håls golfbana och i öster Tagenetäkten och en deponi. I söder gränsar området till Fridhems Kyrkogård och Skogome.

Statliga intressen

Av miljöbalken framgår att områden som är av riksintresse skall skyddas mot åtgärder som kan skada desamma.

Vägar

E6 och Norrleden - är klassade som vägar av riksintresse. Här tillåts transporter med farligt gods. Avståndet till bebyggelse är reglerat. Närmare än 30 m från väggkant tillåts ingen bebyggelse, men 50 m från vägen tillåts kontorsbebyggelse. Avståndet till bostäder ska vara 100 m. Längs E6 ligger idag stora verksamhetsområden och allt mer externhandel etableras i området.

Kraftledningar

Vattenfall föreslår att riksintresse hävdas för befintliga 130 – 400 kV-ledningar. Länsstyrelsen anser att de dessutom ska vara riksintressen för totalförsvaret.

Stamkraftledningen till Tuve (den luftburna 400 kV kraftledningen i områdets västra kant) ingår i det regionala nätet och är klassad som riksintresse för energidistributionen. I den södra delen av området i östvästlig riktning går en 130 kV luftledning.

Avstånd till bebyggelse är reglerat. I Göteborg tillämpas en byggnadsfri zon på 50 m med tanke på osäkerheten över magnetiska kraftfälts hälsopåverkan.

Översiktsplanen för Göteborg

Översiktsplanen talar om ett livskraftigt Göteborg, om ett Göteborg som blandstad, transport-, industri- och handelsstad och utbildnings-, evenemangs- och turiststad. En sådan stad står ständigt inför förändringar och utveckling. Staden Göteborg måste utvecklas med tiden och över tiden.

Hamnen har stor betydelse för Göteborg och Sverige. Göteborg har också, med sitt goda läge i Europa och västvärlden, många

verksamheter som exporterar och importerar såväl varor som arbetskraft. Göteborg är därmed beroende av världen och därmed också av den ovisshet som råder om den framtida utvecklingen. Därför är det viktigt att ha en beredskap för alternativa utvecklingar.

Göteborg är tydligt integrerat med kommunerna i förortsområdet. De senaste åren har en ökad samsyn mellan kommunerna skapats beträffande t ex lokaliseringsfrågor. Betydelsen av Göteborg som centrum i regionen ökar, men även betydelsen av utbyggnaden av staden. Brist på tillgång på bostäder sänker tillväxtpotentialerna inte bara i Göteborg utan i hela regionen. ”Hela regionen tjänar på ett starkt Göteborg”, (ÖP99).

Översiktsplanens angivelser om kommunala bevarandebetydelsen måste ställas mot andra kommunala intressen t ex utbyggnad av staden och behov av bostäder och samsättning.

Jordbruksmark

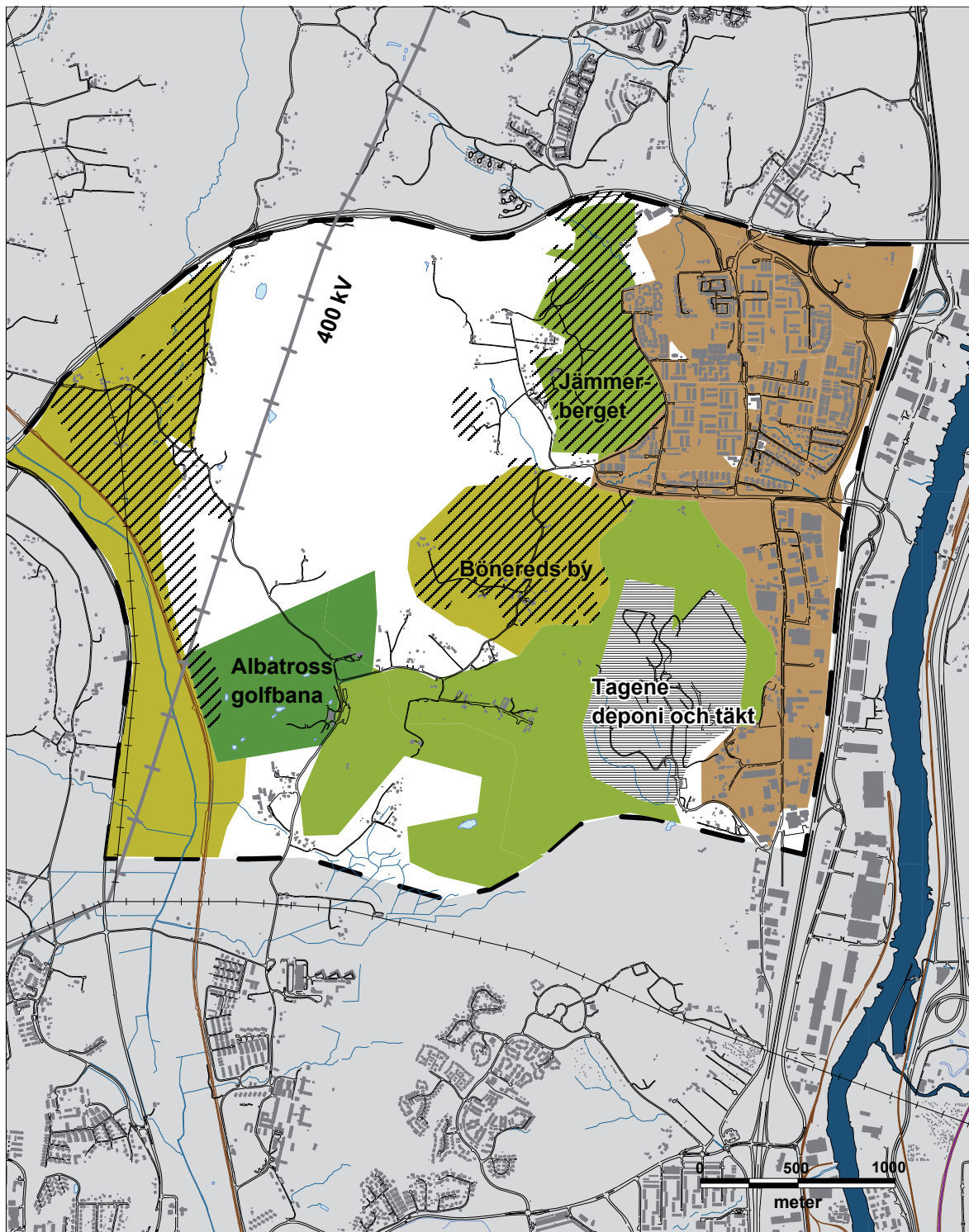
Ungefär 10 % av Göteborgs landareal består av jordbruksmark. Särskilt brukningsvärd jordbruksmark saknas i området men sk övrig brukningsvärd mark finns i Bönered.

Områden av betydelse för friluftslivet.

Områden av betydelse för friluftslivet är promenadområdet Jämmerberget, golfbanan Albatross och skjutbanan i Bönered. Ridanläggningen Clarebergs Ridklubb är en fritidsanläggning som prioriterats i kommunens utvecklingsplan för ridsporten.

Värdefulla ämnen och material

Bergtäkten i Tagene är av stort kommunalt och regionalt intresse.



Utdrag ur översiktsplanen för Göteborg, ÖP 99

Teckenförklaring


 Brukningsvärd jordbruksmark

 Område med stora friluftsvärden

 Golfbana

 Deponi, täkt

 Detaljplanelagt område

 Områden med särskilt höga värden för natur- och friluftsliv samt kulturvård och/eller brukningsvärd jordbruksmark.

Strukturstudie för Östra Hisingen

Byggnadsnämnden godkände i december 2003 "Strukturstudie för Östra Hisingen" och gav samtidigt kontoret i uppdrag att arbeta fram en fördjupad översiktsplan för området väst och sydväst om Kärra. Folkpartiet, Moderaterna och Kristdemokraterna ingav ett yttrande som i huvudsak anger att Säve borde vara första utbyggnadsområdet. Punkt 5 i yttrandet berör Kärraområdet. Den rör främst Clarebergs ridverksamhet, som enligt yttrandet ska bestå med de hinder för markutnyttjandet som detta medför.

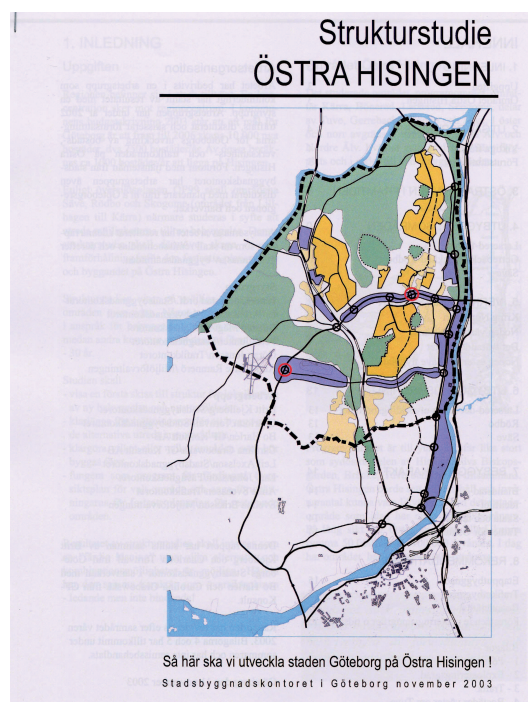
Strukturstudien anger bl a att nya attraktiva bostads- och verksamhetsområden på Östra Hisingen ger kraft åt Hisingen och Göteborg. För att nya bostäder på Östra Hisingen skall bli konkurrenskraftiga krävs förutom goda kommunikationer även mer värden som goda boendekvaliteter och ett gott socialt liv. En blandstad ska eftersträvas med bostäder och integrerade verksamheter, servicefunktioner och skolor. De redovisade ytorna kan bebyggas på olika sätt, med olika täthet, bebyggelse typer och innehåll.

En trygg stad skapas genom att undvika stora obebyggda ytor eller stora barriärer i form av trafikleder, stora outnyttjade naturområden osv. Den trygga staden knyts ihop av bebyggda, befolkade stråk där parker och gator binder samman olika delområden.

En ny "tvärled" föreslås från Säve flygplats österut till E6 vid Tagene. Denna led skapar förutsättningar för ett nytt verksamhetsstråk med industrier och andra verksamheter i ett läge där staden inte kan byggas ut med bostäder. Detta på grund av pågående markanvändning som deponier, begravningsplats och golfbanor. Den föreslagna leden har förutsättningar att bli väl utnyttjad och en bra tvärförbindelse mellan de radiella vägarna E6 och Tuvevägen. På sikt kan den även avlasta Tuvevägen.

Området väst och sydväst om Kärra lämpar sig väl att bygga ut inom den närmaste perioden. Området knyter an till befintlig bebyggelse och infrastruktur och utgör en naturlig fortsättning på stadsbebyggelsen i Kärra. Förslaget skapar ett bättre underlag för Kärra centrum och belastar inte onödigt bilvägnätet mot Backaplan. Angöring till området kan ske via E6 och Nortagenevägen. Utmaningen blir att få till stånd en fungerande, enkel och naturlig sammanlänkning mellan det befintliga Kärra och det planerade nya området.

Till det föreslagna utbyggnadsområdet finns goda möjligheter att skapa en konkurrenskraftig busstrafik. På sikt, med området fullt utbyggt, är det dock inte möjligt att bygga vidare på dagens trafiksystem utan nya lösningar måste fram. Kopplingarna från Larsered söderut mot Backa och norrut mot Gerrebacka kan behöva förstärkas. I första hand bör det befintliga reservatet från Backa och norrut förlängas och anslutas till utbyggnadsområdet. En koppling till Tuvevägen blir aktuell när möjligheten att utveckla bebyggelsen ner mot Skogome öppnas.



Kärra idag

Lite historia

Kärra låg för ca 10000 år sedan på havets botten och har varit bebott under de senaste 8000 åren. Skogome var tidigare en del i Säve socken som sträckte sig från Nordre älv i väster till Göta älv i öster. Den gamla landsvägen gick västerut från ”Kärra korsväg” vid nuvarande Kärra kapell till Säve kyrka och Bärby. Inom den relativt stora socknen har det funnits flera byar bl a Kärra by och Tagene samt gårdar av varierande storlekar. Två av de största var Hökälla säteri och Clarebergs gård.

Tre platser är nämnda i ”Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse”, nämligen Clarebergs Gård, Kärra kapell och St Olofs källa.

Clareberg är en herrgård från 1600-talet som under 1700-talet tillhörde det Ostin-diska kompaniets chef. Den byggdes om vid sekelskiftet 1900 då även nya ekonomibyggnader tillkom. 1967 övertog Göteborg stad delar av egendomens mark. Clarebergs Gård är en av göteborgstraktens få herrgårdar och ett mycket värdefullt inslag i stadsdelen.



Clarebergs gård, ekonomibyggnad

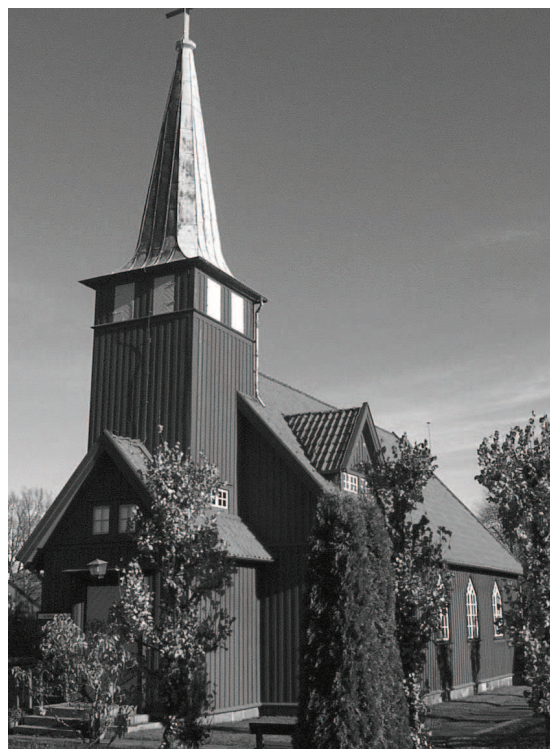
Kärra kapell byggdes 1920. Runt området började ett litet samhälle växa upp. Områdets karaktär förändrades på 1930-talet genom nya stora anläggningar. 1935 invigdes Lillhagens sjukhus och 1946 öppnades en stentäkt vid Tagene. Vid Kärra korsväg i närheten av Kärra kapell och gamla skola uppfördes en ny skola 1952 och här byggdes också ett radhusområde 1960–63.

Villasamhället förändrades kraftigt på 1970-talet då det nuvarande Kärra, med tät bebyggelse, byggdes ut. Ett historiskt minnesmärke, en milsten från 1700-talet, finns kvar nordost om kapellet vid Käraskolan. Stenen stod då vid landsvägen till Kungälv. Resterna av vägen är nu omgjord till gång- och cykelväg.

St Olofs källa ligger tätt intill en gammal vägsträcka, gamla Böneredsvägen. Den är uppbyggd av stenblock och delvis överbyggd. Vattenflödet har under senare tid minskat på grund av utdränering.

1958 togs motorvägen längs älven i bruk. Industriområdena på ömse sidor om E6 har sedan dess successivt utvecklats, men någon ny bostadsbebyggelse har inte tillkommit i området.

Norr om Norrleden har bostadsområdet Gerrebacka byggts ut. Området innehåller endast småhus och saknar såväl mindre verksamhetsområden som service förutom en förskola.

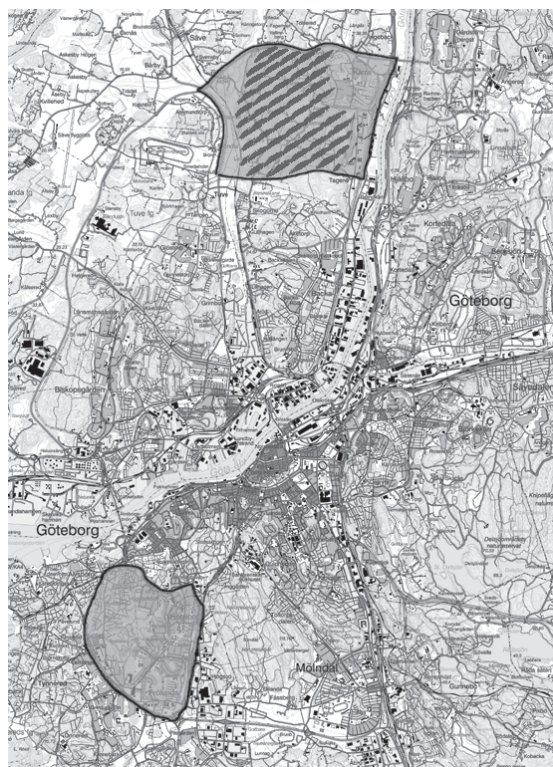


Kärra Kapell

Kärra i det stora Göteborg

För att lättare förstå skalan på Kärraområdet har Frölunda-Högsboområdet använts som referens. Frölunda-Högsboområdet avgränsas av Dag Hammarskjöldsleden, Högsboleden och Västerleden och innefattar då bl a Frölunda, Högsbo och Ruddalen. Detta område är jämförbart med de exploaterbara delarna av Kärraområdet och förklarar storleksordningen (möjligheterna) hos det nu aktuella Kärraområdet.

Det färdigbyggda Frölunda-Högsboområdet är mycket välförsörjt med kollektivtrafik, spårväg och buss.



Frölunda-Högsbo	Kärra
800 ha	1200 ha
31 000 inv.	25 000 inv. ??

Frölunda-Högsboområdet innehåller bland annat:

- olika typer av bostadsformer, hus- höjder, upplåtelseformer etc.
- kommersiell och allmän service, bl a Frölunda Torg
- arbetsplatser och stormarknader längs Västerleden
- park, natur och rekreationsanläggningar, Ruddalen m m

Slutsatsen blir att det breda spektra av stad som ryms i Frölunda-Högsbo även är möjligt att byggas ut i det nya Kärraområdet. Frölunda-Högsboområdet har vuxit fram under en femtioårsperiod och det finns ingen anledning att tro att utvecklingen skulle gå fortare i Kärra. Ett stadsområde behöver byggas ut under lång tid för att det skall bli den utvecklande enhet som eftersträvas i Kärraområdet.

Befolkning och bostäder

Större delen av det studerade planområdet är obebyggt och utgörs omväxlande av betesmarker och skogsklädda höjder. I nordöstra delen ligger bostadsområdet Kärra som till största delen byggdes ut under 1970-talet. Avståndet till centrala Göteborg är ca 10 km. Närmaste bostadsområden mot Göteborg är Backa och Skogome som båda ligger 3,5 km söderut. Norr om Kärra ligger det relativt nybyggda bostadsområdet Gerrebacka. E6 utgör gräns för planområdet i väster. På båda sidor om leden finns verksamhetsområden.

I planområdet finns idag ca 2950 bostäder varav 2800 i bostadsområdet vid Kärra centrum och ca 150 småhus i de glesare delarna. Här finns flera hästgårdar för vilka betesmarkerna är av stor betydelse. I den samlade bebyggelsen i Kärra finns 1870 lägenheter i flerbostadshus. Samtliga är bostadsrätter som byggdes under 1970-talet.



Av lägenheterna i flerbostadshus är 40 % på tre rum kök och 43% på ett eller två rum och kök. I Göteborg totalt är andelen smålägenheter större, 57%.

Åldersstrukturen karaktäriseras av färre andel 20- 40- åringar men fler i åldern 50- 80 år jämfört med fördelningen i hela Göteborg. Andelen barn i skolåldern är större i Kärra än i Göteborg totalt. Överskottet i de äldre åldrarna tyder på att många som flyttade in på 1970-talet fortfarande bor kvar och att de som flyttat ut ersatts av nya yngre barnfamiljer. Utglesningen i området

pågår fortfarande men har varit relativt måttlig jämfört med många andra områden. Andelen utländska medborgare är mindre än hälften jämfört med genomsnittet i Göteborg. Arbetslösheten är lägre än för Göteborg som helhet liksom andelen socialbidragstagare. Medelinkomsten ligger något över genomsnittet för Göteborg men andelen höginkomsttagare är färre. Utbildningsnivån är lägre än för Göteborgssnittet.

Verksamheter

Utmed E6 finns stora verksamhetsområden. På den östra sidan om leden från Bäckebolesmotet och upp till Kärramotet finns många företag med transportverksamheter liksom stora detaljhandelsenheter. Under de senaste åren har en kraftig utbyggnad av detaljhandeln skett. I dag arbetar ca 2500 personer i området. Över tre fjärdedelar av dem är sysselsatta i företag inom handel och kommunikation.



Tagenetakten

Även i verksamhetsområdena på den västra sidan av E6 är sysselsättningen störst inom handel och kommunikation, men här finns också byggföretag, industri- och företags-service. Totalt arbetar ca 1300 personer här. Centralt i Kärra arbetar ca 1000 personer, främst inom undervisning, vård och handel.

Kommunal och kommersiell service

Kärra centrum innehåller både boende, kommunal service och detaljhandel. De verksamheter som är kommersiella är en större livsmedelsbutik och ett tiotal lokaler för övriga dagligvaror och service. Den totala ytan för dagligvaruhandel uppgår till drygt 1600 m². Här finns bank, apotek, post, konditori och tobaksaffär, men även bibliotek och vårdcentraler. Här ligger också stadsdelskontoret och LMH-skolan liksom en fritidsgård, sim- och sporthall, ett IT-café och en öppen förskola.

Kärra har ett rikt föreningsliv. Här finns både politiska föreningar, idrottsföreningar

och kulturföreningar.

Sedan området byggdes har befolkningen närmast Kärra Centrum glesats ut med nästan 400 personer. Befolkningen i Gerrebacka, som också utgör underlag för Kärra centrum, har ökat med drygt 1 300 personer.

AB Kärra Centrum undersöker möjligheterna att förtäta Kärra centrum. Frågan har väckts om det är möjligt att komplettera den befintliga bebyggelsen i Kärra Centrum med bostäder i ett nytt övre plan. Bostäder i centrum skulle innebära mera liv och rörelse på tider då verksamheter i centrum inte pågår.

En preliminär studie har visat att cirka 60 bostäder kan byggas ovanpå butikerna på fyra av fastigheterna i Kärra Centrum med stöd av gällande detaljplan. Lägenheterna är planerade att till största delen vara 1–2 rumslägenheter och avses bli hyresrätter.

Kommunen planerar för en ny skola för klasserna 0–5. Skolan som ska ligga norr om Klarebergsskolan ersätter Lillekärrsskolan och fem paviljonger. Skolan planeras för ca 500 elever. I och med att den nya skolan tillkommer bedöms behovet av lågstadieskola och mellanstadieskola vara tillgodosett för området kring Kärra Centrum för lång tid framöver. Gymnasieskola saknas i stadsdelen. I övrigt bedöms den kommunala servicen vara väl utbyggd för dagens behov.





Nortagenevägen västerut (foto: Emma Lundberg)

Trafik

Vägar

Planområdet omges av de två stora lederna E6 och Norrleden. I väster utgör Lillhagsvägen, som är en vanlig stadsgata, gräns mot Kvillebäcken och Bohusbanan. En koppling från Lillhagsvägen till Tuvevägen, som har bättre standard, finns norr om Skogome.

Norrleden har idag ca 12 000 fordon/dygn och fortfarande stor kapacitet kvar.

E6 har idag i snittet vid Kärra ca 50 000 fordon/dygn och i snittet vid Backadalsmotet ca 70 000 fordon/dygn. Tingstadstunneln har nått kapacitetstaket och störningar i Tingstadsområdet påverkar trafiken långt ut i Göteborg.

Lillhagsvägen har ca 7000 fordon/dygn vid Lillhagens sjukhus och ca 22 000 fordon/dygn vid Brunnsbomotet, där vägen i princip är fyrfältig. Vägen klarar inte någon egentlig trafikökning.

Tuvevägen har ca 5000 fordon/dygn vid Skogome men ca 17000 fordon/dygn vid Wieselgrensgatan. En ökad trafik på Tuvevägen ger besvärande belastning vid de redan trånga snitten runt Backaplan.

Vägnätet inne i planområdet, med undantag av Nortagenevägen, består av gamla landsvägar med låg standard. Den enda genomgående östvästliga vägen utgörs av Nortagenevägen - Gamla Böneredsvägen. Den

börjar vid E6, övergår i en mindre väg som slingrar sig fram över Böneredsåsen ner till golfbanan och ansluter sedan till Lillhagsvägen. Det som börjar som en stor tillfartsgata till Kärra bostadsområde med ca 7000 fordon/dygn övergår i en gammal landsväg



Vägen förbi Bönereds by

där trafiken endast är 1000 fordon/dygn. Standarden på vägen genom industriområdet, Tagenevägen, är god liksom gatorna inom bostadsområdet Kärra. Inom Kärraområdet finns även ett stort antal mindre tillfartsvägar till gårdar och utmarker.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i området utgörs av bussar till och från Kärra. Fyra linjer trafikerar området. En snabbuss går direkt från Kärra till Backaplan och V. Hamngatan. En linje går från Angereds Centrum till Hjalmar Brantingsplatsen via Kärra. Ytterligare två linjer går via industriområdet öster om E6 till Backa och sedan via Göta Älvbron till centrala staden. På så sätt är även köpcentret vid Bäckebol tillgängligt med kollektivtrafik.

Utbudet av kollektivtrafik till och från Kärra är alltså helt inriktat mot Göteborgs centrum. Området ingår ännu inte i ett kollektivtrafiksystem som erbjuder särskilt stora valmöjligheter när det gäller direktresor till andra mål än centrala Göteborg t ex till Tuve.

GC – nät

Gång- och cykelnätet är endast utbyggt i det nuvarande bostadsområdet runt Kärra C.

Natur

Området är skogsdominerat med inslag av jordbruksmark. Inom planområdet finns flera speciellt utpekade områden som ädellövskogar, ekologiskt särskilt känsliga områden samt ängs- och hagmarker. Större vattensalamander finns på flera lokaler.

Kultur

Säve socken är rik på fornlämningar. De äldsta fynden av mänsklig verksamhet i området är omkring 7000 år gamla, exempelvis en lihultyxa funnen söder om Kärra, gravbyggnader från yngre stenålder, samt flera hällkistor, de senare från stenålders sista period 4000 år sedan. Det finns också många rösen och stensättningar. De senare är fler, vilket kan indikera att markutnyttjandet var intensivt under perioden sen bronsålder-tidig järnålder. Även fornborgar förekommer inom området.

Här finns också en mängd kulturbärande element som åskådliggör tidigare markanvändning och levnadsbetingelser såsom gamla vägar, stenmurar, gränsstenar, husgrunder från torpstugor och dammar för vattning av djur.

Den äldre bebyggelsen ligger samlad i byar på moränkullar i slättmarken. Flera av de äldre gårdsanläggningarna är i det närmaste kringbyggda och har också stensatt gårdsplan, vilket var typiskt för gårdsbebyggelsen i södra Bohuslän vid 1800-talets mitt. Här finns också flera typer av bostadshus representerade från herrgårdstyp till enkelstuga.



Bönereds by



Typisk väg i området (Foto: Cris Delisle)

Böneredsåsen är en kort relativt oförstörd åssträcka på vilken landsvägen från tidigare än 1300-talet ligger. Fornlämningsbilderna i Bönereds by med omgivningar visar ett väl sammanhängande kulturlandskap med kontinuitet från yngre stenålder till jordbrukande järnålder och fram till idag.

Åsen är en sällsynt geologisk bildning i Göteborg som bör bevaras liksom dess släntfot.

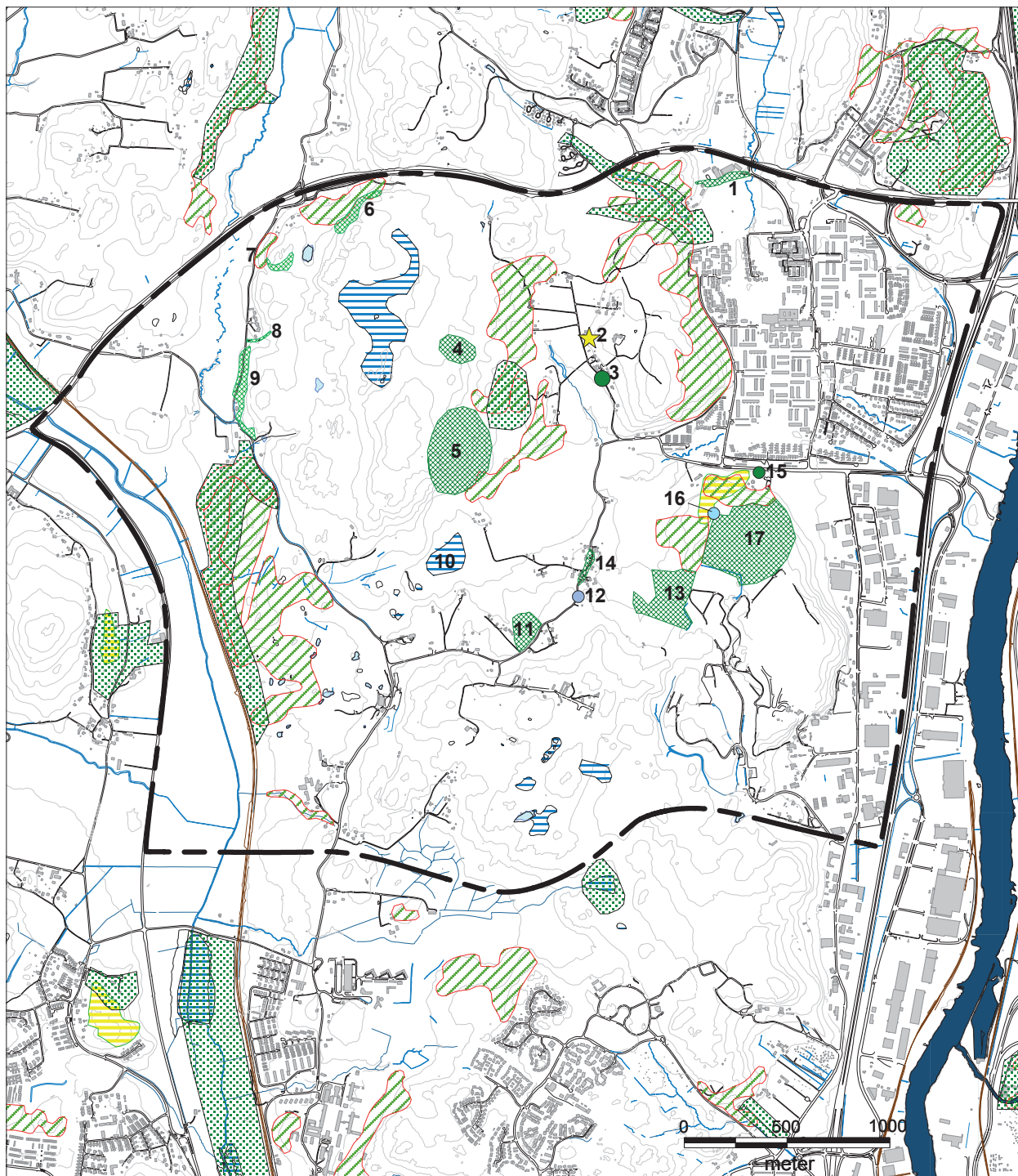
Öster om åsen mot Nortagene gård finns ädellövskog, fossila åkrar och en hagmark.

Larsered är en vacker dalgång kantad av ädellövskog i väster. I sydväst finns kommunens största bestånd av bullerblomster på en högörtäng. Detta parti är markerat som ekologiskt känsligt. Bebyggelsen ligger i övergången mellan berget och odlingsmarken i dalen i öster. En hällkista, resta stenar och möjliga boplatser kantar dalgången.







Rekreation

I området ligger Albatross golfbana och Clarebergs ridverksamhet.

Det förekommer även ridstigar i anslutning till Clareberg ner mot stallen i Larsered och ett promenadområde med naturstig vid Jämmerberget i anslutning till Kärra. Från Backa till Djupedal finns en vandringsled med vindskydd.



Teckenförklaring

-  Våtmark
-  Damm
-  Ekologiskt särskilt känsliga område
-  Ängs/hagmark
-  Ädelövskog
-  Vattendrag/dike/bäck

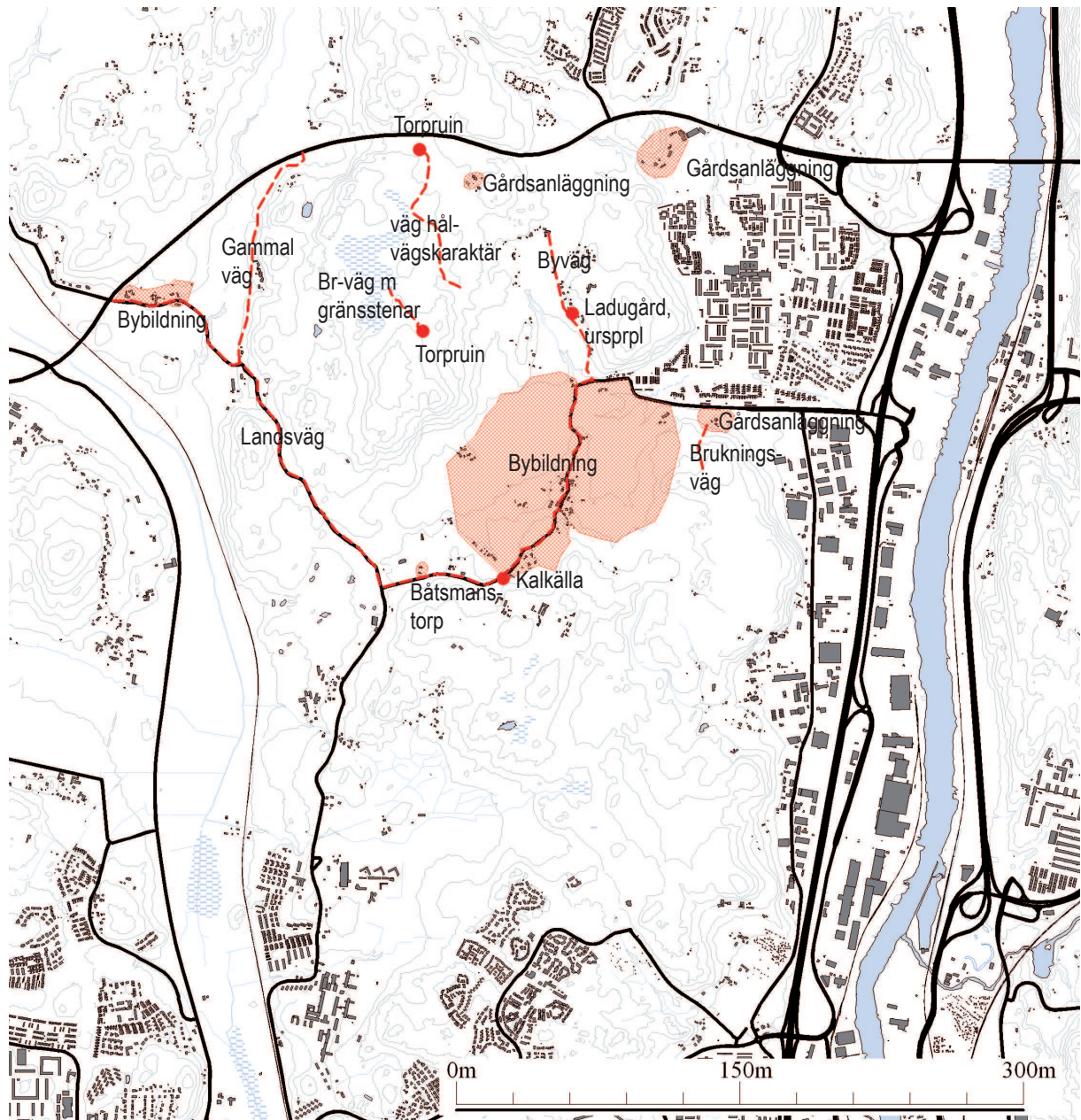
Övriga Naturvärden

- 1 Grova träd, allé
- 2 Rödlistad art - brödmärgsticka
- 3 Grova träd
- 4 Skiktad skog, bäck
- 5 Blandskog, ravin, utsikt
- 6 Bergsbrant
- 7 Bergsbrant
- 8 Bäckravin

9 Ädellövskog

- 10 Våtmark med damm
- 11 Alskog
- 12 Damm
- 13 Ädellövskog, bryn, bäck
- 14 Allé, hamlade träd, stenmurar, fladdermöss
- 15 Allé, hamlad
- 16 Damm
- 17 Blandskog med grova träd

Kartan är framtagen av Göteborgs stadsmuseum



Kulturhistoriska värden Kärre

Markägoförhållande

Kommunens markinnehav i området är relativt stort. Speciellt gäller detta den östra delen av planområdet. Stora delar av den kommunägda marken är idag utarrenderad till bete och hästgårdar.

I den västra delen av planområdet liksom i Bönereds by är stora delar av marken privata ägd.



Kommunägd mark

Geologi

Områdets geologi karaktäriseras generellt av bergshöjder med lerfyllda dalsänkor emellan. Höjderna når nivåer på cirka +110 m. Den östra hälften av planområdet avvattnas mot Göta älv och ligger inom skyddsområdet för Göteborgs råvattentäkt i älven. Västra planområdet avvattnas västerut till Kvillen.

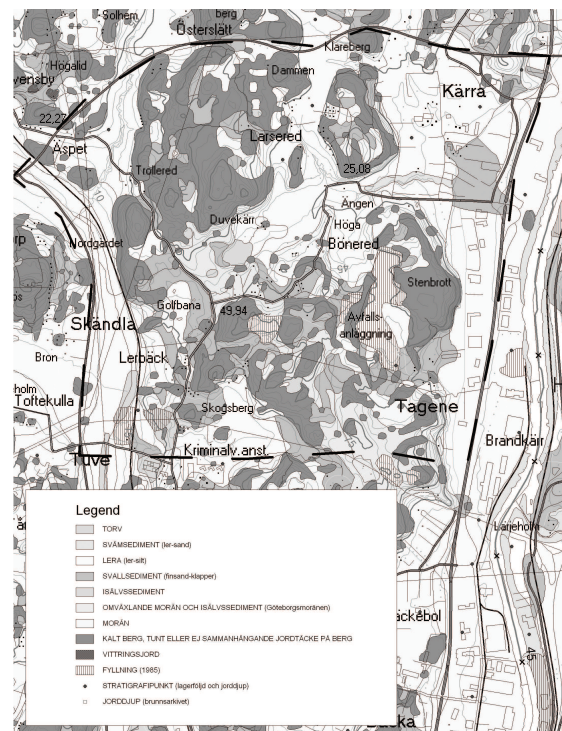
Göta älvs dalgång i öster är fylld med mäktiga lerlager. Lermäktigheterna uppgår närmast älven till mer än 70 m. Leran är här normalkonsoliderad. I randzonen närmast berget är leran ofta högsensitiv. Utmed Kvillen är leran upp mot 30 m tjock och är gyttjig och mycket sättningsbenägen i de övre delarna närmast bäcken. I övriga delar av området varierar lermäktigheterna i allmänhet upp till 20 m. Under leran återfinns ofta och på vissa håll relativt mäktiga lager med friktionsjord (morän och/eller isälvsavlagringar).

På höjderna förekommer morän som svallats i samband med landhöjningen. Svallsand återfinns på många ställen överlagrande berg, lera och morän. I sänkor i terrängen har torvbildning skett.

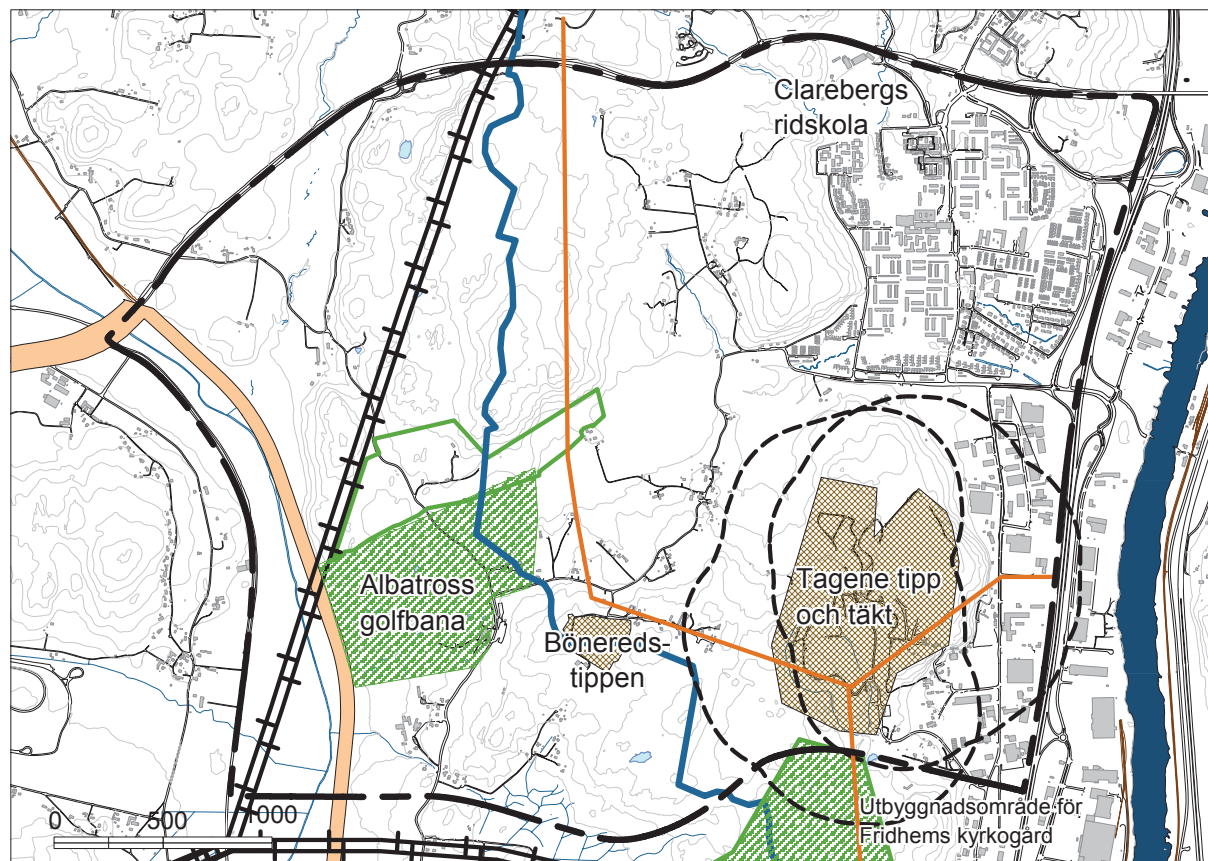
Diagonalt genom områdets södra hälft sträcker sig en del av Göteborgsmoränen i NV-SO. Genom sand- och grusbrytning har dock stora delar försvunnit. Göteborgsmoränen är en mer eller mindre sammanhängande avlagring, en s.k. randmorän, som består av omväxlande morän och isälvs sediment. Den är bildad under en kallperiod under isavsmältningen för cirka 12 600 år sedan.

Skyddsvärda ytformer

Inom området finns Böneredsåsen, en i terrängen markant moränrygg. Åsen är en stötsidesmorän, en drumlinoid bildning, som sträcker sig i isrörelseriktningen med bergskärna i söder. Strax norr om Böneredsåsen finns en i leran vackert utbildad ravin i Larsereds dalgång.



Restriktioner



- kraftledning inklusive skyddszon
- skyddszon för deponi och täkt
- Bohusbanan med skyddsavstånd för farligt gods

- vattenskyddsområde för Göta älv
- spillvattentunnel
- tillfälligt bygglov för golfbana

Göta Älvs vattenskyddsområde

Stora delar av planområdet ligger under vattenskyddsområdet för Göta älv med tillrinningsområde vilket innebär skärpta krav avseende hanteringen av avlopp, bekämpningsmedel, avfall och oljeprodukter.

Golfbana

Albatross golfbana, är utbyggd i två etapper. Först byggdes den befintliga golfbanan med sina 18-hål på 1970-talet. Banan har ett permanent bygglov. Ytterligare 9 hål har tillkommit med ett tidsbegränsat bygglov på 5 år.

Marken som den senare byggda delen av golfbanan ligger på är bra byggbar mark med ett utmärkt läge för bostäder. För att kunna koncentrera bebyggelsen kring den nya gatan bör denna del av golfbanan om

möjligt flyttas till västra sidan av Bohusbanan. I denna del av Kvilledalen är det omöjligt att bygga bostäder både på grund av markförhållandena och avståndet till Bohusbanan.

Stentäkt

Tagenetäkten har tillstånd för ytterligare ca 20 års brytning. Det rekommenderade avståndet till täkter och tippar, enligt Boverkets rapport Bättre plats för arbete, är 500 m. Om närområdet ska detaljplaneras bör mätningar på platsen avgöra det faktiska avstånd som behövs.

Den dag stenbrytningen upphör kan ett större markområde tas i anspråk för bebyggelse. Även själva täktområdet kan då användas för såväl verksamheter som bostäder och de speciella förutsättningarna kan tas tillvara i gestaltningen.

Deponier

I en omarbetad version av en rapport från 1992 ”Äldre avfallsupplag – riskbedömning samt förslag till åtgärds- och miljöskyddsplan” finns några tipsar medtagna som påverkar planeringen av området. Den stora regionala deponin, Tagenetippen, finns inte med i rapporten.

Tipparna delas in i fyra riskklasser där klasserna 1-3 har förtecknats bland annat med förslag till åtgärder. I riskklass 1 finns inget område medtaget. I riskklass 2 finns området Bönered och i riskklass 3 är ett område i Skogome medtaget.

På deponin i Bönered har bl a miljöfarligt avfall tippats som oljeprodukter, lösningsmedel, slipmull och siporexbetong. Totalt sett är föroreningsrisken mycket hög. Åtgärder bör vila på principen koncentration och inneslutning. Kommande detaljplan får utfärdas med bestämmelser som reglerar markanvändningen.

Öster om Böneredstippen ligger ett mindre område med diverse verksamheter på delvis uppfylld mark. Även detta område kan innehålla farligt miljöavfall, men borde vara möjlig att utnyttja för t ex verksamheter.

Tagenetippen är en befintlig deponi för främst slagg och aska från sopförbränning. Idag hanteras här mest obrännbart material och asbest. Intilliggande stenbrott, Tagenetakten, är ett alternativt läge för framtida bygavfallstipp.

Kraftledningar

I områdets västra del finns en 400 kV ledning, som idag begränsar markutnyttjandet i denna del av planområdet. Ledningen kan flyttas västerut eller grävas ner i marken. På så sätt erhålls ytterligare områden för bostäder. Den dag marken behövs får kostnaden för flyttning av ledningen ställas mot den frigjorda markyta som kan exploateras.

120 Kv ledningen i söder avgränsar området, men kan vara kvar i sitt nuvarande läge längs den föreslagna nya tvärvägen.

Spillvattentunnel

Under mark i området går en spillvattentunnel. Tunnelsystemet är inte känsligt för ökad belastning i form av bostäder, men det är fördelaktigt att exploatera nära tunnlnarna för att om möjligt minska ledningslängden vid nyanläggningar.

Vatten- och avloppsledningar finns utbyggda till Kärra, men systemet är känsligt för större nyanslutningar.

Begravningsplats

I söder gränsar området till *Fridhems begravningsplats*, som tillkom 1968 och är en stor och viktig begravningsplats i Göteborg.

Ridanläggningar-hästar

Clarebergs Ridklubb i nordöstra delen av området är en ridanläggning som prioriterats i kommunen. Ridanläggningen är säkerställd i en detaljplan. Rast och beteshagar finns i tillräcklig utsträckning på ömse sidor om Norrleden. Nyligen byggda ridstigar finns ut från området åt norr och sydväst. Clarebergs gård är nämnd i Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

Som skyddsavstånd gäller tills vidare 200 m till närmaste bostadsbebyggelse. Detta får prövas den dag området i närheten skall bebyggas.

Skjutbana

I området ligger en skjutbana intill Tagenedeponin och inom skyddsavståndet till takten. Den kan ligga kvar endast så länge skyddsavståndet till takten påverkar markanvändningen i området.

Kärra i framtiden

Vision

Albert Lilienbergs uppmaning 1905 är fortfarande giltig!

”Den verkliga stadsplanekonstnären våldför sig icke å naturen och skönhetskraven genom inpressande af ett system. Hans arbete är ett ordnat planerande med de naturliga terrängförhållandena och öfriga befintliga förhållanden till utgångspunkt. Han söker om möjligt dana en stad från vilken folket icke känner behof af att flytta ut om sommaren. Till detta sitt verk bör stadsplanekonstnären gå i klart medvetande af att gatans konst har stort ansvar, ty den är dagligen tillgänglig för alla, ej instängd i museer: alla tvingas i beröring med densamma och måste därav hämta intryck.”

Det ca 1200 ha stora planområdet innehåller många olika naturmiljöer och landskapstyper, från höga berg med mycket växtlighet till öppna landskap med åker och ängsmarker. Den nya bebyggelsen ska naturligtvis anpassas till de olika naturtyperna/miljöerna. Nya attraktiva stadsdelar kan byggas som ger ytterligare årsringar till Göteborg, de små stadsdelarnas stad.

Marken erbjuder goda möjligheter till ny bebyggelse. Vissa begränsningar finns i form av golfbana, kraftledning och deponier, men på sikt kan även mycket av dessa ytor användas för bebyggelse.

Kärraområdet ska innehålla väl integrerade och fungerande stadsdelar. Den nya bebyggelsen ska kopplas samman med det befintliga och invånarna ska tryggt kunna röra sig inom och mellan sammanhållna stadsdelar. Utbyggnaden av området kommer att ske under lång tid och alla utvecklingsfaser ska kunna erbjuda trivsamma livsmiljöer som tål förändringar och förtätningar.

Blandstad

Många människor ser idag den lilla staden, med sitt enkla stadsliv, som en förebild. Här kan man nå alla samhällsfunktioner snabbt och enkelt. Många områden i Göteborg, som byggdes ut under 1960-70-talet saknar, trots att de i storlek motsvarar små eller medelstora städer, ett allsidigt innehåll av olika bostads- och verksamhetstyper, servicefunktioner etc. I dag är flera av dessa ensidiga och boendesegregerade bostadsområden.

Blandstaden ska ge utrymme för olika typer av boende, ett rikt utbud av verksamheter/näringsliv, en bred allsidig service m m. En blandstad utvecklar ett stadsliv i alla bemärkelser. Stadens puls finns i kommunikationsstråken. I blandstaden lever och rör sig människor på gator och torg.

Blandstaden förändras också över tiden till skillnad från renodlade bostadsområden. Den fysiska strukturen måste därför ge de rätta förutsättningarna för hög grad av integration mellan olika funktioner, för stor flexibilitet över tiden och för hög tillgänglighet för olika trafikslag.

Ett rikt socialt liv

Kärraområdet ska vara en stad för alla generationer, unga, barnfamiljer och äldre. Här ska finnas ett rikt socialt liv så att man inte alltid ser Göteborgs centrum som den självklara platsen för att träffa folk. Närservice, kvartersföretag, pubar och mötesplatser skapar förutsättningar för ett sådant liv.

För att säkra en levande stad ska här finnas en variation i bostadsutbud och i upplåtelseformer. Människor ska kunna bo kvar i Kärra även när de separerar eller blir äldre. Blandat med bostäder ska det också finnas ”berikande verksamheter” så att en bland

stad skapas. En förutsättning för att få en levande stad är att man skapar trygga, befolkade miljöer. En stad där alla kan känna sig hemma.

Närhet till service och grönområden.

I Kärraområdet ska det finnas mindre och större centrumområden med god kommunal och kommersiell service för de boende.

Kärras befolkning ska ha nära till olika stora grönområden och till rekreationsmöjligheter. Blandstadens grönska bidrar till ökad livskvalitet och en hälsosam livsstil. En god detaljplanering och en genomtänkt grönstuktur med stadsparkar och stråk som knyter an till naturområden ger möjlighet till detta. I Kärraområdet är alla ytor trygga och användbara av många på årets olika tider.

God kollektivtrafik

I det nya Kärra finns bra kollektiva kommunikationer för att minska bilberoendet. Här behövs mycket goda förbindelser med de nya arbetsområdena på Norra Älvstranden, men också goda förbindelser med arbetsplatsområdena i Göta Älvdalen. En förutsättning för detta är att kollektivtrafiken utvecklas.

Här finns också goda möjligheter för gång- och cykeltrafik.

Identitet

Det är viktigt att skapa en tydlig och positiv identitet för Kärra. Att hitta kvaliteter som kan tas tillvara i utvecklingen av staden. Det vi ser och upplever när vi rör oss till och igenom ett område blir den ”identitet” vi förknippar med platsen. Första etappen kommer att bli mycket viktig för hela nya Kärras identitet.

En tydlig och identitetsstark fysisk struktur i hela området gör att man på ett självklart sätt förstår stadsdelarnas uppbyggnad, deras centrum och utkanter. Bebyggelsen måste ha en rimlig skala. Det är också viktigt att

hitta starka symbolvärden, kanske befintliga värden, som stärks i kombination med tillförda kvaliteter.

Ett intressant centrumområde har en betydande roll i att skapa både identitet och attraktion. Andra exempel på verksamheter som kan skapa positiv identitet för Kärra är ett gymnasium eller en högskola med någon specialinriktning, ett sjukhus eller kanske en framtida upplevelsearena i Tagenetäkten.

Identitet och attraktivitet utgör också basen i det hållbara samhället med tilltalande öppen dagvattenhantering och naturbaserade aktiviteter som ridning, golf, odling, naturpromenader osv.

Albatross golfbana liksom Clarebergs ridverksamhet bidrar redan till att skapa en positiv identitet i området och de kulturhistoriska värdena i Bönered kan stärka en fortsatt utbyggnad i den delen av området

Koppling till det stora Göteborg

Området runt nuvarande Kärra centrum byggdes ut som en typisk bostadsförort på 1970-talet och blev en ganska självförsörjande satellit, utan egentliga verksamhetsområden. Att bo i Kärra innebär därför att man i de flesta fall arbetar på annat ställe. Kommunikationerna med centrala Hisingen, Göteborgs centrum och västra Hisingen är därför viktiga.

Kärraområdet ligger vid Norrleden som österut går över älvdalen via Angeredsbron. Hela Kärraområdet kan utvecklas till en länk mellan Angered och de stora arbetsplatsområdena på sydvästra Hisingen, oljeindustrin, hamnarna och Volvo. En sådan länk måste innehålla beredskap för kommande framtida behov, särskilt i ett framtida centrumområde i Kärra men även i "entréområdena" och längs de större trafiklederna.

Det är också viktigt att skapa en tydlig relation till de områden som kommer att påver

ka Käraborna och deras behov av arbete och service. Särskilt viktigt är det att skapa god kollektivtrafik till de stora arbetsplats- och verksamhetsområdena.

Tagene-Orrekulla och *Tingstad-Bäckebo* är ett stråk längs Göta Älv med utveckling och omvandling mot allt högre grad av offentliga kommersiella verksamheter, stormarknader med mera.

Kville-Grimbo är ett verksamhetsområde med stora offentliga anläggningar.

Backaplan är ett kommersiellt område i stark "förädlingsomvandling" för att få ökad miljömessig attraktivitet.

Gullbergsvass, Ringön och Frihamnen har stora framtida exploateringspotentialer.

Citykärnan, innanför vallgraven, samt *Norra älvstranden, Stora Holms trafikövningsplats* och *Volvo Tuve* är andra stora verksamhetsområden.



Kärroområdet i relation till omgivande handels- och verksamhetsområden.

Trafiksituationen

Trafiken i Göteborg fortsätter att öka, biltrafiken något mer än kollektivtrafiken. Det beror bl a på att en stor del av utbyggnaden av staden sker utanför de centrala delarna och att en relativt stor andel utgörs av småhus.

Dagens infrastruktur kommer inte att klara av trafikökningen vare sig det gäller biltrafiken eller kollektivtrafiken. Ambitionen är att andelen kollektivresenärer ska öka. Det kräver trafikantstöd och betydande satsningar på en utveckling av kollektivtrafiksystemet.

Kärroområdet berörs av såväl regionala som kommunala strategiska satsningar inom infrastrukturen utöver vad som kommer att behövas i ett mer lokalt perspektiv.

Ett problem för planeringen av östra Hisingen är att de frågor som utgör byggstenarna i en framtida stadsstruktur är svåra att tidssätta. En ny dubbelspårig järnväg, ett lokalt kollektivtrafiksystem och ett alternativ till nuvarande E6 ligger mycket långt fram i tiden. Samtidigt är det just nu mycket aktuellt att "öppna ett nytt större bostadsområde".

Det regionala perspektivet

E6 och Bohusbanan kommer i framtiden att vara otillräckliga för att ta hand om resandeströmmarna från norr.

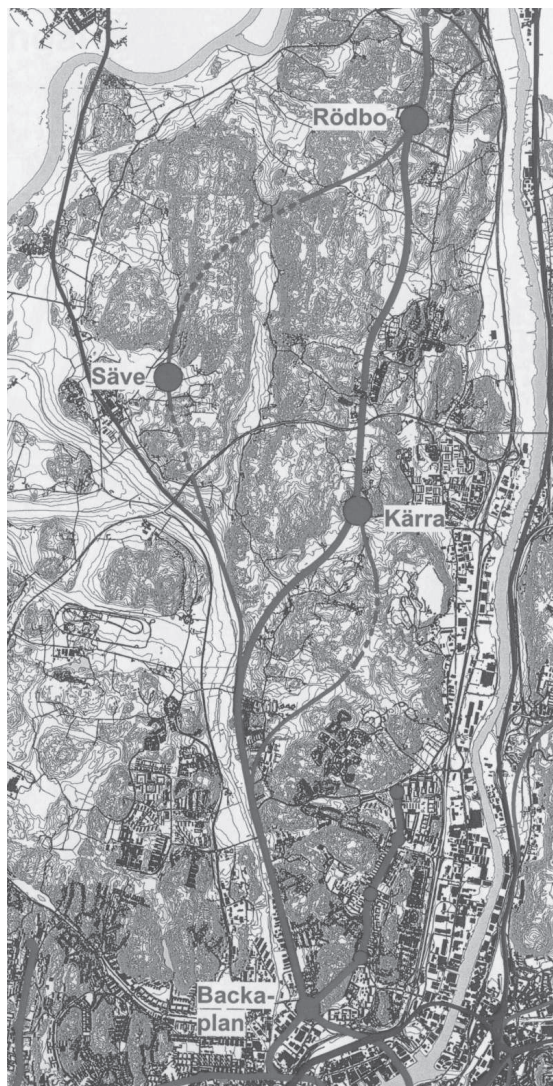
På senare tid har de kustnära områdena ökat i attraktion. Kungälv och Stenungsunds kommuner expanderar både i centralorterna och i de övriga samhällena, Stora Höga, Kode, Ytterby, m fl. Det är därför en viktig regional uppgift att lösa transporterna i denna riktning.

Detta berör och kommer att påverka förutsättningarna för planeringen av östra Hisingen. Rent fysiskt måste utrymme reserveras för en transportkorridor här. Samtidigt ger det en möjlighet för Göteborgs kommun att inom kommungränsen utnyttja stråket, inte minst när det gäller kollektiva transporter.

K2020 är ett projekt i kommunen som syftar till att ta fram en målbild och plan för kollektivtrafiken i Göteborgsområdet fram till år 2020. En idéstudie, som har utförts av Banverket i samarbete med stadsbyggnads

kontoret under hösten 2004, visar att det är möjligt att i framtiden förse Kärraområdet med spårbunden kollektivtrafik.

I förslaget föreslås att sådant stråk ansluts till nuvarande Bohusbanan vid Skogome/Tuve och sedan går genom Kärraområdet och vidare genom Rödsbo.



Idéskiss till alternativa spåreservat Östra Hisingen november 2004. Stadsbyggnadskontoret och Banverket.

Det kommunala perspektivet

Planområdets läge i kommunen är betydelsefullt. Avståndet från Göteborgs centrum till ringleden är ca 10 km. Det kommunala huvudvägnätet är gles. Ytterligare tvärförbindelser mellan E6 och Tuvevägen behövs av flera skäl. Dels för att avlasta Lundby-

leden och dels för att fördela trafiken så att Backaplan inte alltid blir ett delmål. En tvärförbindelse ökar också tillgängligheten i området.

Läget för en sådan framtida tvärförbindelse berör planområdets södra del och utgör också gräns i söder för Kärraområdet. Ett sådant stråk kan även bli en del i en viktig koppling över Göta Älv till de östra stadsdelarna i kommunen.

Hur ett nytt kollektivtrafikstråk ska utformas beror på var detta stråk kan byggas dels mellan Göteborgs centrum och planområdet, dels från planområdet och norrut mot Kungälv's kommun. Om Bohusbanan läggs om och förses med dubbelspår kan den eventuellt passera genom Kärraområdet.

Frågan om hur ett framtida högklassigt kollektivtrafikstråk ska kunna etableras på östra Hisingen bör också belysas. Det är angeläget både att binda ihop Backa och Kärra för att få ett stadsmässigt stråk och att finna ett stråk som kan ge de norra stadsdelarna snabba förbindelser mot centrum.



Kärraområdet i den övergripande vägstrukturen.

Det lokala perspektivet

Det är i dag endast Nortagenevägen, Tagenevägen och Kärravägen som har god standard. Övriga vägar t ex Böneredsvägen, Larseredsvägen, Lerbäcksvägen och Skogomevägen har mycket låg standard. En utbyggnad i planområdets västra delar ökar belastningen på många vägar och kräver åtgärder.

Handlingsfrihet

Att börja en utbyggnad av ett nytt större område t ex Kärraområdet kräver en väl genomtänkt strategi. Området skall kunna fungera både i en struktur där man i en framtid kommer att få nu önskad infrastruktur och i en struktur där endast delar eller inget av det önskade blir utbyggt.

Från trafiksynpunkt finns det två utbyggnadsriktningar som ger påtagligt olika investeringsnivåer i vägnätet. Den ena innebär att man exploaterar områdena närmast Norrleden och då löser trafikfrågan genom trafikmatning via Norrleden. Då krävs rimligen ett trafikmot med planskildhet. En bra förbindelse med Nortagenevägen ingår också. Det andra alternativet, att bygga ut från sydväst kräver andra väginvesteringar. Då behövs en ny väg mellan Nortagenevägen och Lerbäcksvägen vid Albatross golfbana. Om Lerbäcksvägen i så fall tål den nya belastningen är tveksamt. I tidigare studier har lösningen i stället varit att få en förbindelse till Tuvevägen. Då krävs en ny planskild korsning med Bohusbanan. En sådan lösning blir mycket dyrbar.

Bebyggelsen

En stad växer i allmänhet genom att årsringar läggs till. Det ger ett slags naturlig tillväxt där det nya får en enkel och självklar relation till det äldre. Nya bostäder och servicefunktioner får en bra social koppling.

Nuvarande förhållandena på östra Hisingen, med etableringar som tåkter, deponier m m, gör att sådan naturlig tillväxt är svår i vissa delar och att utveckling av nya områden sker på viss ”distans”. Områden med verksamheter måste i flera fall passeras.

Bebyggelsetäthet mm

I strukturstudien för Östra Hisingen rekommenderas en täthet på ca 100 inv/ha, (motsvarar ca 50 lägenheter/ha) kring de stora kollektivtrafikplatserna, dvs inom 500 meters gångavstånd, för att skapa ett underlag för en god kollektivtrafik. Allra närmast hållplatserna och i de mest centrala delarna bör tätheten vara än större och i utkanterna lägre.

Blandstad innebär att bostäder integreras med verksamheter och servicefunktioner. Det sker bl a genom att bostadshusen i bottenvåningarna förses med andra lokaler eller att hela hus i samma kvarter blir kontors- eller verksamhetshus. Härigenom uppnås stadsmässighet. Exploateringsgraden blir då exempelvis ett antal bostäder eller bostadsyta, vartill det kommer service- och verksamhetslokaler.

En enkel form av sådan integration mellan bostäder och verksamheter finns i de stora städernas innerstadsdelar, t ex Vasastaden i Göteborg, men också i småstadens vanliga stadskvarter, t ex Alingsås centrum.

En viktig Göteborgskaraktär är de mycket måttliga hushöjderna i staden innanför Vallgraven. Ett rimligt antagande i Kärraområdet är att en önskad stadsmässighet /blandstad kan uppnås med måttliga byggnadshöjder, 2-5 våningar i de mest centrala delarna.

Enstaka högre byggnader kan motiveras av särskilda funktionskrav, t ex hotell och när man vill skapa utsiktsmöjligheter för många eller där man med fördel kan anordna däckad parkering.

Bebyggelseskalan inbegriper också gatan, som förenar husen i staden. I blandstaden utgör gatan inte någon barriär. Gaturummets mått och trafikens hastighet får anpassas till skalan på området och bebyggelsen.

En varierad stadsmiljö

En strävan i arbetet med denna plan har varit att forma Kärraområdet så självförsörjande som möjligt. Alltför många nybyggda områden har blivit sovstäder eller utpräglade förorter.

En förutsättning för en levande stadsdel är att trafiken tillåts passera genom området. Detta skiljer sig från många av de områden som uppfördes på 1960- och 70-talen med utifrånmatning av all trafik. Inifrånmatningen innebär bl a att staden tas i anspråk även för transporter. Gatustrukturen ska byggas så att den kan utnyttjas av så många trafikslag och delar av området som möjligt.

Bebyggelsen ska uppföras i en skala som är mänsklig och trivsamt både bo och röra sig i. Bebyggelsen har också god kontakt med gatan.

Ett medel att säkerställa en varierad stadsmiljö kan vara 3-dimensionell fastighetsbildning. Fastighetsbildningar kan också utföras som mindre delar av fler kvarter. På så sätt ingår också gatan i fastigheterna och exploatören får ansvar även för den. En utbyggnad i små enheter, både vad gäller etappindelning och exploatörer är därför önskvärd.

Tillgänglighet

Framtidens attraktiva stad måste präglas av mycket god kollektivtrafikförsörjning. Ingen bör ha mer än 500 m till god kollektivtrafik. Ett bra befolkningsunderlag ska dessutom kunna skapas inom 300 m från de stora/tunga kollektivtrafikhållplatserna.

Av de ambitioner som redovisas ovan framgår att resorna med kollektivtrafik bör öka.

Bilnehavet/bilberoendet varierar naturligtvis beroende på var man bosätter sig i Kärra. Närmast de centrala stråken och i kvarteren där blandstaden är tydligast kan ett lägre bilnehav per person förväntas.

En rimlig dimensionering i det fortsatta planeringsarbetet är alltså att bilnehavet varierar i intervallet 0,5 - 2,0 bilar/bostad beroende på närheten till kollektivtrafik. Bilen, får inte dominera i de centrala delarna i blandstaden, även om den finns där.

Utbyggnadstakt

Planen redovisar stora utbyggnadsmöjligheter men föreskriver ingen absolut utbyggnadstakt. Ett rimligt antagande är ca 200 lgh/år, under de första åren, med byggnadsstart år 2006.

Utbyggnaden av området bör ske så att det skapas möjligheter att säkerställa blandstad över tiden. Det innebär bl a att det inte ska byggas en kompakt bebyggelse direkt utan det måste finnas "luckor" som kan fyllas i vid behov. Eventuellt kan vissa kvarter i en kvartersstruktur lämnas obebyggda.



Kungsladugård (Foto: Emma Lindberg)



Viken (Foto: Andreas Lidholm)

Arbetsprocessen

Arbetet med att ta fram den fördjupade översiktsplanen för Kärra har bedrivits i en projekt- och processform med deltagare från såväl stadsbyggnadskontoret som GF-konsult AB. Till startmötet i jan 2004 inbjöds många kommunala förvaltningar för att få information om det nystartade projektet, men även för att dela med sig av sina kunskaper om området och ge sin grundsyn på detsamma. En arbetsgrupp har under våren och hösten tagit fram underlaget till detta förslag till markanvändning.

Det fortlöpande arbetet har stämts av med en ledningsgrupp med representanter från Stadsbyggnadskontorets distrikt Norr och Översiktsplaneavdelning, Fastighetskontoret och Trafikkontoret.

I april 2004 genomförde Stadsdelsnämnden och Stadsdelsförvaltningen i Kärra en planeringsdag som ägnades åt den fortsatta planeringen för framförallt områdena kring Bönered och Larsered. Diskussionen kännetecknades av en mycket positiv inställning till en utbyggnad i områdena närmast väster om Kärra. En bred samsyn råder om att de nya områdena bör ha en blandad bebyggelse med olika upplåtelseformer och bostäder i varierande storlekar och att de nya områdena tydligt bör länkas till i första hand den befintliga bebyggelsen i Kärra men även till Gerrebacka. Behovet av goda trafiklösningar för framförallt kollektivtrafiken men även privatbilismen bör ägnas stor uppmärksamhet liksom att utbyggnaden kräver en mycket aktiv samplanering med stadsdelen kring olika former av kommunal service.

Skissarbete

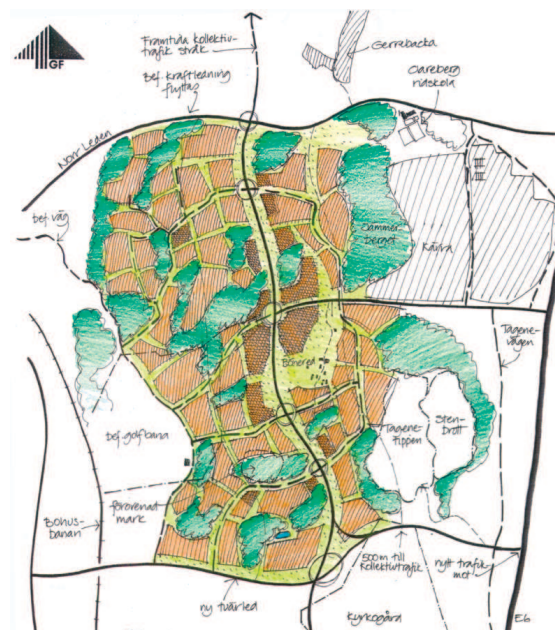
Under våren 2004 genomförde stadsbyggnadskontoret några skissdagar, där gestaltningen av Kärrautbyggnaden prövades. Arbetet skapade värdefull kunskap kring planeringsproblemen i Kärra. Bl a prövade deltagarna att applicera några göteborgska

miljöer på planområdet för att illustrera skalan på området. Detta skedde som modellstudier i skala 1:2000. Resultatet visade att det är fullt möjligt att bygga ut Kärraområdet som blandstad med ca 25 - 30 000 invånare. Det visade även vad detta innebär för grönstråk, trafiksystem osv.



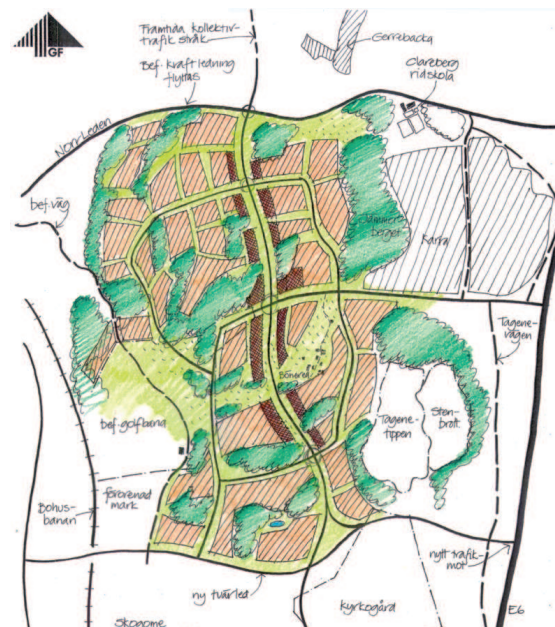
Ett mer traditionellt angreppssätt på uppgiften har varit att diskutera, pröva och skissa rimligheterna i omfattning, skala och önskad karaktär. Resultatet har blivit ett

antal illustrationer, visioner, som har hjälpt processen framåt, men som inte alltid syns i slutprodukten. Därför redovisas och kommenteras några av dessa här.



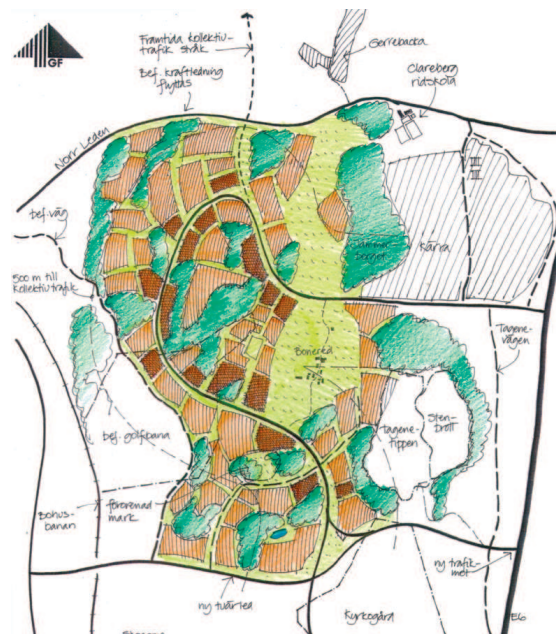
Vision 1

Ett utnyttjande av i princip all byggbar mark kring ett tydligt trafikstråk rakt genom området i nord-sydlig riktning. I detta stråk ingår kollektivtrafik av mycket hög standard. Centrumfunktioner kan utvecklas längs detta stråk.



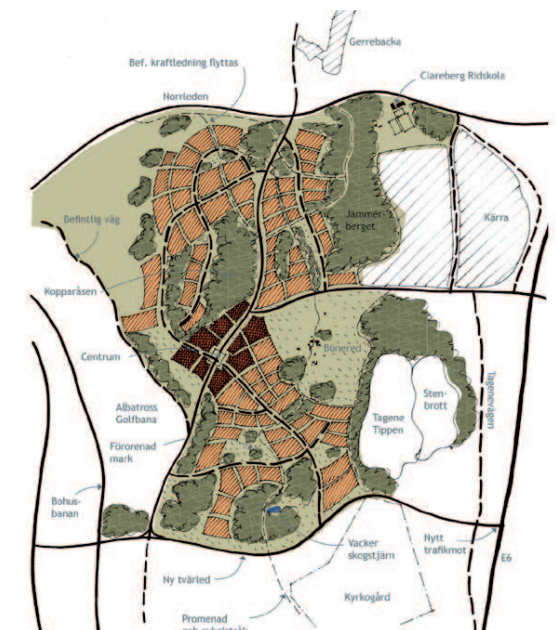
Vision 2

Samma grundidé som vision 1 men med betoning på ett tvärgående grönstråk från Jämmerberget över Böneredsåsen mot Albatross Golfbana.



Vision 3

Ett ringmatningssystem som sekundärt kan ansluta till Norrleden. Ett sammanhängande öppet landskap från Böneredsåsen med omgivande betesmarker till Larseredsdalen och Clareberg i norr. Centrumfunktioner och övriga servicefunktioner lokaliseras längs matarvägsslingan.



Vision 4

Park och naturförvaltningen har också utfört ett skissarbete över områdets utbyggnad. Resultatet av detta är en fjärde vision av markanvändningen

Här betonas än starkare landskapsvärdena i och kring Böneredsåsen. Det centrala kulturlandskapet avgränsas i princip i omgivande bryn. Larseredsdalgången bebyggs. Öppethållandet av landskapet kring Böneredsåsen kräver någon form av åtgärd eller skötsel för säkerställandet, ev djurhållning.



Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Kärra inom stadsdelarna Kärra, Backa, Tuve och Säve i Göteborg

UTSTÄLLNINGSLÅTANDE

UTSTÄLLNINGENS GENOMFÖRANDE

Byggnadsnämnden beslöt den 13 juni 2006 att låta ställa ut förslaget. Planförslaget har varit utställt för granskning på stadsbyggnadskontoret, på biblioteket i Kärra och på Backa informationscentrum under perioden 15 juni – 30 augusti 2006. Många remissinstanser begärde och beviljades förlängd remisstid.

Förslaget har under samma tid sänts till berörda nämnder, styrelser och föreningar enligt bifogad lista över samrådsrets.

SAMMANFATTNING

Allvarligaste invändningarna kommer från Kulturnämnden samt Park- och naturnämnden och berör i huvudsak kontorets avvägning mellan bevarande av lokala natur- och kulturvärden och behovet av nya större exploateringsområden i staden. Båda anser att det finns brister i hur kontoret behandlat natur – och kulturvärdena i planen. Nämnderna anser liksom Egnahemsbolaget att en utbyggnad av området i stället bör ske i södra och nordvästra delen av området.

Idrotts- och föreningsnämnden anser att behovet av anläggningar och aktivitetsytor ökar med ökat invånarantal. Nämnden anser liksom Albatross Golfklubb att golfbanan ska få fortsätta att utvecklas.

Stadsdelsnämnderna Backa och Kärra stödjer förslaget till utbyggnad men påpekar behovet av trafikala förbättringar och kommunikationer över älven.

Länsstyrelsen och NCC Roads motsätter sig all bebyggelse söder om Nortagenvägen till dess bergresursen i Tagene är uttagen.

Några boende i området påtalar vikten av att infrastrukturen säkras innan ny bebyggelse tillkommer, men nämner även den vackra naturen och vikten av att endast bostadsrätter bör byggas i området. Blandstaden bör byggas mer centralt.

Kontoret vidhåller att den nu presenterade lösningen är den enda som gör det möjligt att bygga ett tillräckligt stort antal lägenheter för att erhålla bra underlag till framtida spårbunden kollektivtrafik genom området. I samarbete med GR, Banverket och Kungälv kommun har kontoret skisserat ett tänkbart dubbelspår av Bohusbanan genom Kärra, via Rödbo och Kungälv vidare ut i regionen. Inget annat läge genom Kärra kan spår förläggas i ytläge. Om bostäderna byggs i huvudsak på bergen måste kollektivtrafiken gå genom berget med betydligt längre avstånd till hållplatsen som då kommer att ligga under marken.

I likhet med GR planering och Banverket anser kontoret att Kärras utveckling aktivt kan bidra till regionens strävan mot en uthållig tillväxt och att det trots det långa tidsperspektivet är angeläget att berörda kommuner håller möjligheten öppna i den fysiska planeringen för en framtida järnvägsutbyggnad på det sätt som redovisas i planen. Utbyggnaden av Kärra behöver anpassas till en struktur som det i dagsläget råder stor osäkerhet kring när och om den kommer att realiseras.

Kontoret accepterar att ingen bebyggelse med bostäder ska förläggas söder om nuvarande Nortageneväg så länge bergtäkten är i drift och reviderar förslaget.

KOMMUNALA NÄMNDER OCH BOLAG M M

I de fall synpunkterna nedan inte kommenteras instämmer kontoret i synpunkterna.

Fastighetsnämnden bedömer att de tilläggsyrkanden som fp, s, m, v och kd beslutade om vid besvarandet av samrådsremissen står i överensstämmelse med förslaget till fördjupad översiktsplan. Bl a gäller detta möjligheten att planera in ett antal höga hus i det nya centrum som kan komma längre fram.

Nämnden vill framhålla vikten av att ett eller flera större exploateringsområden i Göteborg förbereds för utbyggnad och delar den uppfattning som Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) framfört. Så som redovisas i samrådsredogörelsen anser GR att det inte räcker att enbart utnyttja centralt belägna kompletterings- och omvandlingsområden för bostadsbyggandet. Betydande tillskott måste även komma till stånd i nyexploateringsområden.

Kärra är ett av de områden där en hög andel av bostäderna bör byggas med barnfamiljer som främsta målgrupp. Stadskansliets statistik visar att nettoutflyttningen av 30-40 åringar samt barn upp till 10 år är stor och har varit så under lång tid.

Det bör skyndsamt utredas vilket skyddsavstånd som behövs mellan bebyggelsen och Tagene täkt och Deponi. Eftersom stadsbyggnadskontoret nu bedömer att endast 500 bostäder kan byggas i första etappen är det viktigt att skyddsavståndet inte görs större än vad som verkligen krävs för att åstadkomma god boendemiljö.

Nämnden vill också framhålla vikten av att planeringen syftar till att som en andra etapp bygga bostäder i Larseredsdalen. Här måste karaktären på bebyggelsen anpassas till befintliga miljön och bli mer småskalig än i första etappen.

De kommunalekonomiska konsekvenserna av en utbyggnad i Kärra visar att en utbyggnad av upp till 1750 bostäder kan göras med förhållandevis måttliga investeringar i infrastrukturen. De klart största investeringarna uppkommer i SDN sektorn. Bl a bedöms en ny grundskola behöva byggas redan i samband med den första utbyggnadsetappen. Det är härigenom av stor vikt att planeringen inriktas på att få ett stort bostadsinnehåll i de första detaljplanerna så att en grundskola kan få en acceptabel utbyggnads- och driftsekonomi. Tätheten måste vara hög. Detta är givetvis även viktigt för att åstadkomma ett bra underlag för kollektivtrafiken samt av vikt för bostadsförsörjningen i Göteborg.

Göteborg Energi AB har inget att erinra. Bostäder och verksamheter väster om Kärra kan erbjudas fjärrvärme för uppvärmning och tappvarmvatten. De ser positivt på att första etappen kommer i anslutning till Kärra.

Göteborg Energi Nät AB meddelar bl a att det inom området finns flera luftledningar som utgör en viktig del i infrastrukturen. Planerna är att markförlägga dessa i samband med att nya gator byggs ut i området. Önskemål finns om att Kärra i ett tidigt skede ansluts med gator till Norrleden och Nordtagenevägen.

Göteborg Energi GothNet AB har inget att erinra.

Idrotts- och föreningsnämnden invänder mot att fritidsaktiviteter får ett litet utrymme i studien då behovet av anläggningar och aktivitetsytor ökar med ökat invånarantal.

Albatross Golfklubb skall kunna fortsätta sin verksamhet på de ytor som används idag. Med tanke på efterfrågan på golfsport och svårigheten att finna lämplig mark för golfbanor är det olämpligt att en del av ytorna ianspråkats för bostadsbebyggelse. Marken västerut anses inte ha samma kvalitet och området är avgränsat från övriga delar genom Bohusbanan. En golfbana intill en ny centrumbebyggelse skapar ett öppet landskap och ger en unik möjlighet till lättillgängligt golfspel.

Kommentar: Kontoret medger att en golfbana intill ett centrum kan ge stora möjligheter till lättillgängligt golfspel, men detta måste ställas mot möjligheten att erbjuda ett stort antal boende närhet till bra kollektivtrafik.

Kulturnämnden avstyrker planen i sin nuvarande utformning. Förvaltningen anser att de höga natur- och kulturvärdena motiverar en omfattande miljöhänsyn även om detta skulle innebära en lägre exploatering och större kostnader. Förvaltningen anser att förslaget strider mot de allmänna reglerna i miljöbalken som säger att mark och vattenområden skall användas på bästa sätt från allmän synpunkt.

Den allvarligaste kritiken beror på att planen föreslår storskalig exploatering, bl.a. ett nytt centrum, just i de från miljösynpunkt mest känsliga delarna i anslutning till Bönered och Larsered. Här finns höga kulturvärden med kulturhistoriskt vär-

defull bebyggelse, vägsträckning och förhistoriskt gravfält. Här finns också höga naturvärden, värdefull odlingsmark och särskilt utpekad värdefull landskapsbild samt ett av kommunens få utpekade geologiska objekt, Böneredsåsen.

Kulturförvaltningen är inte principiellt negativ till en storskalig utbyggnad i Kär-raområdet men det finns alternativ när det gäller strukturer och lokaliseringar som tar mycket bättre hänsyn till miljön. Om hänsynen koncentreras till de värdefullaste centrala delarna bevarar man effektivt de högsta natur- och kulturvärdena samtidigt som exploateringsgraden inte skulle behöva minskas särskilt mycket. Det finns stora områden i nordväst och i söder där en tämligen kraftig exploatering skulle kunna genomföras utan större negativa effekter på högre miljövärden.

Planens stora effekter på miljön redovisas tydligt i miljökonsekvensbeskrivningen. Såväl natur- som kulturmiljön bedöms bli kraftigt negativt påverkade. Av MKB:n framgår också att planen är dåligt anpassad till eller motverkar flera av de nationella miljömålen. Resultatet av MKB:n har beaktats mycket lite i planen

En brist i MKB:n är att det saknas redovisning och analys när det gäller alternativa lösningar.

Det finns brister i planhandlingen när det gäller redovisning av värden och underlagsmaterial. Det saknas tydliga referenser till MKB:n och var den finns tillgänglig. Stadsmuseets utredning om natur- och kulturvärden finns inte heller sammanfattad på ett adekvat sätt. Bland annat saknas en karta som visar de höga kulturmiljövärdena i och runt Bönered, vilket gör att den stora konflikten mellan bevarande och exploatering i detta område inte blir tydlig.

Kommentar: Rapportens Bilaga har kompletterats med Stadsmuseets karta över kulturmiljövärdena i området. Kartan över natur - och kulturvärden finns redan i rapporten.

Alternativa lösningar samt olika lokaliseringar och exploateringar har studerats av kontoret. Om bra kollektivtrafik ska kunna byggas ut till området, vilket har varit ett av kraven i uppdraget, måste tillräckligt många bostäder byggas inom ett rimligt avstånd från hållplatsen. Detta har studerats i samarbete med bl a regionen och Banverket. Det nu föreslagna utbyggnadsområdet är det enda möjliga för att uppnå detta mål.

Kyrkonämnden (kyrkog.styr) beslöt att Svenska Kyrkan vill delta i den fortsatta utvecklingen av ny centrumbildning i Kärra och därmed få medverka i kommande detaljplanediskussioner och ev markanvisning för kyrklokaler.

Lokalförsörjningsnämnden har inget att erinra.

Medichus har inget att yttra.

Miljönämnden har i samrådsskedet tillstyrkt den fördjupade översiktsplanen under vissa förutsättningar. Det gäller särskilt kraven på en förstärkt grönstruktur och bättre anpassning till värdefull natur som vi anser inte har beaktats tillräckligt.

Miljöförvaltningen bedömer att det finns förutsättningar att skapa en blandstad i Kärra med tillräckligt hög exploateringsgrad för att ge underlag till en god kollektivtrafik - till och med i form av framtida spårtrafik - och samtidigt säkra en god grönstruktur med bevarade naturvärden. Att vissa naturvärden och naturområden måste exploateras för att få en fungerande infra- och bebyggelsestruktur är förvaltningen helt införstådd med och kan också acceptera till en viss grad.

Förslaget måste anpassas bättre till naturvärdena. Inte minst när det gäller den första etappen som redovisats mer detaljerat. Där planeras exploateringen starta i skärningspunkten mellan två av de mest värdefulla områdena, Larseredsravinen och Böneredsåsen, och endast en tunn remsa däremellan avses sparas som ett stadsmässigt utformat grönstråk.

En exploatering av Kärra får inte ske innan man bedömer att tillräckligt med bostäder kan byggas för att verkligen ge underlag för en god kollektivtrafik, från första början. Ett icke önskvärt scenario är att första etappen byggs utan utökad anpassning till naturvärdena och att byggandet sedan avstannar. Då har inte tillräckligt med bostäder ordnats för att åstadkomma en långsiktigt god kollektivtrafik och detta till ett mycket högt värde av förlorade naturvärden, i utbyte mot en relativt litet bebyggelsestillskott.

För övrigt anser förvaltningen att de rekommendationer som görs i miljökonsekvensbeskrivningen ska följas. Enligt miljöbalkens bestämmelser om miljökonsekvensbeskrivningar ska det också göras en redogörelse för de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför.

Kommentar: Kontoret instämmer i att redan första etappen måste byggas med förutsättningen att en fortsatt utbyggnad sker enligt nu skisserad etappindelning. Även första etappen måste få god kollektivtrafik. Övriga synpunkter liksom åtgärdsförslag för uppföljning och övervakning ska genomföras i detaljplaneskedet.

Park- och naturnämnden avstyrker förslaget med motiveringen att nämndens synpunkter från samrådsskedet inte har tillgodosetts.

Förslaget innebär ett mycket stort ingrepp i ett landskap med ovanligt många kvaliteter; en intressant kulturhistoria, ett vackert kulturlandskap, en biologisk mångfald, en arkeologisk rikeedom mm. Dessutom finns en attraktiv golfbana och ett stort antal hästar i området. Golfbanan naggas i kanten, medan man inte tar någon större hänsyn till hästintresset, om man bortser från att Klarebergs ridanläggning får vara kvar. Dessa kvaliteter, som kunde vara utgångspunkten för en bra planering, tar man enligt förvaltningen mycket måttlig hänsyn till.

Stadsbyggnadskontoret instämmer i att betydande kvaliteter offras, men att detta måste göras för att få till stånd en efterfrågad exploatering. Park och naturförvaltningen menar dock att det går att exploatera med någorlunda hänsyn tagen till dessa värden. Ett alternativt förslag togs därför fram av park- och naturförvaltningen inför samrådet. Till nämndens remissvar från samrådet vill förvaltningen även anföra en rad konkreta synpunkter.

Kommentar: Det förslag som park - och naturförvaltningen tog fram inför samrådet och som redovisas i rapportens Bilaga innebär bl a ett större orört område kring Böneredsåsen. På korts sikt överensstämmer kontorets reviderade förslag nästan med förvaltningens förslag. En större avvikelse sker först när centrum börjar byggas ut dvs på västra sidan av nedre delen av Böneredsåsen. Kontoret anser att även denna yta måste exploateras för att uppnå tillräckligt stort antal bostäder i centrum – och kollektivtrafikhärläge. De nya synpunkter förvaltningen för fram får ev beaktas i kommande detaljplaner.

Räddningstjänsten Storgöteborg tillstyrker planen. Området omgärdas av stora transportleder E6, Norrleden och Bohusbanan. På dessa leder transporteras stora mängder farligt gods, det nämns i texten att det finns skyddsområden att ta hänsyn till vid etableringar av verksamheter intill dessa leder. En ny sträckning av järnväg genom området ställer stora krav på skyddsavstånd till befintlig och kommande bebyggelse. Insatsmöjligheterna för räddningstjänsten bör beaktas vid planeringen av framförallt bostäder och centrumetableringar. Normal insatstid till bostäder är tio minuter, vilket måste tillgodoses vid planering av avfarter från de stora lederna. Räddningstjänsten betjänar området i första hand ifrån Angereds brandstation

Stadsdelsnämnden i Backa skriver att vikten av att binda ihop Kärra med Backa och finna ett stråk som kan ge de norra stadsdelarna snabba förbindelser med centrum naturligtvis är av intresse för SDN Backa. Nämnden har i tidigare yttrandet till kommunstyrelsen framhållit vikten av att förbättra förbindelserna över älven, där förbättrad kollektivtrafik är ett viktigt mål. Det gäller nya stombusslinjer och anläggandet av pendeltågsstation vid Brunnsbo. Sedan lång tid tillbaka har man från Stadsbyggandkontorets sida utrett möjligheten att dra spårvagnstrafik till stadsdelen med ett särskilt spårvagnsstråk. Det borde ligga väl i linje med planerna för förbättrade kollektivtrafikförbindelser med Kärra.

Förvaltningen är positivt till utbyggnad och förbättring av kollektivtrafiken i Kärra kombinerat med motsvarande förbättring för stadsdelen Backa. Det måste utformas på ett sätt så att inte boendemiljön, kulturella, ekonomiska och övriga värden som finns i stadsdelen Backa och är av allmänt intresse påverkas negativt .

I översiktsplanen anges en vision om en "blandstad". Det är i detta sammanhang viktigt att i den fortsatta planeringen kontinuerligt ta tillvara möjligheterna för personer med funktionshinder att bli delaktiga i blandstaden. Integrerade bostadslösningar och stöd för att kunna bo och bidra i närsamhället måste finnas med som en naturlig del i planeringsprocessens och utbyggnadens olika stadier.

Stadsdelsnämnden i Kärra-Rödbo ställer sig bakom förslaget till den fördjupade översiktsplanen. Sedan ärendet senast behandlades av stadsdelsnämnden har ett förslag om spårbunden trafik tillförts planen. Förvaltningen ser den spårbundna trafiken i Kärraområdet som en tillgång. I det fortsatta arbetet anser förvaltningen att det bör ägnas mycket omsorg på utformning och gestaltning av själva spårområdet så att den spårbundna trafiken i alla avseenden uppfattas som positiv. Det är av stor betydelse att nya tillfartsvägar till Bönered och Larsered planeras så

att en god standard uppnås. Målet måste vara säkra vägarna och en jämn trafikrytm. Det skall vara lätt att nå närmaste trafikled. Trafik situationen idag med långa köer på E6 upplevs som påfrestande.

Återigen vill förvaltningen påminna om vikten av att redan från första början bygga för förskole- och skolverksamhet. Det är viktigt att i detaljplanearbetet reservera mark för andra kommunala funktioner som olika former av boende och kultur.

Trafiknämnden tycker att en fördjupad översiktsplan är bra och viktig för att överblicka utbyggnadsmöjligheter och ha god beredskap för klara den utbyggnadstakt av bl a bostäder som kommunledningen beslutat. Det är ett bra underlag för utbyggnadsplaneringen.

Kärra har en betydande utbyggnadspotential, men en större utbyggnad ställer höga krav på infrastrukturen. Ett starkt kollektivtrafikstråk är nödvändigt för att kunna bygga ut ett nytt centrum i Kärra. Både K2020 och spår 2050 har med kollektivtrafik till Kärra i sina målbilder. Även satsningar på ny infrastruktur för biltrafik är något som behövs vid en utbyggnad av Kärra.

Det finns osäkerheter angående vilka satsningar på infrastrukturen till bl a Kärra som är möjlig inom en överskådlig tid. En fördjupad översiktsplan behöver därmed vara flexibel och tillämpbar för olika framtidsbilder.

En första utbyggnadsetapp har bedömts möjlig väster om Kärra, där 500 lägenheter kan byggas i kvadratisk kvarterstruktur. Där den nuvarande Nortagenevägen är tänkt som infart från öster (E6) till etapp 1 och till ett nytt centrum i Kärra. Här finns en konflikt, en infart till ett nytt centrum ej är lämplig att dra genom ett bostadsområde såsom det är föreslaget i studien.

Kommentar: Den första utbyggnadsetappen planeras i huvudsak norr om föreslagna ny tillfartsväg. Detta med hänsyn tagen till befintlig täktverksamhet. Kontoret anser att en ny tillfartsväg bör kunna byggas så att den i framtiden kan utgöra ”stadsgata” med tillfart även till ett nytt stadsdelscentrum med hållplats för kollektivtrafiken.

VA-nämnden har inget ytterligare att framföra utöver det som framgår av remissvaret på samrådshandlingen.

STATLIGA OCH REGIONALA MYNDIGHETER ETC

Banverket, Västra banregionen anser att kommunens planer på att skapa ett tättbebyggt stadsdelsområde är en riktig och nödvändig förutsättning för ett resandeunderlag för en spårbunden kollektivtrafikförsörjning av området. En utbyggnad av Bohusbanan via Kungälv och Över östra Hisingen genom Kärra innebär att huvuddelen av persontrafiken kommer att gå på den framtida banan medan gods-

trafiken och kanske någon persontrafik går kvar på nuvarande järnväg. Om och när en sådan utbyggnad blir av vet vi inte idag. Det är trots det långa tidsperspektivet angeläget att berörda kommuner håller möjligheten öppna i den fysiska planeringen för en framtida järnvägsutbyggnad på det sätt som redovisas i planen.

Lantmäterimyndigheten i Göteborg har inget att erinra mot förslaget.

Länsstyrelsen vill framhålla att man ser positivt på det sätt kommunen väljer att se på den långsiktiga utvecklingen av Kärraområdet.

Länsstyrelsen bedömer att berörda riksintressen för vägarna E6 och E6.20 kan tillgodoses.

Gällande miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap MB har iakttagits och Länsstyrelsen bedömer att de inte kommer att överträdas till följd av planen. Frågor som berör mark- och vattenområden och som angår angränsande kommuner kan samordnas på ett lämpligt sätt. Bebyggelse enligt planen bedöms inte bli olämplig med hänsyn till boendes och övrigas hälsa eller till behovet av skydd mot olyckshändelser.

Det är angeläget att de fortsatta planeringsinsatser som föreslås verkligen påbörjas, så att riksdagens intentioner med plan- och bygglagen och miljöbalken samt de av riksdagen beslutade miljömålen kan uppnås.

Miljö kvalitetsnormer

Det är av stor vikt att planera för en bekväm och effektiv kollektivtrafik till och från området. Planerna på spårbunden kollektivtrafik är naturligtvis bra, men detta ligger långt i framtiden och kan genomföras först när det finns ett större befolkningsunderlag. Därför är det viktigt att se till att busstrafiken fungerar tillfredställande fram tills det att spårbundet blir aktuellt.

Hälsa och säkerhet

Som Länsstyrelsen påpekade i samrådet är det inte lämpligt att bygga bostäder söder om Nortagenevägen före det att Tagenetakten avslutats. Takten har idag tillstånd för pågående verksamhet fram till och med 2022.

För övrigt bedöms planen inte medföra några sådana problem avseende människors hälsa eller säkerhet, att de i ett senare planeringsskede skulle ge Länsstyrelsen anledning att ingripa enligt 12 kap PBL.

Åtgärder för att fullfölja planen

Kommunen har för avsikt att försöka att bevara naturvärden såsom exempelvis biotopskyddade objekt i den nya bebyggelsen. Där så inte är möjligt vill Länsstyrelsen påminna om att det kommer att behövas dispens för att flytta eller ta bort dessa.

Kommentar: Planförslaget har reviderats m a p den södra delen av första etappen.

Svenska Kraftnät vill göra kontoret uppmärksam på att det pågår en projektering av en ny 400 kV ledning från Stenkullen till Lindome.

Kommentar: Efter samtal med Svenska Kraftnät framkom att ett missförstånd uppstått.

Vattenfall Eldistribution AB påpekar ett sakfel i planen. Där står att ledningen i planområdets södra del är på 120 kV. Det ska vara 130 kV. I nordvästra delen finns även en 130 kV ledning som inte är nämnd i rapporten.

Kommentar: Rapportens Bilaga har justerats.

Vägverket, Region Väst påpekar att en utbyggnad enligt planförslaget innebär en stor trafikökning jämfört med dagsläget. En första etapp föreslås innehålla ca 500 lägenheter och byggas ut under ca 5 år. Då väg E6 redan idag är mycket hårt belastad vissa tider på dygnet, vill Vägverket återigen peka på de trafikproblem som kan uppstå på grund av denna lösning.

Det är viktigt att redan vid den första utbyggnaden av området nordost om Bönered göra en ny beräkning av kapaciteten i Kärramotet. I samband med fortsatt utbyggnad inom Larsered, med matning från Norrleden (väg E6.20), måste studier ske av en ny trafikplats. Att anlägga ytterligare en plankorsning på väg E6.20 är inte acceptabelt.

Vägverket har en positiv inställning till att kollektivtrafiken ges hög prioritet i planen, eftersom det är en förutsättning för ett minskat bilberoende. Redovisat reservervat för spårtrafik genom Kärra och en eventuell förlängning norrut till Kungälv är intressant. Av samma anledning är det bra att man satsar på att skapa en modern blandstad, där bostäder, arbetsplatser och serviceinrättningar finns inom gång- och cykelavstånd.

De trafikplatser i Tagene och Ellesbo som redovisas i planförslaget finns inte med i Vägverkets ekonomiska planer fram till år 2015. Planerna beräknas bli omarbetade omkring år 2010.

Kommentar: Ett fullständigt mot vid Kärramotet och bättre kollektivtrafik överensstämmer helt med planens intentioner. Hur detta ska finansieras är däremot oklart.

Västtrafik Göteborgsområdet AB (kdm) skriver att nu föreliggande utställningshandling har, förutom ny text om järnväg, i huvudsak bara redaktionella förändringar i förhållande till samrådshandlingen. Kartorna har annan utformning, men innehållet synes i allt väsentligt vara detsamma. Innehållsmässigt skall de nu framlagda synpunkterna ses som komplement till det yttrande vi lämnade över samrådshandlingen.

Vi tror att den av oss föreslagna trafikstrukturen kan vara lämplig även den dag (på 2030-talet?) då järnvägen möjligen kommer att dras genom Västra Kärra. Linjerna behöver dock i det skedet inte dras in till Göteborgs centrum. Detta är väl järnvägens stora fördel: man kan bygga bostäder för 25 000 människor utan att en

enda buss mer än idag behöver belasta centrala Göteborg. Järnvägen innebär dock en mycket exklusiv service. Första station efter Kärra (Bönered) blir Centralstationen. Busstrafiken behövs inte bara för att mata till tågen, utan även för att ge resmöjligheter till andra delar av Hisingen.

Planområdet är så pass stort att det krävs flera linjer för att området skall kunna trafikförsörjas med godtagbara gångavstånd. Det är synnerligen viktigt att utbyggnaden sker längs stråk, som följer sträckningen för en robust busslinje. Planområdet bör således byggas ut linje för linje.

FÖRSTA UTBYGGNADSETAPPEN

I många planer skrivs att god kollektivtrafik skall finnas till hands redan när de första husen i ett exploateringsområde blir inflyttningsklara. Syftet är att förhindra att ett bilberoende, som senare kan vara svårt att bryta, etableras. Vi instämmer i princip i detta synsätt, men vill framhålla att det av ekonomiska skäl kan vara svårt att förverkliga en sådan strategi.

Kommentar: Västtrafik har lämnat ett omfattande remissvar och ingående beskrivit både linjesträckningar och ekonomi för områdets utbyggnad.

GR – Planering

Kärras utveckling måste utgöra en del i regionens strävan mot en hållbar utveckling. Förbundsstyrelsen har i sitt dokument ”Uthållig tillväxt – mål och strategier med fokus på hållbar regional struktur” lyft fram några viktiga målsättningar för regionens utveckling. Kärnans betydelse som regionens centrum behöver utvecklas, stråken och regiondelscentrum likaså. Balansen nord-syd behöver förändras så att fler arbetstillfällen finns söder och fler bostäder norr om älvsnittet. Detta möjliggör fler dubbelriktade pendlingsströmmar, vilket i sin tur ger förbättrade möjligheter att skapa en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik. Förbundsstyrelsen tog i maj 2006 även på sig uppgiften att utveckla strukturbilder för regionen samt projektägarskapet för kollektivtrafikprogrammet K2020.

Utöver vad som styrgruppen för regional planering 2005-04-14 framfört i samband med samrådet finns anledning att framhålla följande utifrån de erfarenheter som gjorts i samband med arbetet med projektet K2020:

Kärras utveckling kan aktivt bidra till regionens strävan mot en uthållig tillväxt. Det finns mycket goda förutsättningar att skapa goda boendemiljöer och ett stadsbyggande av hög kvalitet i området. Genom den nära kopplingen till den befintliga stadsdelen kan den tillkommande bebyggelsen inordnas i en befintlig struktur och befolkningen redan från första inflyttning tillförsäkras en god servicenivå. Kollektivtrafikstaden (den del av staden/regionen som har en kollektivtrafik där turtätheten är hög, restiden kort, linjeutbudet varierat och resandandelen hög) behöver utökas. Idag omfattas kollektivtrafikstaden i princip av det område som täcks av spårvagnsnätet och stombusslinjerna. Här är trafikeringen sådan att resenären har ett varierat och relativt turtätt utbud. Dock är restider för långa för att kollektivtrafiken skall vara konkurrenskraftig.

Inom projektet K2020 utvecklas strategier för hur restider kan minskas och hur tillgängligheten till ett större område kan skapas. Kärra kan genom sitt läge mellan Norrleden och E6 bli en viktig knutpunkt på Hisingen och därmed aktivt bidra till att utvidga kollektivtrafikstaden. Genom ett eventuellt förändrat läge av Bohusbanan och byggandet av Västlänken skulle Kärra kunna hamna i regionens pendeltågsstruktur. Planeringen av Kärras utbyggnad kan ta höjd för en sådan utveckling. Detta innebär i så fall att utbyggnaden av Kärra behöver anpassas till den struktur som det i dagsläget råder stor osäkerhet kring när och om den kommer att realiseras.

En alternativ utveckling skulle kunna vara att anpassa Kärras utveckling till en struktur där Kärra ingår i ett utvecklat buss- och/eller spårvagnssystem. En möjlig lösning är att en koppling till ett busstråk på E6 skapas genom att en motorväghållplats etableras för snabb nord-sydlig kollektivtrafik samt genom att den fysiska utformningen av Kärra möjliggör en snabb och bekväm bussmatning till denna hållplats.

Oavsett vilket alternativ som väljs kan och bör en utbyggnad av Västra Kärra stödja en öst-västlig kollektivtrafikstruktur längs Norrleden. Idag finns få möjligheter att med god kollektivtrafik trafikera Norrleden eftersom det finns för litet boende- och arbetsplatsunderlag längs sträckan. Det är dock önskvärt att på sikt etablera denna tangentiella trafikeringmöjlighet och därmed koppla nordöstra Göteborg - via Angeredsbron - Kärra till Västra Hisingen. Om Kärra kan utgöra den gemensamma punkten mellan nord-syd och öst-väst finns klara fördelar att vinna. Kärra skulle därmed kunna utvecklas till en betydande knutpunkt i den norra delen av Göteborg.

Andra alternativ är att Kärra ansluts till en kollektivtrafik radiellt in mot staden genom en tät och högkvalitativ spårvagns- eller stombussstruktur. Genom att en sådan struktur sannolikt även trafikerar Backa – Brunnsbo – Backaplan så ger denna dock ganska långa restider och kan därför uppfattas som mindre attraktiv även om den ges en hög turtäthet (jämför Björkekärr som har både stombuss och spårvagn).

Om regionen i sin helhet i genomsnitt skall uppnå målet om 40%-ig kollektivtrafikandel år 2025 så måste ett utbyggt Kärra, med ett för regionen så centralt läge, klara ett väsentligt högre andel resande i kollektivtrafik.

ÖVRIGA

Albatross Golfklubb förordar en planläggning av markområdet så att hela anläggningen blir kvar på nuvarande markområde. Dessutom bör mark reserveras för framtida utveckling av Albatross i anslutning till nuvarande anläggning. Ju fler invånare som kommer till området desto större behov av ett rekreation och fritidsliv, inte minst bland ungdomar. Behovet av nya golfhål kommer säkerligen att öka.

Norr om befintlig golfbana bör det kunna byggas attraktiva bostäder utan att Albatross nuvarande golfanläggning berörs.

Kommentar: Behovet av ytterligare golfhål måste ställas mot behovet av bra bostäder i kollektivtrafikhöga läge.

Göteborgs Egnahems AB förordar en annan inriktning på exploateringen av Kärra. En utbyggnad bör ske söderut från Kärra centrum då området kring Albatross golfbana inte upplevs som lika känsligt att exploatera dels på grund av områdets geografiska placering som inte föranleder mer än ringa förändringar av vägnätet samtidigt som några större naturvärden inte berörs.

Genom förslaget att ge vårt område en högre prioritering kan ett tillskott av hyresrätter och äganderätter ske relativt omgående. Den föreslagna utbyggnaden mot Larsered/Bönered skulle troligen ta längre tid att genomföra.

En etappvis exploatering av Egnahemsbolagets område med alternativa boendeformer har förutsättningar att på kortare sikt bidra till det tillskott av bostäder som efterfrågas och därmed också öka förutsättningarna och förbättra underlag för kollektivtrafik och annan service.

Kommentar: se svar Miljönämnden

Göteborgs ornitologiska förening tillstyrker inte det sätt som naturen i området exploateras så som framställs i huvudrapporten. GOF anser att förslaget skall tas tillbaka och omarbetas för att bättre bevara naturen i området.

Kommentar: se svar Kulturnämnden.

Kungälv kommun uppskattar att förslaget sätts in i ett regionalt perspektiv. Sambanden med Kungälv redovisas på ett bra sätt. Det gäller i synnerhet ny spår-förbindelse som ingår i GR:s projekt Spår 2050.

Hade kommungränsen idag gått längre söderut så att Rödbo hade tillhört Kungälv hade förmodligen området utgjort ett bra bostadsområde med god service och ett bra tillskott till Kungälvs serviceunderlag. Ett faktum som kan diskuteras i regionalt sammanhang.

Naturskyddsföreningen i Göteborg yrkar på att planen återremitteras eller inte antas. Planen bör omarbetas så att de betydande landskapsvärdena, naturvärdena och kulturvärdena som finns främst kring Bönered och Larsered i huvudsak kan bevaras.

Föreningen anser även tankarna på en ny dragning av Bohusbanan kan vara en intressant möjlighet men menar att förutsättningarna för byggandet av en sådan ny järnväg är otillräckligt utredda för att de i nuvarande läge ska kunna användas som grund för trafikplaneringen till området.

Kommentar: se svar Kulturnämnden

NCC Roads AB motsätter sig all bebyggelse söder om Nortagenevägen till dess bergresursen i Tagene är uttagen. Tillståndet gäller till 1 november 2022.

På översiktsplanen framgår att bergtäktens berggripa mot öster är ett framtida grönområde. I det tillstånd som NCC har kommer den berggribban att sprängs bort.

En korrigerings av översiktsplanen behövs. I samarbetet med kommunens förvaltningar angående täktplanen anges det troliga scenariet att marken övergår till industritomter.

Kommentar: Planen har reviderats. Ny bostadsbebyggelse läggs längre norrut.

Samfällighetsföreningen Foxterrien ber kontoret beakta den mycket fina natur som finns i området. Idag omgärdas området av E6, Norrleden samt Tagenetippen och det planerade området skulle helt täppa till möjligheten att fritt ströva på ångarna och kullarna mot väster. Det finns bättre alternativ till områden för nya bostäder i Göteborg.

Samfällighetsföreningen Settern anser att infrastrukturen först bör säkras t ex E6 och älvförbindelsen. De anser även att sport – och fritidsaktiviteter blir åsidosatta och att blandstaden passar bättre in närmare Göteborgs stadskärna.

Mikael Kahrle Det mesta verkar genomtänkt men jag vill trycka på några punkter:

- Spårväg bör komma fram snabbt på egen banvall.
- Våga bygga högt och djärvt, så att vi inte får ännu en stadsdel á la gamla Kärra som ingen tar notis av och som somnar in med åren. Försök få in någotsom drar utomstående - park, teater, bio, stadion, djurpark, attraktiva butiker, intressant arkitektur - vad vet jag. Vem besöker Kärra i dag om de inte måste?
- Reservera mark till ett riktigt stort centrum som kan byggas i omgångar, kanske kan man bygga park/gräsängar så länge på de delar av centrumet som inte behöver bebyggas ännu. Man ser ju många exempel i stan (Wieselgrensplatsen t ex), där fler stora butiker etc skulle kunnat etablera sig (Åhlens, HM m m), men där plats endast finns för mindre butiker med kunder som är beredda att betala parkeringspengar om de har bil.
- Se till att förskolor (o liknande service) "följer med" från början så att det inte blir eftersläpning och dåligt rykte som i Amhult.
- Våga bygga stort och fort direkt, Göteborgs utbyggnad sker så "duttigt", små steg för steg. Se bara till att få med kvaliteten och eftertanken.

Virve Josefsson anser att det är ofattbart att kontoret kan tänka sig en byggnation i området innan nya älvförbindelser är klara. Självfallet kommer biltrafiken att öka kraftigt vid nybyggnation.

Fredrik Olsson och Maria Lind, anser att svar på många frågor saknas i rapporten. Detta gäller t ex näringsverksamheten på hundgården Larseredsdalen 15, som måste läggas ner, lövskogen väster om åsen, djur- och växtlivet i området, fornminnen osv, som påverkas av planen. Även trafiksituationen i området kommer att försvåras.

Ann-Sofie och Göran Dittmer motsätter sig att Kärra skall expanderas så häftigt. Vi som bor i Kärra idag vill bo i en mindre förort, där man äger sitt radhus, bostadsrätt eller villa, låt det få särpräglade Kärra.

Det är lite konstigt att vi som bor i dessa berörda byggnationsplaner inte får komma till tals och vara med och bestämma förutom att skriva ett brev om våra synpunkter. Vi tänker även på den familj som planeras bli inlöst. De har byggt upp gården och rensat upp hästtagarna. Varför kan man inte spara denna fina hästgård och bygga runt om? Visst skall man ta hänsyn till allergiker mm men vilken hänsyn har tagits till denna familj som får lämna sitt hem – oacceptabelt.

I tidigare brev har vi påpekat att Larsered har en unik miljö; nattviol, bokträd, salamandrar, fladdermöss, skogsduvor m.m. och böneredsbäckens känsliga flöde.

Vi hoppas att man tar hänsyn till detta. Vi vill återigen styrka att vi vill bevara Larseredsdalen som en grön oas för oss alla.

Kenneth B Johanson vill att blandstaden ska byggas centralt. Göteborg är en av Europas mest segregerade städer. Med den utveckling som är idag, då allt fler centralt belägna hyresrätter omvandlas till bostadsrätter verkar det förhållandet bli bestående. Det behövs fler billiga hyreslägenheter. Risken är stor att dessa ensidigt förläggs i det nya gigantiska bostadsområdet vilket beskrivs i den fördjupade översiktsplanen för Kärra. Detta är ingen bra lösning.

Då det nya Kärra området ligger långt från Göteborgs Centrum finns det en mycket stor risk att detta område utvecklas till ett nytt stort utslängt bostadsområde med dålig service och status. Boendestrukturen i Göteborg, med exklusivt boende i centrala delar och boende med låg status i perifert belägna bostadsområden, riskerar att cementeras än mer.

För att förändra Göteborg som en starkt segregerad stad, bör idéerna om blandstaden förverkligas på betydligt mer centralt belägna områden. T ex gamla slitna industriområden som Ringön, Gullbersvass och Marieholm bör redan nu tas i anspråk för detta ändamål. Här kan man bygga stadsbebyggelse med blandade upplåtelseformer. Detta skulle verkligen attrahera ungdomar, studenter, m.fl. vilka är intresserade av små och billiga hyresrätter och barnfamiljer, äldre, m.fl. vilka är intresserade av att bo centralt. Här i Kärra är det bättre att bygga villa- och radhusbebyggelse liknande den som finns i Gerrebacka.

Lennart Johansson , Sven Eriksson och Arne Johansson är som markägare i Bönered positiva till användningen av marken för bebyggelseområden. Det finns i framtiden begränsade möjligheter att hålla landskapet på gårdarna öppet och betat. En av anledningarna är bl a att ladugårdarna dömts ut av EU`s normer. Det idag ringa antal hästar som hålls förväntas bli färre i framtiden.

Boende på Duvekärsvägen (fyra hushåll) vill framhålla att de i princip inte har något att erinra mot planerna på ett utbyggt Kärra. De vänder sig dock mot planerna på ett nytt

Wolfgang Hermann, beskriver i första hand stadsdelsförvaltningens och stadsdelsnämndens agerande i remissförfarandet. Skribenten anser även att staden ska växa inifrån och ut som UP05 föreslår. ”Det känns som det mest förnuftiga tillvägagångssättet”

I slutsatserna och rekommendationerna står det bl a ”Med målsättningen att bygga ca 2000 bostäder per år är det svårt att se att det finns något behov att bebygga Kärra alls de närmaste 10 åren”.

För att möta det allt mer växande behovet av rekreation och fritidsaktiviteter föreslås att området öster om Böneredsåsen, söder om Nortagenevägen, reserveras som en framtida central mötesplats för idrott, rekreation och kultur. Närhet finns här både till det befintliga och nya Kärra. Detta förslag inkräktar inte alls på behovet av framtida viktig infrastruktur till området.

Jenny Karlsson protesterar mot att det ska byggas så mycket vid Larsered samt Bönered. Mycket av den härliga naturen och promenadområdena kommer att förloras.

Genom att införa hyresrätter blandat med bostadsrätter och annat kommer garanterat kriminaliteten att öka. Detta har vi kunnat undvika genom att vi bara haft bostadsrätter samt villor och radhus här. Jag hoppas på en ändring i ert beslut.

Peter Thörnblom Prilyckegatan 2 skriver att byggnadsnämnden nu fastställt att UP05 skall ligga till grund för den fortsatta planeringen av bostäder i Göteborg. Här framgår att det prognosticerade bostadsbehovet åtminstone fram till 2025 kan tillfredsställas genom bl a förtätning i centrala delar av kommunen.. I intet fall anges behov av ytterligare bostäder i stadsdelen Kärra (inkl. Bönered/Larsered).

Nu finns dock en framställning från stadsdelsledningen om komplettering med hyreslägenheter i Kärra, i huvudsak mindre lägenheter, för att tillfredsställa ungdomars och äldres behov av att bo kvar i Kärra då man flyttar hemifrån respektive säljer sin villa eller bostadsrätt. Man har angett behovet till några hundra lägenheter. Detta är ett *mycket motiverat önskemål* och personligen tycker jag att vi i Kärra dessutom skall skapa möjligheter *även för familjer med angelägna* behov att hitta en bostad här. Vilka möjligheter finns det då till förtätning och utveckling av befintlig bebyggelse i Kärra?

Det finns sex möjliga områden i den ordning jag tycker de skall beaktas. Det kan naturligtvis finnas omständigheter som jag som lekman inte känner till men det skulle vara förvånande om inte något av alternativen är realiserbart.

1. Östra sidan av Lillekärr Södra från församlingshemmet i söder till Lillekärr Norra i norr.
2. Området mellan Norrleden och Solhagagatan
- .
3. Skogsområdet mellan Norrleden och Kärravägen. Idag oanvänd och inte särskild attraktiv miljö.
- 4-5 Ängarna i hörnet av Nortagenevägen och Tagenevägen.
6. Längs Norrleden mitt emot koloniområde och infart till Gerebacka.

Kommentar till alla privata remissvar: Kontoret har tidigare studerat möjligheterna till kompletteringar inom bl a de områden som föreslås och funnit att de är omöjliga att bebygga med bostäder av skilda anledningar. Det nu föreslagna reviderade området etapp 1 överensstämmer med ÖPXX.

Även ett nytt större område behövs för framtiden. Detta område kommer att byggas ut med många olika typer av hus och boendeformer. I detaljplaneskedet kommer även ytterligare avvägningar att ske mellan natur och bebyggelse.

Trafiken i Kärramotet och på E6 kommer att öka med ökat boendeunderlag, men nya älvförbindelser och fler arbetsplatser på Hisingen kan förbättra trafikflödet. Bättre kollektivtrafik är också att förvänta.

REVIDERING AV FÖRSLAGET

Planförslaget har reviderats. Revideringen innebär att all planering av bostäder söder om tillfartsvägen, Nortagenevägen, utgår till dess täktverksamheten har upphört. Rapportens Bilaga har också tillförts en karta över kulturmiljövärden i området.

Texten i kapitlet ”Fortsatt arbete” har delvis skrivits om med hänsyn till redan utförda utredningar och inkomna remissvar. Bl a pågår på kontoret ett programarbete för handelsutveckling i verksamhetsområdena utefter E6.

Eftersom revideringen inte innebär någon väsentlig ändring av förslaget erfordras inte någon ny utställning.

Kenneth Fondén
Planchef

Britt Kjellberg
Planingenjör

SAMRÅDSKRETS

0 = har ej lämnat skriftliga synpunkter

1 = har lämnat skriftliga synpunkter, inget att erinra/har erinringar vilka tillgodosetts

2 = har lämnat skriftliga synpunkter, har erinringar vilka ej tillgodosetts

Listan omfattar samtliga yttranden i ärendet

KOMMUNALA NÄMNDER OCH BOLAG M M

Fastighetsnämnden	1
Göteborg Energi AB	1
Göteborg Energi Nät AB	1
Göteborg Energi GothNet AB	1
Idrotts- och föreningsnämnden	1
Kretsloppsnämnden	0
Kulturnämnden	2
Kyrkonämnden (kyrkog.styr)	1
Lokalförsörjningsnämnden	1
Lokalsekretariatet	0
Medichus	1
Miljönämnden	1
Park- och naturnämnden	2
Räddningstjänsten Storgöteborg	1
Stadsdelsnämnden i Backa	1
Stadsdelsnämnden i Kärra – Rödbo	1
Stadsdelsnämnden i Tuve - Säve	0
Trafiknämnden	1
Utbildningsnämnden	0
Vatten- och avloppsnämnden	1

STATLIGA OCH REGIONALA MYNDIGHETER ETC

Banverket, Västra banregionen	1
Business region Göteborg AB (kdm)	0
Lantmäterimyndigheten i Göteborg	1
Luftfartsverket	0
Länsstyrelsen	1
Svenska Kraftnät	1
Telia Networks Skanova	0
Vattenfall Eldistribution AB	1
Vägverket, Region Väst	1
Västtrafik Göteborgsområdet AB (kdm)	1
GR Planering	1

BOSTADSRÄTTSSINNEHAVARE, HYRESGÄSTER, BOENDE

Hyresgästföreningen Region V Sverige	0
--------------------------------------	---

ÖVRIGA

Brf Kärra Terassen	0
Albatross Golfklubb	1
Bostads AB Poseidon	0
Clarebergs ridklubb	0
Göteborgs Egnahems AB	1
Göteborgs Köpmannaförbund	0
Gbg Kristna Samarbetsråd	0
HSB Brf Bergegård	0
HSB Brf Clareberg	0
HSB Brf Hisings Kärra	0
HSB Brf Röntaregård	0
Ind.företag.för. för Bäckebo, Tagene	0
Kärra Egnahemsför. G Pettersson	0
Kärra Klockaregård Ekon.för.	0
Kungälv kommun	1
Kärra Miljögrupp c/o S Åberg	0
Naturskyddsfören.i Gbg	1
NCC ROADS AB	1
Riksbyggen	0
Riksbyggen Brf Göteborgshus 37	0
Riksbyggen Brf Göteborgshus 38	0
Riksbyggen Brf Göteborgshus 40	0
Riksbyggen Brf Göteborgshus 41	0
Riksbyggen Brf Göteborgshus 42	0
Samfällighetsför. Bulldogen	0
Samfällighetsför. Böneredsg.	0
Samfällighetsför. Foxterrien	2
Samfällighetsför. Ligården	0
Samfällighetsför. Settern	2
Samfällig.för.Smålandsstövaren	0
Samfällighetsför. Solhaga	0
Samfällighetsför. Varghunden	0
Skanska	0
Skanska Hyresbostäder Ab	0
Säve-Kärra Hembygdsför.	0
Torslanda Kyrkoråd	0
Tuve Bygg AB	0
Göteborgs Ornitologiska förening	2
Mikael Kahrle	1
Virve Josefsson	2

Fredrik Olsson och Maria Lind	2
Ann-Sofie och Göran Dittmer	2
Kenneth Johansson	2
Lennart Johansson, Sven Eriksson och Arne Johansson	1
Boende på Duvekärsvägen (fyra hushåll)	2
Wolfgang Hermann	2
Jenny Karlsson	2
Peter Thörnblom	2



**ÖVERSIKTSPLAN FÖR GÖTEBORG
FÖRDJUPAD FÖR KÄRRA
inom stadsdelarna Backa, Kärra och Säve i Göteborg**

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

SAMRÅDETS GENOMFÖRANDE

Byggnadsnämnden beslöt den 11 januari 2005 att genomföra samråd för översiktsplanen. Förslaget har sänts för yttrande enligt lista över samrådskrets under tiden 26 januari - 31 mars 2005.

Förslaget har, under samma tid, varit utställt på stadsbyggnadskontoret och på stadsdelsbiblioteken i Kärra och Backa. Stadsdelsnämnden Kärra bjöd, den 2 mars 2005, in allmänheten till ett informationsmöte i Kärra Centrum. Kontoret var där för att informera om planen och svara på frågor. Ca 100 personer deltog i mötet.

SAMMANFATTNING

Flera remissinstanser ser med tillfredsställelse på att kommunen tar ett större grepp om Kärraområdet som har stor potential att vara ett område för nybyggnation under lång tid. Många anser även att det är bra att starta med ett område som kan knytas till det befintligt bebyggda. Remissinstanserna stödjer också tvärleden och föreslår i några fall reservat för framtida spår genom Kärra.

Synpunkter finns också på brister i planen. Kulturnämnden och Park o naturnämnden anser att natur och kulturmiljövärden respektive grönstruktur är bristfälligt beskrivna.

Ca 1000 personer har skrivit namn på protestlistor mot förslagets genomförande. Boende i området anser att ingen bostadsutbyggnad ska ske förrän trafikproblemen in till staden har lösts och att den vackra naturen i området ska finnas kvar. Ca 20 svar har kommit in från privatpersoner.

FORTSATT ARBETE

Innan en utställningshandling kan remissbehandlas måste kontoret ta fram underlag för beslut i några övergripande frågor. Det gäller bl a reservat för kollektivtrafik i och genom Kärra, golfbanans framtid i området och utbredningen av bebyggelsen på Böneredsåsens östra sida och i Larseredsdalen.

En miljökonsekvensbeskrivning för hela området har nu tagits fram. Den utgör underlag för bedömning av hur området kan exploateras. Fastighetskontoret har utarbetat en begränsad kommunalekonomisk analys av bostadsbyggnation i Kärra. Under senhösten 2005 genomfördes även volymstudier som parallella uppdrag med tre inbjudna arkitektkontor. Kontoret har också, i samarbete med Banverket, utrett möjliga spårlägen genom Kärra och vidare norrut till Rödbo och Kungälv.

KOMMUNALA NÄMNDER OCH BOLAG M M

Allmänna kommentarer till inkomna remissvar: Många remissvar handlar om hur avvägningen ska ske mellan bevarande av natur och exploatering av densamma.

Trafiken i området och framför allt den trafikökning på E6 som nya bostäder kommer att generera oroar många boende i nuvarande Kärra. Kontoret är medveten om de problem som den intensiva trafiken utgör och att det behövs nya älvförbindelser.

Utvecklingen av hela Kärraområdet kommer att ske under en mycket lång tidsperiod. Hur de olika delområdena ska utvecklas kan klargöras först i kommande detaljplaner. Det är däremot mycket viktigt att beslut som ligger nära i tiden inte omöjliggör eller förhindrar en god utveckling av stadsområdet i framtiden. Detta gäller bl a möjligheterna för god kollektivtrafik inom och genom området.

Fastighetsnämnden skriver att planeringen av Kärraområdet innebär ett stort och viktigt planeringsarbete som handlar om att hitta en lämplig struktur som håller över tiden, med de kopplingar, stråk och reservat som är viktiga. Kärraområdet är troligen ett av de områden som behövs för att bostadsförsörjningen ska klaras. Hela bostadsbehovet kommer med sannolikhet inte att kunna tillfredsställas genom förtätning/kompletteringsbebyggelse i äldre stadsdelar samt i byggandet längs älvstränderna. Kärraområdet tar lång tid att bygga ut och kan under flera årtionden bidra till bostadsförsörjningen i Göteborg och i regionen

Ett byggande av bostäder som attraherar barnfamiljer i Göteborg kan göra att fler unga familjer stannar i kommunen. Sett över en längre period bedöms detta vara positivt för kommunens utveckling. Den relativa närheten till centrala Göteborg samt de stora arbetsområdena på Hisingen gör att ett byggande i Kärra även bör ha trafik- och miljömässiga fördelar jämfört med om bostäderna i stället byggs mer perifert. Ett brett utbud av nya bostäder i olika lägen och prisklasser är också en viktig faktor för att nya företag skall etablera sig i Göteborg.

Nästa fas handlar om planeringen av den första utbyggnadsetappen. Förutsättningar finns att skapa en mycket attraktiv stadsdel med mycket goda bostads- och livsmiljöer. Befintliga kvaliteter som Albatross golfbana, Clarebergs ridklubb, men kanske även Bönereds by och Jämmerbergets rekreationsområde kan medverka till områdets attraktivitet. Området ger stora möjligheter till ett varierat byggande där det bör finnas mycket utrymme för nytänkande och utveckling men där också goda erfarenheter från andra områden tas tillvara. Det är viktigt att det även byggs hyresbostäder i de framtida områdena kring Kärra

De verksamhetsstråk som föreslås längs framförallt Norrleden och längs den nya trafikled som föreslås i söder från Säve Flygplats till Tagene är viktiga för den framtida försörjningen av mark för företagsetableringar mm.

Göteborg Energi AB har inget att erinra.

Göteborg Energi Nät AB meddelar att luftledningarna inom området utgör en viktig del i befintlig infrastruktur. Ledningarna bör markförläggas när nya gator byggs ut och flera transformatorstationer kommer att byggas i området. Befintliga luftledningar kan inte tas bort förrän vägutbyggnaden är klar.

Göteborg Energi GothNet AB meddelar att de är intresserade av att bli informerade längre fram i planarbetet angående schakter, el-, fjärrvärmeanslutning m m och för att få möjlighet att förlägga rör och leverera bredband m m.

Idrotts- och föreningsnämnden skriver att en kraftig ökning av invånarantalet kommer att medföra stor efterfrågan på fritidsaktiviteter. Även sporthallar och aktivitetsytor är viktiga delar i ett nytt centrumområde. Befintliga anläggningar som Clarebergs Ridklubb och Albatross Golfklubb bör få vara kvar och kunna utvecklas inom området. Nämnden menar att delar av golfbaneområdet inte bör tas i anspråk för bebyggelse.

Kommentar: Den östligaste delen av golfbanan ligger i ett strategiskt känsligt område som utgör platsen för det framtida centrumområdet i nya Kärra.

Kretsloppsnämnden ansvarar för Göteborgs kommuns långsiktiga planering för avfalls- och va-verksamheten. Kretsloppskontoret arbetar för att va- och avfallslösningar som innebär bättre näringsåterföring och mindre miljöpåverkan skall användas. Kretsloppskontoret arbetar med en systemstudie avlopp som kommer att redovisa hur det framtida va-systemet skall se ut för att vara mer hållbart. Resultaten från denna studie bör inarbetas i det framtida planarbetet.

En framtida användning för Tagenetäkten som byggavfallstipp inom skyddsområdet är inte lämplig, då byggavfall oftast innehåller olika fraktioner, som inte är inerta. Markanvändning på eller i närheten av Böneredsdeponin, eller området strax öster därom, får ej orsaka ökade kostnader för eventuella framtida miljöskyddsåtgärder vid deponin.

För att minska kostnaderna vid nyetableringar bör nya bostäder beläggas så att påkoppling kan göras direkt till spillvattentunnlarna.

Kulturnämnden anser att planförslaget har stora brister. Natur- och kulturmiljövärdena är dåligt tillvaratagna. Stora delar av bebyggelsen planeras just i de områden som har de högsta natur- och kulturvärdena. Det gäller t.ex. odlingslandskapet vid Bönered, skog, hagmark och ravinmiljöer vid Larsered och Klareberg.

Det är anmärkningsvärt att man planerar exploatering i områden som i översiktsplanen (ÖP) markerats med ”särskilt stora värden för natur-, friluftsliv, samt kulturvård och/eller brukningsvärd jordbruksmark” och ändå bedömer att planen inte medför ”några allvarliga konflikter med övergripande allmänna intressen”.

Planförfattarna anser att det finns små förutsättningar för att hålla landskapet öppet och betat. Detta resonemang är svårt att förstå med mellan 30 och 50 hästar i Bönered och en i ÖP definierad brukningsvärd jordbruksmark. Med en utveckling av detta kulturlandskap skulle ett grönstråk bildas från Kvillen i väster över Albartross golfbana via Bönered och Nord Tagene till motorvägen och älven.

Tvärförbindelsen i söder har getts en bra sträckning i förslaget. Den har förutsättning att bli en entré till en ny stadsdel.

Sammanfattningsvis

Det finns höga natur- och kulturvärden i området. Dessa bör ses som värden och tillgångar i området och i planeringen – inte som hinder eller barriärer. Det finns stora möjligheter att ta tillvara värdena i en modern fysisk planering som håller natur- och kulturvärden samt rekreations- och friluftsvärden för lika viktiga som bostäder och infrastruktur.

Förvaltningen bifogar en kartskiss med ett ”natur- kulturvärdesstråk” som fångar in de viktigaste natur- och kulturmiljövärdena och samtidigt ger området ett stort, sammanhängande, centralt rekreations- och friluftsstråk av hög kvalitet.

Konsekvenserna av den fördjupade översiktsplanen bör redovisas i en miljökonsekvensbeskrivning vilket är en förutsättning för ett adekvat ställningstagande till markanvändningen.

Kommentar: Kontoret har tagit fram en MKB för området. Den kommer att ligga till grund för den utställningshandling som ska remissbehandlas.

Kyrkonämnden (kyrkog.styr) tillstyrker planförslaget.

Lokalförstärkningsnämnden och **Lokalsekretariatet** påpekar att det är av stor vikt att skolor, förskolor, äldreboende och bostäder med särskild service planeras i ett tidigt skede och att mark reserveras för detta.

Miljönämnden anser att planeringen kan komma att ha stor inverkan på Göteborgsmiljön och att kollektivtrafikfrågans lösning är avgörande för en exploatering. Fortsatt planarbete kan tillstyrkas under vissa förutsättningar, bl a att

- en miljökonsekvensbeskrivning utförs
- god kollektivtrafik kan ordnas i samband med exploatering
- riktvärden för trafikbuller klaras
- grönstrukturen förstärks i vissa delar
- dagvattenhanteringen utreds närmare
- störningar, inklusive allergirisk, från olika verksamheter utreds och beaktas
- markföroreningar i vissa områden utreds vidare
- kretslopps- och energifrågor behandlas
- de mer detaljerade synpunkterna på första etappen beaktas

Första etappen

Förvaltningen förutsätter att en god kollektivtrafik kan realiseras i samband med utbyggnaden och att området får en god koppling med hjälp av gena och säkra gång- och cykelvägar till det redan utbyggda Kärra.

En dagvattenutredning behövs så att tillräckliga ytor för en ändamålsenlig dagvattenrening kan reserveras. Stor hänsyn måste tas till värdefull vegetation, t ex befintlig ädellövskog.

Verksamheten vid Tagenetäkten ger idag upphov till vissa vibrationer i omgivningen. Eftersom nya bostäder nu planeras på motsvarande avstånd är det viktigt att frågan om vibrationer och eventuella åtgärder behandlas vidare. Verksamhetsutövaren, NCC Roads AB Sverige sydväst, bör få tillfälle att yttra sig över utbyggnadsplanerna.

Avstånd till och omfattning av aktuell hästhållning har ännu inte redovisats.

Kommentar: se svar Kulturnämnden

Park- och naturnämnden menar är att det är mycket svårt att exploatera marken på ett rimligt sätt. I området finns en mängd natur- och kulturskatter.

Förvaltningen vill särskilt lyfta fram Bönereds och Larsereds byar och då inte bara själva bebyggelsen utan hela kulturmiljölandskapet. Eftersom kvaliteten i Bönered inte ligger i själva bybildningen är det inte så värdefullt att spara den, när omlandet exploateras. I Larseredsområdet är den södra, svagt sluttande delen speciellt vacker och värdefull, liksom ravinbildningen strax bredvid. Landskapsrummet här är småskaligt i jämförelse med Bönered.

De kvaliteter som är speciella för just Kärra är framför allt det gamla kulturlandskapet, bergen som landmärken, utsiktslägen över jordbrukslandskapet och möjligheten till rekreation i form av golf och ridning.

Det är viktigt att planen visar en större, strategiskt placerad park av en storlek och dignitet som gör att den också syns i en schematisk plankarta. Ruddalen, som är 128 ha stor kan jämföras med den yta som förvaltningen föreslår för Kärraområdet som är 65 ha. I det här fallet eftersträvas dessutom ett **öppet** kulturlandskap.

Det är kostsamt att sköta en så stor yta. För att kunna göra det på kostnadseffektivt är det önskvärt att till stora delar använda bete men även traditionell skötsel med slätter. Detta är önskvärt också för att bevara det för många attraktiva kulturlandskapet. Parken/kultur -landskapet skall naturligtvis också innehålla olika aktivitetsytor. Eftersom djurhållning nära bostäder kan innebära problem för allergiska personer bör betade ytor ligga minst 200 m från bostäder. Det faller sig naturligt att hålla den östra delen av Bönered fri från exploatering så att dessa marker kan betas.

Förvaltningen saknar en rubrik med titeln ”Landskapsbild”. Denna aspekt av planeringen är inte med och det är den som bör vara utgångspunkt för planeringen. Planförslaget beskriver en grönstruktur som förvaltningen uppfattar som bristfällig.

De konsekvenser som redovisas är inte fullständiga. Bland annat försvinner ett ekologiskt särskilt känsligt område. Förvaltningen anser inte heller att en exploatering kan ”förstärka och förädla grönstrukturen på Hisingen”.

Kommentar: Den MKB som tagits fram för området visar på de konflikter som finns mellan bevarande och exploatering. Inga riksintressen påverkas av planförslaget. Kommunen måste ta ställning till avvägningar mellan kommunala intressen som bevarande av natur- och kulturvärden contra möjligheter till ett nytt stort exploateringsområde för bostäder med förutsättningar för god kollektivtrafik.

Räddningstjänsten Storgöteborg tillstyrker planen men skriver att vid planering av bostadsområden måste hänsyn tas till transporter av farligt gods. Insatsmöjligheterna för räddningstjänsten måste beaktas vid planering av bostäder och centrumbildningar.

Stadsdelsnämnden i Backa ställer sig positiv till utbyggnad och förbättringar av kollektivtrafiken i Kärrakombinerat med motsvarande förbättringar i Backa. Det är viktigt att personer med funktionshinder får bli delaktiga i blandstaden och att integrerade bostadslösningar finns med i planeringsprocessens olika stadier.

Stadsdelsnämnden i Kärra-Rödbo har haft planeringsdagar som kännetecknades av en mycket positiv inställning till en utbyggnad i områdena närmast väster om Kärra. En bred samsyn råder i nämnden kring bl a följande områden:

- De nya områdena bör ha en blandad bebyggelse med olika upplåtelseformer och bostäder i varierande storlekar.
- Behovet av goda trafiklösningar för framförallt kollektivtrafik men även privatbilism bör ägnas stor uppmärksamhet.
- De nya områdena bör länkas tydligt till i första hand den befintliga bebyggelsen i Kärra men även till Gerrebacka.
- Utbyggnaden kräver en mycket aktiv samplanering med stadsdelen kring olika former av kommunal service
- Planeringen av de nya områden bör ansluta till de framgångsfaktorer som kännetecknar Kärra i dag. Dit hör t ex småskalighet, trygghet, den familjevänliga inriktningen, det rika föreningslivet och den väl utbyggda kommunala servicen
- Behovet av mindre hyreslägenheter bör särskilt uppmärksammas.

Stadsdelsnämnden i Tuve-Säve ser positivt på en tvärled från Säve flygplats österut till E6 vid Tagene som kan skapa förutsättningar för ett nytt intressant verksamhetsstråk som börjar vid Säve flygplats och sedan går österut. De anser också att entréerna mot Angered, Tuve och E6 är intressanta utvecklingsområden med hög tillgänglighet och stort annonsläge.

Planen påpekar vikten av att skapa en tydlig relation till de områden som kommer att påverka Kärraborna och deras behov av arbete och service. Särskilt viktigt är det att skapa god kollektivtrafik till de stora arbetsplatserna och verksamhetsområdena och här nämns bl.a. Grimbo, Stora Holm och Volvos tuvefabrik.

E6 och Bohusbanan kommer i framtiden att vara otillräckliga för att ta hand om resandeströmmarna från norr. Ytterligare markområden måste reserveras för en transportkorridor vilket ger Göteborgs stad en möjlighet att inom kommungränsen utnyttja stråket för framförallt kollektiva transporter.

Förvaltningen vill göra följande påpekanden på planförslaget:

Det är viktigt att vägnät och kollektivtrafikstråk utformas på ett sätt som medför att stadsdelarna Tuve-Säve, Kärra-Rödbo och Backa får bättre kontakt med varandra och att bebyggelsen utformas så att stadsdelarna efterhand byggs ihop.

Förslaget om en ny dragning av Bohusbanan innebär sämre möjligheter till en framtida utveckling av de stora markområdena i Säve. Det bör vara bättre att behålla nuvarande sträckning av Bohusbanan och istället komplettera med ny spår-bunden trafik längre österut.

Förvaltningen ifrågasätter om Bönered är den lämpligaste placeringen av det framtida centrumområdet för invånare i Kärra, Rödbo och Säve. Avståndet till nuvarande Kärra centrum och till det expanderande Bäckeboområdet är relativt kort. I strukturstudien från 2003 talas om en kommande utbyggnad av stora delar av norra och östra Hisingen vilket gör att ett nytt stort centrum kanske bör ligga längre norrut.

Kommentar: Befintligt spår genom Säve kommer att ligga kvar.

Trafiknämnden menar att fördjupade översiktsplaner är ett bra underlag för utbyggnadsplaneringen i Göteborg. Det finns stora osäkerheter kring infrastrukturen och kräver kraftsamling till området under en begränsad tid. Planen behöver utvecklas vidare i det avseendet att den kan visa olika framtidsbilder vad gäller t.ex. kollektivtrafikstråk och centrumområde. Delar av området är så pass intressant som exploateringsområde de närmaste åren att en första utbyggnadsetapp skall fortsätta.

Kommentar: Spårslaget genom Kärra har ytterligare studerats. Det lämnar endast en plats som tänkbart centrumområde.

Utbildningsnämnden avstår från att lämna yttrande.

VA-nämnden skriver bl a att planområdet genomkorsas av en spillvattentunnel som kan utnyttjas direkt för anslutning av spillvatten från stora delar av utredningsområdet För den första utbyggnadsetappen bedöms kapaciteten i ledningsnätet vara tillräckligt.

STATLIGA OCH REGIONALA MYNDIGHETER ETC

Banverket, Västra banregionen anser att det är riktigt och viktigt att skapa ett tätbebyggt stadsdelscentrum och en nödvändig förutsättning för ett resandeunderlag för spårbunden kollektivtrafik. Om det är fysiskt och ekonomiskt att genomföra en omdragning av Bohusbanan via Kärra till Kungälv har ännu inte studerats. En utbyggnad är inte aktuell förrän efter utbyggnaderna av Västlänken och Hamnbanan dvs inte under de närmaste 15 – 20 åren

En förutsättning för att en ny järnväg ska komma till stånd förbi Kärra är att Göteborg stad, trots det långa tidsperspektivet och osäkerhet om framtiden, möjliggör denna utveckling genom att planera för ett spårreservat och ett stationsläge med tät omgivande centrumbebyggelse. Den stora utmaningen är att skapa fungerande utbyggnadsetapper med bra kollektivtrafik i form av t ex stombuss samtidigt som man medvetet styr mot den långsiktiga bilden.

Business Region Göteborg AB bedömer att Kärra har ett bra läge i regionen och bör prioriteras jämfört med externa områden med dålig anknytning till kollektivtrafik.

Näringsliv: Kärra har även bra tillgänglighet till det befintliga utbudet av arbetsplatser i centrala regionen. Förslagets utveckling av infrastrukturen med ny led och bra kollektivtrafik ökar områdets attraktionskraft för etablering av företag. Detta kräver en målmedveten uthållighet och regional samordning.

Utbyggnadsplaneringen: För den regionala utbyggnadsplaneringen behöver utbyggnadsordningen mellan olika områden på Hisingen som Backaplan, V Hisingen osv klarläggas.

Kommunikationer-Logistik: Den föreslagna tvärleden ökar regionens logistikkvalitet. Säve flygfält får bättre tillgänglighet och sambandet mellan de verksamhetsområdena utefter E6 och på Västra Hisingen förbättras också. En ny älvförbindelse skulle ytterligare motivera den föreslagna leden.

För Göteborgsregionen är det väsentligt att Bohusbanan kan utvecklas som pendeltågsförbindelse och förses med dubbelspår. Alternativa sträckningar ställer stora krav på reservat inom Kärraområdet. De fortsatta studierna av Kärraområdet kan ge bra planeringsunderlag för den regionala utredningen K2020.

Länsstyrelsen ser med tillfredsställelse på att kommunen tar ett större grepp om Kärraområdet som har stor potential att vara ett område för nybyggnation av bostäder i en tid då allt fler vill bosätta sig i Göteborgsområdet.

Naturvård och Kap 6§ MB

Planen visar på ett bra sätt hur man tänker binda ihop de gröna områdena med grönstråk.

Utbyggnad av bostäder söder om Nortagenevägen bör inte ske förrän i samband med att bergtäktverksamheten vid Tagene avslutas. Om kommunen vill pröva markens lämplighet för bebyggelse är det viktigt att bullerutredningar görs i ett tidigt skede. Det kan vara en fördel att bebyggelse under etapp 1 undviks nära tåkten.

Länsstyrelsen förutsätter att man beaktar biotopskyddet som en planeringsförutsättning. Nyckelbiotoperna vid Trollered med bl a naturskog med värdefull kärllväxtflora och rikligt med ormbunkar bör bevaras i sin helhet.

Friluftsliv (3 kap 6§ MB)

Om golfbanan tillåts expandera västerut kommer den med största sannolikhet att göra intrång i strandskyddet.

Kulturmiljö (3 kap 6§ MB)

I planen saknas tydliga målsättningar för att ta tillvara, bruka och utveckla kulturarvet på ett hållbart sätt. En karta över de kulturvärden som finns i området bör finnas med i redovisningen.

Miljö- och riskfaktorer

Det skulle vara bra med en genomgång och redovisning av eventuella geotekniska riskfaktorer inom området. Bland sådana förhållanden kan nämnas radon, översvämning, bergras/blocknedfall och jordras/skred. Dessutom är det bra om markområden med besvärliga grundförhållanden och begränsad byggarbete redovisas.

Kommunikationer (3 kap 8§ MB)

Planen bör ytterligare diskutera stombusslinjer och deras sträckningar eller eventuella busskörfält och var dessa kan vara lämpliga.

Miljö kvalitetsmålen

I planen bör ingå en kort redovisning över om planen medverkar till att de miljömål som regeringen satt upp kommer att nås.

Första etappen.

Delar av första etappen ligger inom ett område som kan vara bullerstört av Tagnetåkten. Detta måste utredas ytterligare i detaljplaneskedet. I övrigt anser Länsstyrelsen att det är väl genomtänkt att börja bygga i ett område som knyter an till det befintliga Kärra.

Kommentar: Bullermätningar utförs hela tiden genom NCC's försorg. Alla mätresultat ligger långt under tillåtna värden.

Svenska Kraftnät påpekar att 400 kV ledningen till Tuve ingår i stamnätet och är av stort värde för regionen.

Vattenfall Eldistribution AB har inget att erinra då hänsyn tagits till bef 130 kV kraftledningarna i planområdet.

Vägverket, Region Väst påpekar att Tuveleden är klassad som sekundär transportled för farligt gods.

Den första etappen kommer att trafikmatas via Nortagenevägen. Det finns goda förutsättningar för bra busstrafik. Kärramotet har nyligen byggt om men en analys måste snarast göras som visar kapaciteten i trafikplatsen. Trafiken på E6 är redan nu vid vissa tidpunkter på dagen mycket hårt belastad. Under rubriken "Utredningsbehov" bör texten kompletteras med att vägtrafikens anslutning till det övergripande nätet måste studeras och analyseras.

"Kärra nya Centrum" med reservat för en järnvägsdragning kräver en omfattande bebyggelse för att ekonomiskt kunna genomföras.

En ny tvärled redovisas. Det är viktigt att exploateringsmedel sätts av så att nödvändiga infrastrukturprojekt inte stannar på skrivbordet.

En anslutning till Norrleden mitt för Ellesbovägen kommer sannolikt att kräva ett nytt mot på Norrleden.

Västtrafik Göteborgsområdet AB

Planförslaget är mycket omfattande och kommer att behöva ett helt nytt trafiksystem. Stora investeringar kommer att krävas och kollektivtrafikens driftkostnader kommer att bli mycket stora.

Beskrivningen av den möjliga kollektivtrafiken till/från planområdet är något mager. Ett mål om högst 500 m gångavstånd till närmsta hållplats anges.

Spårburen trafik till planområdet, vare sig det gäller tåg- eller spårvägstrafik, torde ligga mycket långt fram i tiden. Utgångspunkten för trafikeringen inom en överblickbar framtid måste vara ett busslinjenät. Det krävs minst 12 hållplatser inom planområdet för att täcka in huvuddelen av den yta som avses bli bebyggd. Det genomsnittliga avståndet mellan hållplatserna fågelvägen bör vara ca 675 m. Sådana avstånd bör möjliggöra en tämligen snabb busstrafik inom planområdet.

Vi har skissat på två alternativ att binda samman hållplatserna till linjer. Det visar främst att ju färre linjer man har, desto tätare trafik kan upprätthållas med en given resursnivå. För planområdet kan turtätheten bli hög även med tre linjer, eftersom flera av hållplatserna kommer att trafikeras av mer än en linje.

Centrumet tycker vi har placerats optimalt inom planområdet. En linje ger direktförbindelse med de befintliga centrumfunktionerna i Kärra. Denna förbindelse är nödvändig fram till dess planområdet har blivit "självförsörjande". En annan linje ger också goda resmöjligheter till Angered, nordöstra Hisingen och, kanske, Kungälv via knutpunkten Klareberg. En tredje linje kan förlängas (åtminstone i högrafik måndag-fredag) norrut för att med ett par hållplatser kunna betjäna

eventuella verksamhetsområden utmed Norrleden. Alla tre linjerna är tänkta att gå in till Göteborgs centrum via Hjalmar Brantingsplatsen.

Faktorer som kan påverka den kollektiva marknadsandelen är hur området bebyggs, hur snabbt och i vilken ordning olika delområden bebyggs. En blandad bebyggelse, som kan ge en mer allsidig befolkningssammansättning, eftersträvas. En oroande faktor är den långsamma utbyggnadstakt, som anges i planförslaget. Ett mål är att en högklassig kollektivtrafik skall finnas redan från inflyttningsstart. Utbyggnaden bör ske linjevis eller längs ett stråk som kan knytas samman till EN busslinje. Sedan kan man gå vidare med områden som kräver en andra linje osv.

Järnväg är vad vi avser med spårburen trafik till Västra Kärra, en avgrening från Bohusbanan. Restiden mellan Kärra och Göteborgs Central bör kunna bli ca 10 min med Bohusbanans nuvarande sträckning via Marieholm. Restidsmässigt är pendeltåg det överlägsna trafiksystemet. Alternativet är därför mycket intressant. Den idéstudie, som gjorts av Banverket och Stadsbyggnadskontoret, är mycket översiktlig. I dagsläget kan vi inte säga mer än att mark bör hållas fri för att möjliggöra en eventuell spårutbyggnad genom Västra Kärra.

Kommunalförbundet GR skriver att det räcker inte att enbart ta centralt belägna kompletterings- och omvandlingsområden för bostadsbyggandet. Betydande tillskott måste även komma till stånd i nyexploateringsområden. Kärra är ett väl valt område som kan förbättra balansen mellan nord och syd och därmed bidra till att begränsa trängseln i trafiken över och under älven.

En medveten kvalitativ satsning kan dessutom stärka den östvästliga kopplingen över älven och bidra till att stärka förutsättningarna för Angereds framtida utveckling. Kärraområdet utgör en viktig knutpunkt genom sitt läge intill anslutningeen mellan E6 och Norrleden.

En fix volym bör inte vara avgörande för det framtida arbetet men utvecklingen kräver ett nära samarbete mellan politiskt vilja, samhällets investeringar och marknadens aktörer.

ÖVRIGA

Albatross Golfklubb meddelar att 27 hål på banan är belägna på arrenderad mark med permanent bygglov. Ytterligare 9 hål ligger på egen ägd mark med tillfälligt bygglov på 5 år. Området väster om Bohusbanan är såvitt klubben bedömer det olämpligt för golfbanebyggnation.

Albatross förordar en planändring av markområdet så att hela anläggningen blir kvar på nuvarande markområde med permanent bygglov. Dessutom önskar klubben att mark reserveras för framtida utveckling i anslutning till nuvarande anläggning.

Göteborgs Egnahems AB, EHAB, bedömer att en utbyggnad av området bör starta vid Albatross golfbana på grund av mindre motstånd från närboende. Entrén mot Tuve och E6 bör prioriteras då en riktig tvärförbindelse saknas i dagsläget liksom en förlängning av busstrafiken från Skogome till Albatross golfklubb/Bönered. Omfattningen av bestående naturområden i anslutning till Böneredstippen måste också detaljstuderas.

Kommentar: Det är svårare att starta utbyggnaden i väster då där saknas såväl kommunal som kommersiell service. En större trafikökning på Lillhagsvägen eller Tuvevägen är inte heller önskvärd.

Gbg Kristna Samarbetsråd noterar att ordet kyrka har skirvits in i centrumområdet. Detta bör följas upp i det fortsatta arbetet så att tomtmark avsätts för kyrklokaler.

Göteborgs Köpmannaförbund tror att Kärra har många förutsättningar att bli en attraktiv bostadsdel och dess läge med en god närhet till handel, service och Hisingens arbetsmarknad talar för, att en utbyggnad av Kärra innebär mindre belastning på trafiknät och älvpassager, än vad utbyggnader i södra Göteborg kan medföra. Kärra och övriga utbyggnadsmöjligheter på nordöstra Hisingen bör vara synnerligen intressanta områden för vårt kommande bostadsbehov. Man kan nog förvänta sig, att utbyggnaden i Kärra kommer att följa det mönster och det stadsbyggnadsideal, som härskar idag. Småstadsromantiken med lågt och tätt i periferi och något högre och kompaktare mot centrum. Torslanda/Amhult är ett typiskt exempel på det. Det är snyggt, prydligt, trivsamt och med höga estetiska ambitioner. Men leder ofta till bebyggelsemassor, som smetas ut över landskapet. Platsens identitet, som planen efterlyser, var finns den? Vi saknar visioner att bygga ”på landskapets villkor”. Det är också viktigt att hitta starka symbolvärden, kanske befintliga värden, som stärks i kombination med tillförda kvaliteter. Kom loss Stadsbyggnadskontoret, framtiden tillhör er!

Kungälv kommun skriver att det är angeläget att kollektivtrafiken hanterar sambandet med Kungälv. Till stora delar är Kärras kollektivtrafik även Kungälvs, åtminstone på strukturnivån.

Kommentar: Det nya spåret är studerat med förutsättningen att det ska passera Kungälv på väg norrut.

Kärra-Rödbo Miljögrupp tycker att den nya planeringen av utbyggnaden i stadsdelen är klart positiv. Gruppen påpekar att det i stadsdelen finns negativa miljöaspekter som påverkar området. Detta gäller t ex industrierna i Tagene, Tagenetippen och den ökande trafiken på bron och rondellen till Hising Kärra.

Naturskyddsföreningen i Göteborg

Böneredsåsen är geologiskt intressant och grunden i ett attraktivt landskapsavsnitt som sträcker sig upp mot Larsered och Klareberg. Detta landskap är värt att bevara.

Målsättningen bör vara att den attraktiva landskapsbilden ska bevaras, naturvärdena utvecklas och att området blir intressant för friluftaktiviteter. De öppna markerna bör hävdas genom jordbruk och/eller djurhållning.

Inom detta område finns redan idag viss bebyggelse. Ytterligare bebyggelse kan tillkomma i begränsad omfattning om den inte påverkar landskapsbild, områdets jordbruks/naturkaraktär eller naturvärden på ett nämnvärt negativt sätt. Det förslag till exploatering som kallas Första utbyggnadsetappen på kartan i slutet av samrådshandlingen vore olämpligt att genomföras då det skulle skära av sambandet mellan Bönered och Larsered, samt skulle förändra landskapsbilden.

Även i övrigt är det viktigt att det behålls (eller skapas) grönytor och gröna länkar.

För de boende i området är det viktigt att det finns möjlighet till rekreation. En av de populäraste fritidsaktiviteterna är ridning och hästsport. Detta kräver tillgång till både hagar och betesmarker och terräng för ridvägar. De öppna markerna och terrängen kring Bönered skulle passa väl för detta ändamål.

NCC Roads AB bedriver täktverksamhet och asfalttillverkning inom Tagene industriområde med tillstånd till den 1 november 2022. Många boende norr om täkten känner oro för störningar vid sprängning. Alla utredningar och kontroller visar att vibrationer och luftstötsvågor håller sig inom uppsatta riktvärden.

Under de närmaste 15 åren kommer brytningen i bergtäkten i huvudsak att ske med en västlig sprängriktning. NCC Roads AB Sverige Sydväst motsäger att bostadsbebyggelse sker söder om Nortagenevägen innan bergresursen i Tagene är utbruten.

Styrelsen för samfälligheten på Böneredsgatan anser inte att utbyggnaden är realistiskt med tanke på trafiken från området mot centrum. Det är också tråkigt att den vackra naturmiljön ska tas bort och att olika typer av boende ska blandas. ”Det finns flera exempel på att detta inte är lyckat. De som bor i Kärra idag har valt egenrätt och vi vill ha det på detta sätt”.

Samfällighetsföreningen Foxterriern, Prilyckegatan 2-14 gränsar i befintligt Kärra till det område i Bönered/Larsered som föreslås bli exploaterat för bostadsbebyggelse.

Förslaget innebär att dagens redan kaotiska trafiksituation avsevärt kommer att förvärras. Trafiken har ökat efter öppnandet av IKEA och de övriga nya butikerna i Bäckebolescentret, tillfartsvägar och rondeller räcker helt enkelt inte till. Den tunga trafiken på Nortagenevägen känner vi av idag med skakningar i våra hus, tomtgränsen går ca 10 meter från vägen. Sprängningarna i bergtäkten förorsakar skador på våra hus. NCC hävdar dock efter mätningar och besiktning av våra hus att tung trafik på Nortagenevägen är orsaken till skadorna.

Detta innebär att innan bebyggelse kan påbörjas måste följande åtgärder vidtas:
 - Trafiksituationen på E6 måste förbättras genom fler älvförbindelser och Kärramotet måste byggas för att klara mer trafik.

- Byggtrafik och kommande boendetrafik kan inte enbart ledas ut genom Nortagenevägen. Innan bebyggelse påbörjas bör alternativa vägar byggas, t.ex. mot Norrleden och mot den planerade tvärleden Säve - E6.
- Vid rusningstrafik uppstår idag viss köbildning i korsningen Prilyckegatan – Nortagenevägen. Ca 750 hushåll på Prilyckegatan har sin tillfart via denna korsning. Det finns stor risk att nya hushåll i Bönered/Larsered som hänvisas till Nortagenevägen som tillfartsled kommer att skapa en ohållbar trafiksituation i denna korsning med avsevärt försämrade miljö för de närboende.
- Nortagenevägen måste stabiliseras så att återstående tung trafik inte förvärrar skador i närliggande fastigheter.

Den oerhört fina naturen och oersättliga kulturvärden får inte försvinna. Vi ansluter oss till de synpunkter som har framförts av Park och Naturförvaltningen.

På samrådsmötet i Kärra nämnde Stadsbyggnadskontoret att skyddsområdet runt Tagenetippen och NCCs bergtäkt är 400 meter. Vi vill påpeka att avståndet är 500 m vilket har till följd att bostäder inte kan byggas i östra delen av planområdet.

Vi har även noterat att översiktplanen upptar ett område som ligger utanför de gränser som angavs i strukturplanen 2003, bl.a. indikeras nu möjlig byggnation fram till korsningen Nortagenevägen /Prilyckegatan . Detta skulle innebära en stark påverkan av närmiljön för vår samfällighet. Vi kan inte på något sätt acceptera att man utökar planområdet.

- Bygg bostäderna enligt beslutat program på industrimark och hamnområden som idag är dåligt utnyttjade och där stora ytor är tillgängliga, t.ex. Ringön, Frihamnen, Gullbergsvass.
- Bygg ytterligare bostäder i höghus på både södra och norra Älvstranden

Kommentar: Planförslaget har reviderats. Det område som programmet omfattar är det område som behövs för att få en helhetsbild på hur det nya Kärra ska trafikeras, bebyggas osv.

Ewa och Gunter Schmidt Prilyckegatan 55, skriver att sprängningarna från Sabema orsakar skakningar i huset och sättningar i fastigheterna.

Ann-Mari och Jonas Endresen, anser att planen verkar bra, men påpekar att service i form av bussar men även förskola och affär måste komma direkt.

Britt Segstedt G-sson (svårläst efternamn) tycker det är synd att det ska byggas och att det låter kostsamt. Det tar bort allt det lantliga.

Virve Josefsson Böneredsgatan 7 undrar hur det kan planeras bostäder i Kärraområdet med den trafiksituation som råder i Tingstadstunneln.

Marianne och Roland Hultman Lerbäcksgården 1, besvärar sig över den tänkta spårdragningen genom Lerbäcksområdet. De anser att det är ett dåligt förslag att på detta sätt förstöra aktiv jordbruksmark.

Lennart och Britt Andersson Lerbäcksgården 2, se ovan.

Karl och Kerstin Andersson Lerbäcksgården 3, se ovan.

Heléne Sjöberg Prilyckegatan 2, är besviken på den planerade utbyggnaden av Kärra. Sakägaren bor med utsikt över Böneredsåsen och den vackra naturen. Bygg ut vägnätet i första hand.

Kärra Ryttarförening (Susanne Falk Brinkmo), har 37 hästar uppstallade i området och 177 medlemmar. Många promenerar igenom området och gläds åt både djuren och naturen.

Ulla och Fred Berglund Lillekärr södra 54, vill inte ha någon expansion i Kärra förrän trafikproblemen är lösta. Etableringen av bl a IKEA har intensifierat trafiken i området. ”Det vore katastrofalt med andra upplåtelseformer än bostadsrätt.”

Monika Krook och Hans Borgert G:a Böneredsvägen 20, kritiserar planeringsprocessen och planerarnas kunskap om området. De vill att kvarvarande grönområden bevaras.

Kenneth Johansson Prilyckegatan 38 protesterar mot den planerade byggnationen. Bygg i stället på de centralt belägna äldre hamn- och industriområdena där det kan byggas på höjden. Spåtrafiken till Backa är inte aktuell inom de närmaste 20 åren och dubbelspår på Bohusbanan är inte realistiskt. Bygg inte heller bara små billiga lägenheter i Kärra för då ökar segregationen om de stora dyra bara finns på Norra Älvstranden.

Wolfgang Herrman Prilyckegatan 93 undrar varför det inte planeras mer höga hus i centralare lägen i Göteborg. Han menar också att golfbanan och Jämmerberget inte kan användas av alla och att kommunen bara stödjer vissa ridsportanläggningar. Ridsporten kommer att spela en allt mindre roll i Kärra om planerna på utbyggnad genomförs. Kritik Skribenten är också kritisk till planens värderingar vad gäller grönstruktur och värderingar av landskapet. Kritik framförs också mot att politikerna låtit så många centralt belägna bostäder bli privata. Och

Jan och Kristina Lindström, Gamla Böneredsvägen vill inte se högre hus som kan fördärva utsikten för dem. ”Bygg lägre hus och ordna tillgängligheten vad gäller bussar och bilar.”

Lena o Fredrik Ekström, Marika o Mikael Frankl, Heli Kotonen o Lars Birskog, Ulf Livius (alla boende på G:a Böneredsvägen) skriver att deras förhållande dramatiskt kommer att förändras från betande hästar på öppna ängar till tät bebyggelse och livlösa asfaltytor. För att mildra effekten av bebyggelsen vill de boende att de närmaste husen inte ska få sin utfart på deras väg, med ett avstånd på minst 40 m, att husen inte ska bli höga så att de skymmer utsikten, att byggtrafiken inte ska störa dem.

Larsereids Vägörening motsätter sig att utbyggnaden av området och att det senere ska delas i två olika centrumdelar. De undrar även varför det ska byggas hyreslägenheter så långt från stan. Rädslan finns för outhyrda lägenheter som blir problemområden.

Mona och Nils- Åke Leandersson, Prilyckegatan 107, skriver att planen anvisar ett vägläge där deras hus står idag och där S:t Olofs källa ligger. De anser att det måste finnas en läpligare plats för vägen och önskar svar på sitt brev.

Claes G Viklund Norra Krokslättsqatan 12, vill att politiker avsätter markreservat och börjar planera för pendeltåg från Kungälv till Kärra, Skogome och Brunnsbo. Detta kan utveckla Kärra till ett attraktivt stadsområde i linje med.

Peter Thörnblom (se BRF Foxtetriern)

Protestlista (294 namn). ”Mot utbyggnad av Kärra med omnejd och för en förbättrad trafiksituation, inte försämrad”.

Protestlista (758 namn). ”Mot utbyggnad av Kärra med omnejd och för bevarande av dessa grönområden som grön & rekreatiomsområden”.

Hjälp oss bevara Larsereidsdalen. ”Namninsamling mot utbyggnad av Kärras omnejd och Larsereidsdalen. Och för bevarande av dessa områden som grön & rekreatiomsområden”. (40 namn).

Kommentar till alla remissvar: Avvägningen mellan bevarandet av stora kommunala natur- och kulturvärden och behovet av nya bra bostadsområden måste göras inför det fortsatta arbetet med detaljplaner i området.

Kenneth Fondén
Planchef

Britt Kjellberg
Planingenjör

SAMRÅDSKRETS

0 = har ej lämnat skriftliga synpunkter

1 = har lämnat skriftliga synpunkter, inget att erinra/har erinringar vilka tillgodosetts

2 = har lämnat skriftliga synpunkter, har erinringar vilka ej tillgodosetts

Listan omfattar samtliga yttranden i ärendet

KOMMUNALA NÄMNDER OCH BOLAG M M

Fastighetsnämnden	1
Göteborg Energi AB	1
Göteborg Energi Nät AB	1
Göteborg Energi GothNet AB	1
Idrotts- och föreningsnämnden	1
Kretsloppsnämnden1	1
Kulturnämnden	1
Kyrkonämnden (kyrkog.styr)	1
Lokalförsörjningsnämnden	1
Lokalsekretariatet	1
Medichus	0
Miljönämnden	1
Park- och naturnämnden	1
Räddningstjänsten Storgöteborg	1
Stadsdelsnämnden i Backa	1
Stadsdelsnämnden i Kärra-Rödbo	1
Stadsdelsnämnden i Tuve-Säve	1
Trafiknämnden	1
Utbildningsnämnden	0
VA-nämnden	1

STATLIGA OCH REGIONALA MYNDIGHETER ETC

Banverket, Västra banregionen	1
Business Region Göteborg AB (kdm)	1
Lantmäterimyndigheten i Göteborg	0
Luftfartsverket	0
Länsstyrelsen	1
Svenska Kraftnät	1
Telia Networks Skanova	0
Vattenfall Eldistribution AB	1
Vägverket, Region Väst	1
Västrafik Göteborgsområdet AB (kdm)	1
GR Planering (kdm)	1

ÖVRIGA

Albatross Golfklubb	1
Bostads AB Poseidon	0
Clarebergs ridklubb	0
Göteborgs Egnahems AB	1
Gbg Kristna Samarbetsråd	1
Göteborgs Köpmannaförbund	1
Hyresgästföreningen Region V Sverige	0
Ind.företag.för. för Bäckebo, Tagene	0
Kungälv kommun	1
Kärra Miljögrupp c/o S Åberg	1
Naturskyddsfören.i Gbg	1
Riksbyggen	0
Skanska	0
Säve-Kärra Hembygdsför.	0
Tuve Bygg AB	0
NCC Roads AB	1
Brf Kärra Terrassen	0
HSB Brf Bergegård	0
HSB Brf Clareberg	0
HSB Brf Hisings Kärra	0
HSB Brf Röntaregård	0
Kärra Egnahemsför. G Pettersson	0
Kärra Klockaregård Ekon.för.	0
Riksbyggen Brf Göteborgshus 37	0
Riksbyggen Brf Göteborgshus 38	0
Riksbyggen Brf Göteborgshus 40	0
Riksbyggen Brf Göteborgshus 41	0
Riksbyggen Brf Göteborgshus 42	0
Samfällighetsför. Bulldogen	0
Samfällighetsför. Böneredsg.	1
Samfällighetsför. Foxterrien	1
Samfällighetsför. Ligården	0
Samfällighetsför. Settern	0
Samfällig.för.Smålandsstövaren	0
Samfällighetsför. Solhaga	0
Samfällighetsför. Varghunden	0
Ewa och Gunter Schmidt Prilyckegatan 55	1
Ann-Mari och Jonas Endresen	1
Britt Segstedt G-sson (svårläst efternamn)	2
Virve Josefsson Böneredsgatan 7	2
Marianne och Roland Hultman Lerbäcksgården 1	2
Lennart och Britt Andersson Lerbäcksgården 2	2
Karl och Kerstin Andersson Lerbäcksgården 3	2
Heléne Sjöberg Prilyckegatan 2	2

Kärra Ryttdarförening (Susanne Falk Brinkmo)	2
Ulla och Fred Berglund Lillekärr södra 54	2
Monika Krook och Hans Borgert G:a Böneredsvägen 20	2
Kenneth Johansson Prilyckegatan 38	2
Wolfgang Herrman Prilyckegatan 93	1
Jan och Kristina Lindström, Gamla Böneredsvägen	1
Lena o Fredrik Ekström, Marika o Mikael Frankl,	2
Heli Kotonen o Lars Birkaskog, Ulf Livius	2
Larsereds Vägörening	2
Mona och Nils- Åke Leandersson, Prilyckegatan 107	2
Claes G Viklund Norra Krokslättsgatan 12	1
Peter Thörnblom	2
Protestlista (294 namn).	2
Protestlista (758 namn).	2
Hjälp oss bevara Larseredsdalen	2



§ 379

Översiktsplan, fördjupad för Kärra

Dnr 714/03

Till behandling företogs det den 30 maj 2006 bordlagda ärendet angående rubricerade översiktsplan.

Distrikt Norr hade ingett en den 30 maj 2006 daterad handling så lydande:

"Byggnadsnämnden etc. bil. 3

Byggnadsnämnden beslöt:

att ställa ut översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Kärra inom stadsdelarna Backa, Kärra och Säve.

Olof Wickman med instämmande av (m) och (kd) lät till protokollet anteckna: Vi ifrågasätter om detta är ett bra sätt att gå fram på. Vi anser att man kan utnyttja stadens centrala delar först t.ex. Gullbergsvass. Givet förutsättningarna motsätter vi oss dock inte den fördjupade översiktsplanen för Kärra.

Vid protokollet

Agnetha Carlsson