

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2023-02-06

Diarienummer N166-0317/22

Handläggare

Bengt Nilsen, Sofia Jonsson

Telefon: 031-366 80 03, 031-365 22 78

E-post: bengt.nilsen@socialhisingen.goteborg.se,
sofia.jonsson@socialhisingen.goteborg.se

Yttrande över detaljplan för blandad bebyggelse vid Skra Bro inom stadsdelen Björlanda - samråd

Förslag till beslut

1. Socialnämnden Hisingen tillstyrker förslaget till detaljplan under förutsättning att framförda synpunkter beaktas.
2. Socialnämnden Hisingen översänder föreliggande tjänsteutlåtande som eget yttrande till byggnadsnämnden.
3. Socialnämnden Hisingen förklarar paragrafen omedelbart justerad.

Sammanfattning

Byggnadsnämnden har under våren 2022 beslutat om samråd för detaljplan för bostäder och förskola vid Skra Bro i Björlanda (Skra Bro etapp III). Då ärendet missats i förvaltningens ärendehanteringssystem behöver socialnämnden Hisingen nu behandla ärendet. Detaljplanens syfte är att möjliggöra byggnation av bostäder och förskola vid Skra Bro. Syftet är vidare att begränsa storleken och omfattningen av bebyggelsen för att minska intrånget på framför allt landskapsbilden men även för att värna om närliggande bebyggelse. För berört område anges i översiktsplanen förändrad markanvändning till bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor. Det tidigare ändamålet för marken har varit jordbruksmark. Inom och kring planområdet finns höga natur- och kulturvärden, vilka är viktiga förutsättningar att ta hänsyn till. Under planprocessen testas konceptet utökad exploatörsmedverkan, där exploatören i högre grad är inblandad i framtagande av utredningar och annat underlag för detaljplanen

Förvaltningen menar sammantaget att planförslaget är välarbetat och har tagit hänsyn till flera viktiga sociala aspekter för områdets utveckling. Förslaget bedöms stärka de kopplingar som finns i området idag samtidigt som det skapar nya kopplingar till och från området. Det kan också bidra till att i högre grad tillgängliggöra området och förse det med en större variation av bostäder, utökad kommunal service och nya mötesplatser, som området är i behov av. Viktiga frågor för det fortsatta arbetet är bland annat trafiksäkerhetsaspekter av att korsa Kongahällavägen, möjlighet att samnyttja blivande förskolegård för att skapa fler mötesplatser, mobilitetsåtgärder för att minska bilismen och den ansträngda trafiksituationen på Kongahällavägen samt eventuella kapacitetsökningar på kollektivtrafiken till och från området.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Investeringskostnader

Samtliga av fastighetsnämndens kostnader förutom kostnader kopplade till markförvärv av kvartersmark för förskola bedöms täckas av exploateringsbidrag. Kretslopp och

vattennämnden får inkomster i form av anläggningsavgifter samt utgifter för utbyggnad av allmänna VA-ledningar, pumpstation samt dagvattenanläggningar. Trafik- och park- och naturnämnden bedöms inte få några utgifter till följd av genomförandet av detaljplanen. Lokalnämnden får utgifter för byggnation av förskola. Exploatören får utgifter för iordningställande av kvartersmark, inklusive anslutningsavgifter för tekniska försörjning, exploateringsbidrag lantmäteriförrättning mm.

Drifts- och förvaltningsekonomi

Trafik- och park- och naturnämnden får kostnader för driften av anläggningen i form av ränta och avskrivningar samt för skötsel och underhåll av allmän plats gata, natur samt park. Kretslopp och vattennämnden får intäkter från brukningstaxan samt kostnader för ränta och avskrivningar samt driften av VA-anläggningar samt dagvattenanläggningar. Lokalnämnden får kostnader för kommunintern markupplåtelse, ränta och avskrivningar samt ökade driftskostnader för förskola.

Bedömning ur ekologisk dimension

Staden har bedömt att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning behövs för aktuellt planförslag. Bedömningen visar en initial, men ej långsiktig, påverkan på målen om begränsad klimatpåverkan samt frisk luft. Förslaget bedöms inte ha någon negativ påverkan på målen om levande sjöar och vattendrag/grundvatten av god kvalitet samt god bebyggd miljö. Planen bedöms dock inte bidra till att uppfylla miljömålen ett rikt växt- och djurliv samt ett rikt odlingslandskap bland annat då viss påverkan på naturmark och biotopskyddade objekt, och därigenom också en viss påverkan på växt- och djurarter, kommer att ske samt att den odlingsbara arealen minskar.

Detaljplanens negativa konsekvens för naturmiljö bedöms av stadsbyggnadskontoret sammantaget som liten. De naturvärden som finns i planområdets närområde bevaras och planen utgör inget hot mot skyddade arter och deras livsmiljöer, förutsatt att ledstråk skapas mellan de olika vattenmiljöerna i och i anslutning till planområdet. De småvatten som hyser groddjur sparas och träden som hyser getlav sparas. Bäckens som går mitt i området sparas som naturmark. Ett begränsat område med särskilda naturintressen berörs av planen. Detta kompenseras genom åtgärder inom och utanför detaljplaneområdet. Inom området finns visst kulturintresse, främst siktlinjer mellan olika intressepunkter i landskapet. De siktlinjerna behålls och skyddas.

Bedömning ur social dimension

Under våren 2021 genomförde stadsbyggnadskontoret en SKA-BKA-analys tillsammans med socialförvaltningen Hisingen och andra berörda förvaltningar som resulterade i nedanstående analys.

Sammanhållen stad

Med den nya detaljplanen sker stora förändringar i Skra Bro, mest lokalt inom planområdet och dess närhet men även på lite större perspektiv. Detaljplanen bidrar med en mångfald av upplåtelseformer i form av tillskott av flerbostadshus i närhet till kollektivtrafik. Den ökade befolkningen ger bättre underlag till service och gör området mer levande. Genom att förbättra cykel- och gångstråk underlättas möjligheterna att välja kollektivtrafik, att dessutom satsa på väderskyddade busshållplatser och goda möjligheter att parkera cyklar vid dessa ökar attraktiviteten. I närhet till området finns stora rekreativvärden och lekmöjligheter som kan skapa en attraktionskraft till det nya

planområdet. Genom att öppna upp vägar i både öst-västlig riktning och nord-sydlig riktning skapas nya möjlighet att röra sig mellan områden.

Samspel

Detaljplanen bidrar till en helhet i området med samlade målpunkter, fler offentliga platsbildningar, lekplatser och mötesplatser. Det är viktigt att dessa målpunkter känns trygga, även de stråk som går mellan målpunkterna måste göras trygga och säkra. Möjligheten att skapa odlingslotter finns och är starkt kopplat till områdets identitet men som även kan användas vid undervisning. Med den ökande befolkningens mängden finns oro att den befintliga service som finns inte kommer att räcka till. I den första etappen kommer matvaruaffär och äldreboende byggas ut. Den aktuella detaljplanen bidrar till att viss kommunal service säkras genom förskola med sex avdelningar.

Vardagsliv

Exploateringen bidrar till ett ökat kundunderlag för den service som planeras inom etapp 1, norr om aktuellt planområde. Dessutom uppförs en förskola inom planområdet, vilket bidrar till att förenkla vardagslivet för barnfamiljer. Idrottshall, fotbollsplan, och friidrottsanläggning kommer att finnas inom en kilometer från planområdet, och ligger därmed inom cykelavstånd. Genom att skapa säkra cykelvägar och överfarter över de mest trafikerade vägarna gör detaljplanen det möjligt för barn och ungdomar att ta sig från aktiviteter och mellan områden på ett säkert sätt. Med en ökad befolkning i området tillkommer också ett ökat behov av att fler ska ta sig till angränsande områden på ett tryggt sätt, varpå det är viktigt att gång- och cykelbanor byggs ut inom och i angränsning till planområdet.

Identitet

De kvaliteter som finns inom området, som till exempel skogsbyn och våtmarker, ska i så stor grad som möjligt bevaras och stärkas. Kopplingen till havet finns som kvalitet och är också med i det lokala perspektivet. Något som kan förändra identiteten av småskalig villabebyggelse är de planerade flerfamiljehusen. I den miljö som finns runt Skra Bro etapp III i dag kan ett flerfamiljehus på fyra våningar uppfattas främmande, men med en ökad blandning av upplåtelseformer kan det bli en större mångfald av människor som har möjlighet att bosätta sig på platsen. De hus som planeras att vara högst placeras i planområdets lågpunkter, vilket bedöms få en lägre påverkan på omgivningarna. Möjligheten att odla på odlingslotter stärker identiteten i området och kopplingen till odlingslandskapet. Det kan även skapa en mötesplats för de boende, både nyinflyttade och de som bor där sen tidigare. Det har framkommit i flertalet medborgardialoger med boende och verksamma i Björlanda att den dominerande identiteten är bilism, att vara tvungen att ta bilen om man ska färdas till målpunkter längre bort än det lokala centrumet. I planeringsfaser är hållbar mobilitet en stor fråga. Kan användningen av bil minska kan även den identitet som har format Björlanda också minska. Planen bedöms förändra det äldre kulturlandskapet då odlingsmarken försvinner. Rester från det gamla kulturlandskapet kommer att finnas kvar och vävas in i den nya bebyggelsen. Konsekvenserna för kulturmiljön bedöms som måttliga.

Hälsa och säkerhet

Det ökade antal boende kommer öka trycket på målpunkter, dit det måste vara möjligt att ta sig på ett trafiksäkert sätt. Många småvägar har inte gång- eller cykelbana. Detta är någonting som detaljplanen måste beakta och möjliggöra säkra vägar och passager för de som väljer att gå eller cykla, framför allt vid passager över större vägar som

Kongahällavägen. Trygga stråk till skola och förskola är mycket viktigt och ska prioriteras. Placering av hållplatser för kollektivtrafik bör ses över så de är säkra att nå för gång- och cykeltrafik men det får inte påverka framkomligheten för Räddningstjänsten. En stor kvalitet som tillkommer är det stora antalet bostäder som underskrider riktvärden för buller.

Samverkan

Information om ärendet lämnas på förvaltningsgemensam samverkansgrupp (FSG) den 17 maj 2022.

Bilagor

1. Planbeskrivning

Ärendet

Stadsbyggnadskontoret har under perioden 30/3-10/5 2022 remitterat förslag till detaljplan för bostäder och förskola vid Skra Bro i Björlanda. Planen omfattar den tredje etappen ur programmet för stadsutveckling vid Skra Bro och befann sig under förra året i samrådsskedet. Då det nu uppdagats att ärendet inte behandlats av socialnämnden Hisingen under samrådstiden, p.g.a. en miss i ärendehantering, behöver nämnden nu hantera ärendet.

Beskrivning av ärendet

Läge

Planområdet är beläget på nordvästra Hisingen, cirka 10 kilometer nordväst om Göteborgs centrum fågelvägen och omfattar cirka 16 hektar som till stor del ägs av privata markägare. Kommunen äger del av mark som föreslås bli gata i kommande detaljplan. Det finns idag ingen befintlig bebyggelse inom planområdet.



Bild: Detaljplanens läge

Förhållande till ÖP och andra styrdokument

Gällande översiktsplan ger stöd åt utbyggnaden då den anger området med förändrad markanvändning till bebyggelseområde med grö- och rekreationsytor. Det ligger även inom område som avgränsas som utredningsområde för framtida bebyggelseområde. Den nya översiktsplanen (ej antagen) ger stöd åt utbyggnaden genom att ange områden med blandad stadsbebyggelse.

En lokaliseringsutredning för ianspråktagande av jordbruksmark har genomförts i samband med framtagandet av planen. Kommunens samlade bedömning är att lokaliseringen för detaljplanen är förenlig med gällande lagar avseende ianspråktagande av jordbruksmark för att leva upp till bostadsförsörjningskravet. Behov bedöms inte kunna tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Göteborg Stad har i enlighet med framtagna planeringsunderlag i form av Utbyggnadsplanering (UP), Översiktsplan (ÖP), Tematiska tillägg till Översiktsplanen (TÖP) och planprogram fastställt att en utbyggnad av aktuellt område är lämplig ur en ekologisk, social, kulturell och ekonomisk synpunkt. För att uppnå syftet med planeringen behöver området som tas i anspråk ligga strategiskt i förhållande till Skra Bro centrum och kollektivtrafikknutpunkt.

Pågående planering

Vid Skra Bro som är en knutpunkt längs Björlandavägen/Kongahällavägen planerar staden för en större sammanhängande stadsutveckling. Syftet med utvecklingen är att skapa ett centrumområde med kommersiell och offentlig service samt att utveckla området med en större andel bostäder. Bostäderna skapar ett större underlag för service, kollektivtrafik och utveckling av pendelparkering

Etapp 1

Cirka 600 nya bostäder i form av flerbostadshus, gårdshus, kedjehus och handels- och kontorsytor samt äldreboende. Kollektivtrafikbytespunkt och pendelparkering. Detaljplan för etapp 1 har vunnit laga kraft.

Etapp 2

Cirka 240 bostäder i form av flerbostadshus och småhus samt förskola med sex avdelningar. Detaljplan är påbörjad och utredningsarbete pågår.

Etapp 3

Cirka 470 bostäder i form av flerbostadshus och småhus samt förskola sex avdelningar. Aktuell detaljplan.

Friidrottsanläggning

Norr om etapp 2 har en detaljplan vunnit laga kraft för en större friidrottsanläggning med läktarkapacitet (genomförandeskede).



Detaljplanens innebörd

Bostäder och utformning

Detaljplanen medger uppförande av omkring 470 nya bostäder, en förskola med sex avdelningar samt möjlighet till centruminslag i delar av bostadsbebyggelsen. Genom området löper en huvudgata som kopplar till Kongahällavägen i väster och

Björlandavägen i norr via Skra Bro etapp 1. Huvudgatan korsas av ett parkstråk som löper från norr till söder genom området. Huvudgatan och dess korsningspunkt med parkstråket utgör områdets centrum och här finns en högre koncentration av bostäder i form av flerbostadshus. I områdets ytterkanter återfinns lägre bebyggelse i form av radhus och parhus. Planen är utformad för bevarande av höga naturvärden. Naturvärdena hanteras både genom att planläggas och genom att lämnas utanför planområdet.

Bostäderna som planeras inom området består främst av flerbostadshus om 3–5 våningar som blandas med radhus i 2 våningar. Det finns även ett mindre antal parhus. Flerbostadshusen placeras kring gemensamma gårdar.



Bild: Illustration av planförslaget

Kollektivtrafik

Hållplatsen Skra Bro som utgör en kollektivtrafikknutpunkt i området, trafikeras av linje 22, linje 36 och Svart express. I högtrafik trafikeras expresslinjen med tiominuterstrafik. Hållplatsen kommer att ligga inom 500 meter gångavstånd från planområdesgränsen. Avståndsbedömningen görs med antagandet att Skra Bro etapp 1 byggs ut och att gående därmed kan nyttja områdets genomgående gata för att ta sig till hållplatsen. Intill hållplatsen finns en pendelparkering och en parkering till den befintliga mataffären. Ytterligare två hållplatser, Kvisljungeby och Trulsegården, ligger i närhet till detaljplaneområdet. Svart express trafikerar även hållplatsen Kvisljungeby vilken gör att även denna hållplats anses ha god kollektivtrafik i enlighet med riktlinjernas definition.

Gång- och cykeltrafik

Från planområdet nås delar av Göteborgs övergripande cykelnät inom 500 meter. Det övergripande cykelnätet sträcker sig längs Kongahällavägen samt på Björlandavägen. Pendlingstiden med cykel från planområdet till Backaplan är cirka 30 minuter. Till Centralstationen är pendlingstiden med cykel mellan 40 och 45 minuter. Planförslaget möjliggör gena kopplingar för gående och cyklister till omkringliggande områden och därmed även till viktiga målpunkter som skola, busshållplatser, grönområdet och övrig service. Separat gång- och cykelbana planeras utmed både huvudgatan och

anslutningsgatan mot Skra Bro etapp 1. Inom kvartersgatorna och gångfartsgatorna rör man sig i blandtrafik.

Service

Idag finns skolor, förskola, idrottshall, mataffär, pizzeria och fiskebod i närområdet. De olika faciliteterna är utspridda och många ligger norr om planområdet. I dagsläget har området brist på förskoleplatser. Norr om planområdet inom Skra Bro etapp 1 kommer centrumverksamheter att ingå och ett äldreboende att uppföras. Zenithgårdens anläggning med fotbollsplaner väster om planområdet är den närmast belägna sportanläggningen. En friidrottsanläggning byggs i norra delen av Skra Bro. Sammanfattningsvis bedöms planområdet totalt sett få en god sammanvägd tillgänglighet beträffande närhet till god kollektivtrafik, bra cykelförhållande, service och annan urban verksamhet.

En förskola möjliggörs i den västra delen av planområdet. Förskolan ska rymma sex avdelningar i två våningar. Detaljplanen möjliggör den yta för byggnad och utevistelse som Göteborgs Stads ramprogram för skolor och förskolor föreskriver. Detaljplanen bedöms generera ett behov av 125 skolplatser och 63 förskoleplatser. Inom planområdet finns möjlighet att uppföra en förskola med sex avdelningar vilket tillgodoser både behovet inom planområdet och även till viss del det underskott på platser som finns i närområdet. Skolplatserna tillgodoses genom utrymme på Trulsegårdsskolan.

Trafik

Anslutningen i väster mot Kongahällavägen är tänkt att vara planområdets huvudsakliga koppling till det övergripande vägnätet. Området bedöms ge en total trafikalstring till och från området på mellan 2000 – 3000 fordonsrörelser per dygn. Målet med vägutformningen inom planområdet är att 70 procent av trafiken ska välja att köra väster ut för att nå huvudvägnätet på Kongahällavägen. Resterande 30 procent antas köra ut via den norra anslutningen mot Skra Bro. För att uppnå detta har en större del av områdets bostäder samt det större parkeringshuset lokaliserats mer västerut i planområdet. Dessutom har huvudgatans utformats så att det skall vara enklare att köra västerut. Utmed Kongahällavägen föreslås att en ny cirkulationsplats anläggs.

Parkering

För detaljplanen har en mobilitets- och parkeringsutredning tagits fram. Utredningen visar att ett lämpligt parkeringstal för cykel är 3,0 platser per lägenhet för flerbostadshus och 28 platser för förskolan. Totalt ger detta en efterfrågan på 1 153 cykelplatser. Cykelparkering för flerbostadshusen förväntas ske i källare, i komplementbyggnader på bostadsgårdarna samt vid entréer. För parhus, radhus och kedjehus bedöms cykelparkering ske inom den egna tomten.

Två parkeringshus med plast för 300 fordon medges inom området. Ett parkeringshus på tre och en halv våningar i den västra delen av området och ett på två våningar i den östra delen. Övrig bilparkering löses genom mindre markparkeringar inom området och på tomtmark. Mobilitets- och parkeringsutredningen bedömer att parkeringstalet för bil inom området är 1 plats per lägenhet för flerbostadshus samt 1,1 platser för enbostadshus, totalt ett tillkommande behov på 495 bilplatser inom planområdet. Mobilitetsåtgärder har inte studerats till samrådsskedet utan det kommer att tas fram i samband med granskningsskedet då fler byggaktörer kommer in i projektet och projektspecifika lösningar arbetas fram efter deras olika förutsättningar. Dessa lösningar kan exempelvis

vara cykel- och bilpool eller verkstäder för cykel i bostadshusen. I samband med framtagna av mobilitetsåtgärder kan parkeringstalen justeras.

Friytor och mötesplatser

Bäcken med dess dikade del genom den föreslagna bostadsbebyggelsen utgör ett grönt huvudstråk och parkmiljö genom området. I den södra delen av parken breddas området kring vattnet och denna del av parken kommer att utgöra en viktig mötesplats i området och ska omfatta minst 0,2 hektar. Små platsbildningar i kvarteren föreslås på den norra sidan av huvudgatan i anslutning till bäckstråket. Förgårdsmarken på den norra sidan av huvudgatan föreslås göras bredare än i övriga planområdet för att kunna inrymma halvprivata ytor där möjlighet till spontana möten kan uppstå mellan grannar.

Tidigare ställningstaganden

Den tidigare stadsdelsförvaltningen Västra Hisingen har genomfört medborgardialoger med boende i Björlanda under vilka det bland annat framkom att de flesta Björlandabor trivs och känner sig trygga i området. De unga beskriver ett lugnt område där ”alla känner alla”. Men både ungdomar och vuxna beskriver också Björlanda som ”dött” under dagtid, med få aktiviteter att ägna sig åt. Vardaglig service och handel som större mataffärer, övrig handel, banker, apotek, vårdcentral, folktandvård finns inte i området utan kräver transport till andra delar av Torslanda eller centrala Hisingen. Det ökar både bilismen och kraven på en fungerande kollektivtrafik. Idag finns olika busslinjer med avgångar flera gånger i timmen från knutpunkten Skra Bro till centrala Hisingen, andra delar av Torslanda och övriga Göteborg. Ungdomarna uppskattar att det är smidigt att ta sig kollektivt till centrala Göteborg, men vill ha tätare turer, vilket det också blivit. Björlandaborna efterfrågar ett flertal bekvämligheter, bland annat en större mataffär, en offentlig mötesplats gärna i Skra bro exempelvis biblioteket i bottenplan i ett bostadshus i det nya centrumet, kafé/ restaurang, tandläkare, vårdcentral, ett äldreboende och mötesplatser för unga. Idag består den kommunala servicen i området av två skolor och tre förskolor. Området saknar äldreboende vilket kommer att byggas i början av 2020-talet.

I arbetet med framtagande av detaljplanen har en social- och barnkonsekvensanalys genomförts i workshop-form med ett flertal av stadens berörda förvaltningar (mars 2021), vilken till stor del bekräftade stadsdelsförvaltningens synpunkter. Framför allt påpekades att kollektivtrafik behöver stärkas och även säkra gång- och cykelvägar behövs till de olika aktiviteterna inom området. Det påtalades även att de främsta kvaliteterna i området idag är närheten till småbåtshamnen i nordväst, hästgårdarna i området, samt Zenithgårdens idrottsverksamhet på andra sidan Kongahällavägen. Skogsområdet norr mellan etapp 1 och 3 är väl utnyttjat för lek, dock saknas allmänna lekplatser i närområdet. Det finns inte heller några andra offentliga mötesplatser i området, och framför allt saknas mötesplatser för funktionshindrade som ofta inte kan vistas i den kuperade skogen.

Förvaltningens bedömning

Förvaltningen ser positivt på planförslaget och vill framhålla att det utifrån de sociala aspekterna är ett välarbetat förslag men många bra lösningar.

Sammanhållen stad

Det är positivt att förslaget innehåller en stor mängd lägenheter i flerbostadshus. Tillsammans med den tillkommande flerbostadshusbebyggelsen i de övriga projekten i

området ger detta ett stort tillskott av bostäder i flerbostadshus till Björlanda vilket idag saknas. Drygt 60 procent av bostadsbebyggelsen i Björlanda består av småhus, i Göteborg är samma siffra drygt 18 procent. Endast 23 procent av bostäderna i primärområdet är 80 kvadratmeter eller mindre jämfört med göteborgsgenomsnittet 67 procent. Att lägenheter byggs i området ger förutsättningar för ett större kvarboende vid en förändrad livssituation jämfört med idag. Det gäller till exempel vid separationer eller att åldrandet medfört att man är i behov av en mindre, tillgänglig och mer lättskött bostad, vilket i sin tur kan generera flyttkedjor i området. Även unga vuxna är i behov av mindre bostäder för att kunna bo kvar i Björlanda, något som bland annat framkommit i de medborgardialoger som genomförts. I den ungdomsdialog som stadsbyggnadskontoret gjort var det över hälften av de unga Björlandaborna som framhöll att de kunde tänka sig att bo kvar i området i framtiden. För att tillgodose dessa målgruppers behov av en bostad är det viktigt att det byggs både hyres- och bostadsrätter samt varierade bostadsstorlekar. Detta vill förvaltningen understryka. Förvaltningen ser att en blandning mellan verksamheter, bostäder och upplåtelseformer behövs för att uppnå en socialt blandad stadsdel.

Primärområdet är ett starkt socioekonomiskt område med låga ohälsotal, hög medelinkomst, få arbetslösa och en stor andel gymnasiebehöriga. Även om området inte anses vara segregerat på ett lika problematiskt sätt som till exempel Biskopsgården eller Backa, är även Björlanda segregerat. Kopplingar mellan kringliggande områden måste därför stärkas för att skapa förutsättningar för möten mellan människor från olika delar av staden. Björlandavägen och Kongahällavägen är exempel på fysiska barriärer där fler samt tydligare övergångar krävs för att uppnå ett sammanhållet område. Det är positivt att området kompletteras med en GC-bana på västra sidan av Kongahällavägen fram till den nya cirkulationsplatsen i höjd med Zenithgården, som är en viktig målpunkt. Därmed får Kongahällavägen GC-banor på båda sidor i denna sträckning vilket förbättrar tillgängligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Samtidigt är det viktigt att passagerna över Kongahällavägen blir flera, tydliga och trafiksäkra inte minst då befintlig cykelbana väster ut mot Lilleby löper på västra sidan av Kongahällavägen.

Samspel

Med de nya centrumverksamheterna som kommer att tillskapas i detaljplan I, den nybyggda friidrottsarenan norr om Skra Bro och befintliga större målpunkter som till exempel Zenithgården är förvaltningens bild att området totalt sett kommer att vara välförsörjt med mötesplatser, inte minst för barn- och unga. Inom befintligt planområde tillskapas ett grönt huvudstråk med parkmiljö. I den södra delen av parken breddas området kring vattnet och kan få funktionen av en mötesplats i området. Medborgardialog pekar på att det för barn- och unga behövs fler mötesplatser i Björlanda. Som exempel nämns kaféer som har öppet på kvällarna och platser att "hänga" på som parker och bänkar i utomhusmiljön. Förvaltningen vill därför framhålla att det vore positivt om parkytan kan försees med sittmöbler, eventuellt grillmöjligheter etcetera. Då det saknas lekplatser i Björlanda kan förskolans gård bli en viktig mötesplats för barn och föräldrar och förvaltningen menar att förskolegården bör kunna samnyttjas av boende utanför verksamhetens öppettider.

Vardagsliv

I Björlanda finns ett högt bilinnehav i jämförelse med Göteborg och det är inte ovanligt med tre bilar med familj. Samtidigt är trafiksituationen i längs Kongahällavägen mycket

ansträngd. Utbyggnaden av de tre detaljplanerna genererar 1300 nya bostäder vilket kan ge ett befolkningstillskott på omkring 3000 nya invånare till området. Det innebär att en väsentlig del av del av de tillkommande resorna behöver ske med kollektiv- eller gång- och cykeltrafik. Även om kollektivtrafiken är relativt god med täta avgångar på svart express menar förvaltningen att kollektivtrafiken framgent kan behöva förstärkas med tätare avgångar för att kollektivtrafiken skall kunna vara ett attraktivt alternativ till bil och få högre kapacitet. Utifrån trafiksituationen på Kongahällavägen är det angeläget att planeringen och utbyggnaden av Älvegårdsförbindelsen i Lilleby, håller jämna steg med utbyggnaden av Skra Bro-området. Det är också angeläget att arbeta vidare med de mobilitetsåtgärder som föreslås i planbeskrivningen som till exempel cykel- och bilpool eller verkstäder för cykel i bostadshusen för att på så sätt försöka justera ner de parkeringstal som föreslås.

Fritidsvaneundersökningen visar på att flertalet, både pojkar (80%) och flickor (77%), är medlemmar i en förening i Björlanda. Samtidigt visar samma undersökning att flickor i låg utsträckning, i jämförelse med snittet på Hisingen, upplever sin fritidssysselsättning lagom dyr alternativt gratis (endast 20% anser det). Att med enkelhet ta sig till sin fritidsaktivitet upplever pojkar (51%) i mindre utsträckning än tjejer (61%) och pojkarnas upplevelse är en av de lägre på Hisingen i stort. Utifrån detta ser förvaltningen att resorna till och från fritidsaktiviteter underlättas med kollektivtrafik och för oskyddade trafikanter.

I dagsläget är det brist på förskoleplatser i området och socialförvaltningen Hisingen ser därav positivt på att det planeras för sex avdelningar förskola. Detta skapar ett överskott av förskoleplatser i planområdet vilket delvis kommer kunna täcka upp den brist som finns. Därutöver ser förvaltningen det som viktigt att påpeka att förskolan ska ha tillräckligt med friyta. Friytan är en grundläggande förutsättning för att kunna bedriva en kvalitativ pedagogisk verksamhet.

Identitet

Björlanda har idag en lantlig och kustnära identitet som förstärks av jordbruk och närhet till vatten. Samrådshandlingen lyfter att de kvaliteter som finns inom området, som till exempel skogsbryn, kultur och våtmarker, i så stor grad som möjligt ska bevaras och stärkas. Förvaltningen ser det som viktigt att den lantliga identiteten uppmärksammas och att man inte enbart fokuserar på ny exploatering eller bebyggelse utan även hanterar områdets historia. Detta exempelvis genom att denna går igen i gestaltningen av nya bebyggelser och miljöer. Samrådshandlingen lyfter även möjligheten till att odla på odlingslotter, vilket socialförvaltningen ser som positivt då det kan fungera både som mötesplats och som ett sätt att stärka områdets identitet. I medborgardialogerna har det framkommit att en stark identitet i området är bilismen, att vara tvungen att ta bilen om man ska färdas till målpunkter längre bort än det lokala centrumet. Kan användningen av bil minska kan även en identitet som har format Björlanda också minska och andra identiteter växa sig starkare.

Hälsa och säkerhet

Det är viktigt att lätt kunna ta sig till och från skola, service, fritidsaktiviteter på ett tryggt säkert och hållbart sätt. Samrådshandlingen lyfter säkra och trygga gång- och cykelvägar för att säkerställa att barn och ungdomar ska kunna cykla till vänner eller aktiviteter inom Skra Bro, vilket är positivt. Förvaltningen vill vidare betona kollektivtrafik, utbyggnad av gång- och cykelvägar och passager med tillgänglighet i fokus. Detta för att personer med

cykel, rullstol, rullator och barnvagn ska kunna ta sig runt, till och från området obehindrat.

Christina Alvelin
Förvaltningsdirektör

Karita Saapunki-Björk
Avdelningschef Valfärd och fritid