



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

Datum: 2011-03-08
Diarienummer: 0605/01

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

Detaljplan för Amhult centrum, etapp 2 inom stadsdelen Torslanda i Göteborg

Samrådsredogörelse

Genomförande

Byggnadsnämnden beslöt den 13 juni 2006 att genomföra samråd för detaljplaneförslaget. Planförslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådsrets, bilaga 1, under tiden 28 juni – 19 september 2006.

Förslaget har varit utställt på stadsbyggnadskontoret och på stadsdelsbiblioteket i Torslanda under samrådstiden.

Sammanfattning

Allvarligaste invändningen bland inkomna synpunkter gäller storleken på föreslagen handelsvolym i detaljplanen, vilket befaras innebära en ökad trafikbelastning och ytterligare försämring av trafiksituationen på Torslandavägen/Lv 155. Delar av väg 155 (Torslandavägen) är av riksintresse (till Syrhålamoet) till fördel för Göteborgs hamn och de stora industrietableringarna på Hisingen, tillika de av riksintresse. Trafiken till och från dessa målpunkter måste därför kunna flyta smärtfritt. Vidare är Torslandavägens funktion av tillfartsväg till Öckerö en fråga av mellankommunal karaktär som Länsstyrelsen påpekar bör beaktas. Länsstyrelsen befarar att en trafikökning på Lv 155 skulle kunna leda till skada på riksintresse för kommunikationer och bristande hänsyn gällande mellankommunala frågor (Öckerö).

För att klargöra frågorna kring lämpligt handelsinnehåll inom Amhult centrum har en handelsutredning tagits fram. Dessa antaganden i handelsutredningen kring lämplig handelsvolym har legat till grund för en trafikutredning. Den handelsvolym som detaljplanen ger möjlighet till bedöms lämplig för att skapa en attraktiv handelsplats för Västra Hisingen. Centret föreslås bli en kombination av ett stadsdelscentrum och ett volymhandelscentrum. De två typerna av handel är inte konkurrerande utan kompletterar var-

andra. Båda typerna av handel är viktiga för de boende. Kontoret gör bedömningen att detta gör att i Amhult centrum finns förutsättningar till blandstad, vilket är eftersträvansvärt ur miljösynpunkt. Detaljplanen möjliggör en viss flexibilitet mellan utbyggnad av handel/verksamheter och bostäder, vilket bedöms positivt för genomförande av detaljplanen.

Marknadsunderlaget inom Torslanda och Öckerö bedöms tillräckligt för att motivera de ytor som föreslås i detaljplanen. Ytan för handel bör inte bli för begränsad, då det kan medföra att det totala utbudet reduceras i så hög grad att kunderna väljer andra handelsplatser. Tillkommande planerad handel består i huvudsak av sällanköpshandel, vilket är önskvärt, då sällanköpshandel i hög grad saknas inom stadsdelen. Handelsutredningen bedömer att kundunderlaget består av boende inom Torslanda och Öckerö även efter att centrum är utbyggt beroende på det geografiska läget. Boende i det nuvarande marknadsområdet, har närmare till Amhult centrum än till konkurrerande utbud. Omvänt är avståndet till Amhult centrum för boende utanför det nuvarande marknadsområdet, längre än till konkurrerande och dessutom större köpcentra oavsett vilket färdmedel som väljs. Därmed bedömer kontoret att en utökning av handel inom Amhult centrum inte kommer att orsaka en kraftig, oönskad trafikökning på Lv 155 med handelstrafik från andra stadsdelar till Torslanda, vilket skulle kunna skada riksintressen och försämra trafiksituationen för Öckerö kommun.

En trafikutredning har tagits fram för att belysa konsekvenserna av föreslagen utbyggnad av bostäder och handel i detaljplanen. Utredningen visar att Torslandavägen klarar planerade utbyggnader fram till år 2020. Det lokala vägnätet kring Amhult centrum kan dock få kapacitets- och köpproblem. En ny större anslutning med en cirkulationsplats bedöms positiv då detta bidrar till att trafik till Amhult centrum kan fördelas på flera olika korsningspunkter, med bättre flyt på trafiken som resultat trots mer handel.

Kontoret gör bedömningen utifrån gjorda utredningar att risk för skada på riksintressen för kommunikationer eller bristande hänsyn gällande mellankommunala frågor (Öckerö) inte föreligger. Detaljplanen för Amhult centrum etapp 2 ger möjlighet till en kollektivtrafikknutpunkt, som bedöms nödvändig för att en förbättring av kollektivtrafiken på Västra Hisingen skall vara möjlig. Den utbyggnad som nu sker av Lv 155 med planskilda trafikplatser och kollektivtrafikkörfält förbättrar framkomligheten. Utbyggnaden av Amhult centrum med ytterligare handel, service och kollektivtrafikknutpunkt bedöms även gynna boende på Öckerö kommun. Handelsutredningen gör bedömningen att Öckerö kommun även framöver kommer att ha en bra dagligvaruförsörjning.

Övriga frågor som påpekades i samrådet, som bl a berör buller, risker, geoteknik och säkerheten för Amhults damm, har i gjorda utredningar klarlagts och i vissa fall har planbestämmelserna förtydligats.

Kontoret bedömer att det är lämpligt att gå vidare med planeringen av Amhult centrum etapp 2 och ställa ut detaljplaneförslaget.

Framförda synpunkter har i övrigt till stor del kunnat beaktas genom ändringar i planhandlingarna.

Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till fastighetskontoret, fastighetsägare och berörda konsulter för kännedom och ev. beaktande vid planens genomförande.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

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

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Fastighetsnämnden bedömer att planförslaget som helhet är bra utformat och tillstyrker detaljplanen. Fastighetsnämnden anser vidare att det är viktigt att det skapas möjligheter för en handelspunkt i stadsdelen Torslanda med ett så komplett varuutbud att andelen inköpsresor till Göteborg centrum minskar. Samtidigt är det viktigt att balansera handelsutbud och volym på ett sätt att inte antalet inköpsresor till stadsdelen från andra stadsdelar blir för högt. Tillskottet av bostäder bidrar till att stärka det lokala underlaget för offentlig och kommersiell service.

En utbyggnad enligt programförslaget kräver stora investeringar i infrastrukturen. Genom den relativt höga exploateringsgraden bedöms dessa kostnader kunna finansieras gemensamt av de olika exploatörerna.

Detaljplanen innehåller allmän plats i form av lokalgator, genomfartsgator, skyddsområden, parker, naturmark och busstorg. Innan detaljplanen kan antas skall genomförandeavtal tecknas mellan kommunen och de olika markägarna inom planområdet, som drar nytta av planen, för att reglera fördelningen av de exploateringskostnader som uppkommer i och med iordningställandet av allmän plats både inom och i anslutning till planområdet.

Erforderlig parkering skall anordnas inom den egna fastigheten eller som gemensamhetsanläggning inom kvartersmark. För att lösa parkeringsbehovet kommer det förutom markparkeringar att krävas både parkeringshus och parkeringsgarage. Mellan 100-150 parkeringsplatser kommer enligt beräkningar behöva reserveras för pendlare. Platserna föreslås huvudsakligen vara inrymda i parkeringshuset vid busstorget. Ett avtal skall tecknas mellan Västtrafik och fastighetsägaren Terrester AB angående pendelparkeringen.

Inom planområdet finns allmänna VA-ledningar som i största möjliga mån behålls i befintliga lägen. Söder om Gamla Flygplatsvägen måste dock en dagvattenkulvert på en sträcka av 200 meter flyttas, då den kommer i konflikt med planerade bostäder. Ett ledningsstråk i Flygfältsgatan behöver också flyttas inom en sträcka av 150 meter.

Översiktliga markmiljöundersökningar har genomförts och de visar inte på föroreningar i någon större omfattning. Mer detaljerade undersökningar skall utföras i samråd med miljöförvaltningen i samband med utbyggnaden.

Genomförandebeskrivning kommer att tas upp för godkännande av fastighetsnämnden i samband med utställningen av detaljplanen då det kvarstår ett par genomförande frågor att reda ut.

Kommentar: *Planarbetet har skett i nära samarbete med Fastighetskontoret och de frågor som Fastighetsnämnden tar upp i sitt yttrande har hanterats under planarbetet sedan samrådet.*

Angående trafikfrågor relaterade till handel; se kommentar till Länsstyrelsens yttrande.

Göteborgs Energi AB, (Energi, gas, ny energi, gasdistribution och fjärrvärme) har inget att erinra samt påpekar att det inom planområdet finns en markförlagd naturgasledning och att fjärrvärme kommer att kunna erbjudas.

Göteborgs Energi Nät AB är positiva till placering av ny fristående nätstation på parkeringsområde i södra delen, samt bevarandet av befintlig nätstation i östra delen av planområdet. För nätstationen i nordvästra delen, öster om kulturhuset Vingen önskar Göteborgs Energi bibehålla samma läge som i fastställd detaljplan Amhult Centrum etapp 1.

Den föreslagna placeringen av nätstation i parkeringshus är olämplig av följande skäl. Det kommer att bli svårt att klara elförsörjningen inom utbyggnadsområdet då parkeringshusen oftast byggs efter färdigställandet av övriga byggnader. Behovet av fortlöpande utbyggnad av en permanent elförsörjning inom nätstationens försörjningsområde är stort. Nuvarande tillfälliga lösningen med en containerstation kan behöva dubbleras. Att bygga en nätstation i parkeringshus innebär för höga kostnader. Schakt med erforderlig kanalisation är sedan en tid färdigställd mellan Gamla Flygplatsvägen och till plats för ny nätstation enligt gällande detaljplan.

Göteborgs energi förutsätter att de flyttningskostnader som uppstår för befintliga kablar inom planområdet skall bekostas av respektive exploatör samt att ledningsrätt erhålls för nätstationer och ledningar med tillbehör inom planområdet.

Kommentar: Efter samrådet har planförslaget reviderats och inget läge för transformatorstation redovisas inom föreslagna parkeringsanläggning. En fristående nätstation har byggts efter samrådet öster om kulturhuset Vingen, i ett läge anpassat till föreslagna bebyggelse.

Den i samrådet föreslagna nätstationen i anslutning till parkeringsområdet i söder har efter samråd med Göteborgs Energi Nät AB, fått en ny lokalisering till ett läge nära busstorget, vid Lv 155.

Den befintliga nätstationen i östra delen av planområdet påverkas inte av detaljplanen.

Göteborgs Energi GothNet AB har inget att erinra, men är intresserade av att bli informerade längre fram i planarbetet angående eventuella schakten, för att kunna förlägga rör för leverans av bredband, om intresse finns.

Kommentar: Noteras.

Göteborgs Hamn AB konstaterar att de synpunkter som framfördes i samband med programsamrådet 2004 har tagits omhand på ett konstruktivt sätt. Den utformning och det planläge som föreslås för PDI:s anslutning/tillfartsväg i föreliggande detaljplaneförslag har GHAB därför inget att invända emot. GHAB har heller inga invändningar mot den föreslagna bebyggelsen.

Kommentar: Efter samrådet har planförslaget reviderats och den föreslagna cirkulationsplatsen som berör PDI har fått ett östligare läge och bedöms därmed ge mindre påverkan på anläggningen.

Lokalförsörjningsförvaltningen har inget att erinra.

Lokalsekretariatet ställer sig frågande till att det i detaljplaneförslaget anges att det inte föreligger behov av att reservera mark för skola och förskola inom planområdet. Lokalsekretariatet anser att denna fråga bör utredas vidare. Ett tillskott på 330 bostäder kan generera ett behov av 5 avdelningar för ca 90 barn i förskola.

Kommentar: *Ingen särskild yta är avsatt för skoländamål inom planområdet. Inom användningen B-bostäder finns möjlighet att inrymma förskoleverksamhet, t ex i bottenvåning i bostadshus. Innan samrådsförslaget sammanställdes ställdes frågan angående behov av skola/förskola inom planområdet till stadsdelen och stadsbyggnadskontoret fick då beskedet att behovet av skola/förskola täcktes inom befintlig verksamhet i angränsande områden. Kontoret noterar behovet av ytterligare skola/förskola inför framtida planering.*

Miljönämnden anser att ambitionen att utveckla ett stadsdelscentrum i Amhult kan leda till minskade transporter, vilket är positivt ur miljösynpunkt. Men utvecklingen får inte leda till att de lokala torgen utarmas. Många människor är beroende av den handel och service som finns där inom bekvämt gång- och cykelavstånd från bostaden. Förvaltningen vill trycka på vikten av att stärka den lokala servicen i andra delar av Torslanda samtidigt som Amhult utvecklas. Om ytterligare ytor för livsmedelshandel tillkommer i etapp 2 ökar risken för nedläggning av befintliga butiker i stadsdelen, t ex vid Torslanda Torg. Förvaltningen anser därför att handelsutredningens rekommendationer på tillkommande ytor för volym- och sällanköpshandel ska följas samt att ytterligare ytor för livsmedelshandel inte ska tillåtas i etapp 2.

Den centrala placeringen av busstorg, cykel- och pendelparkering är bra eftersom den har stor betydelse för att skapa förutsättningar för en god kollektivtrafik.

I detaljplaneförslaget bör tydligare belysas var spårreservatet går och hur planen möjliggör att man i framtiden ska kunna försörja Amhult centrum med spårbunden trafik.

Bullerfrågorna har i princip hanterats i enlighet med "Kommunal tillämpning av riktvärden för trafikbuller". Tillämpningen är dock något skarpare än föreslagen planbestämmelse. Enligt tillämpningen ska det vid en ekvivalent ljudnivå mellan 55-65 dBA vid någon fasad vara genomgående lägenheter med möjlighet att ordna sovplats mot den tysta sidan för samtliga boende i lägenheten. Planbestämmelsen anger att hälften av boningsrummen ska orienteras mot tyst sida. Förvaltningen anser att planbestämmelsen ska ses över så att man uppfyller de överenskomna kraven för avsteg från riktvärdena. Avsteg ska även tydligt beskrivas och motiveras enligt den kommunala tillämpningen av riktvärden för trafikbuller.

Bebyggelsen längs Gösta Fraenckels väg ska skärma de planerade bostäderna längre in i planområdet från buller. Förvaltningen anser att man bör fastställa en utbyggnadsordning som garanterar en hållbar boendemiljö även om inte hela detaljplaneförslaget byggs fullt ut.

Närheten till Natura 2000-området Torsviken med alla naturvärden ställer höga krav på dagvattenhanteringen. En miljöriktig dagvattenhantering kan med fördel utformas även till gagn för den biologiska mångfalden och förbättra grönstrukturen i området. "Gröna tak" och "gröna parkeringsplatser" bör övervägas. Tak täckta med vegetation och parkeringsplatser med mycket grönska och genomsläppliga markmaterial kan minska och fördröja dagvattenflödena.

Eventuella markföroreningar inom området måste på ett tidigt stadium undersökas och behovet av marksanering bedömas. Föroreningar i mark kan ha betydelse för dagvattenhanteringen.

Riskhanteringen med farligt gods på väg 155 bör belysas ytterligare, inte bara utifrån dagens förhållanden, utan även med tanke på framtida behov.

Detaljplaneförslaget bör tydligare visa hur nationella miljömål om begränsad miljöpåverkan klaras.

Kommentar: Den utbyggnad av Amhult centrum som har skett har påverkat det närmaste lokala torget, Torslanda Torg, så tillvida att verksamheter från torget har flyttat till Amhult. I den gjorda handelsutredningen görs bedömningen att marknadsunderlaget för livsmedelshandel vid Torslanda torg är så pass stort att butiken kommer att kunna finnas kvar. Byggnadsnämnden tog 2005, i samband med beslut om att godkänna programmet för Amhult Centrum etapp 2, ställning för att inom planområdet tillåta ytterligare en mindre livsmedelshandel. Inom stadsdelen finns ett stort underskott av handel med sällanköpsvaror och huvudinriktning på den utökade handeln inom etapp 2 är att stärka sällanköpshandeln. Detaljplanen begränsar tillkommande volym av livsmedelshandel. Viss andel av planerad ny livsmedelshandel utgörs av småbutiker; fisk, bröd, delikatesser osv.

Vad gäller spårreservatet, togs hänsyn till det i programförslaget och detaljplaneförslaget har inte ändrat dessa förutsättningar.

En bullerutredning är utförd 2009 som visar att ekvivalent ljudnivå understiger 60 dBA vid samtliga planerade bostäder. Flera hus och delar av vissa kvarter inom planområdet ligger långt ifrån trafikerade vägar och ekvivalenta ljudnivån understiger då riktvärdet 55 dBA, vilket innebär att planlösningar inte behöver anpassas med hänsyn till tyst sida. De högsta ljudnivåerna uppkommer vid fasad mot de mest trafikerade vägarna som även trafikeras av busstrafik. Ljudnivåer inomhus kan klaras med dimensionering av fasadernas ljudreduktion. Många av de planerade lägenheterna som har ljudnivåer över 55 dBA i fasad har möjlighet till tyst/bullerdämpad sida mot en inre skyddad gård. Det finns några hus i vilka det kan vara svårt att utforma samtliga lägenheter med tillgång till tyst sida, speciellt i hörnlägen. Där kan krävas mer detaljerade bullerberäkningar och åtgärder för några av huskropparna. Kontoret gör bedömningen att det är lämpligt att i kommande bygglov, vid detaljprojekteringen, hantera de lägenheter där åtgärder krävs. Tänkbara åtgärder är t ex burspråk, delvis inglasade balkonger och mindre skärmar på terrasser. Dessa lösningar har bedömts som möjliga.

Utförd bullerutredning visar att utan bebyggelse närmast Gösta Fraenckels väg blir den ekvivalenta ljudnivån mellan 60 och 65 dBA och krav på tyst eller ljuddämpad sida kommer att ställas.

Bullerbestämmelserna införda i detaljplanen anger att minst hälften av boningsrummen skall orienteras mot sida med högst 50 dBA, vilket i praktiken inte innebär någon större skillnad mot att ange att alla sovrum skall orienteras mot tyst sida. Vid en genomgång av skillnaden mellan bestämmelserna ger att för 1 rok, 3 rok och 4 rok blir ingen skillnad i tillämpningen. För 2 rok ställs ett högre krav med att hälften av boningsrummen skall orienteras mot tyst sida, då både vardagsrum och kök berörs av kravet. För större lägenheter, 5 rok och 6 rok innebär kravet på att alla sovrum skall orienteras mot tyst sida ett högre krav, som kan vara svårt att uppnå fullt ut i sammanhållen kvartersbebyggelse. Kontoret gör bedömningen att då dessa stora lägenheter utgör en så liten andel av de planerade lägenheterna (mindre än 10 %), bör dessa lägenheter studeras i samband med bygglov.

En dagvattenutredning har tagits fram för att belysa dagvattensituationen. I planen har införts bestämmelse att busstorg, parkeringsanläggningar, källargarage med fler än 50 bilplatser ska förses med oljeavskiljare.

Angående riskfrågor; se kommentar till Räddningstjänstens yttrande.

Park- och naturnämnden tillstyrker detaljplaneförslaget samt lämnar följande synpunkter.

Planförslaget redovisar träd i gatumiljön. Trädplanteringarna finns redovisade både på kvartersmark och på allmän platsmark. I park- och naturförvaltningens trädpolicy finns angett de behov som är lämpliga för att kunna ha träd i gatumiljöer. Förvaltningen anser att detta bör gälla för all trädplantering inom planen oavsett om denna är på allmän platsmark eller kvartersmark.

I områdets norra del i anslutning mot Amhults damm anges att uppvuxna ekar på naturmark skall sparas. Enligt planförslaget kommer de största och finaste ekarna att behöva avverkas för den nya bebyggelsen. Förvaltningen anser att förslaget om möjligt bör justeras för att spara en större del av ekbeståndet. Under byggtiden skall avspärrning mellan naturmark och byggarbetsplats finnas. Text om detta införs förslagsvis i genomförandebeskrivningen.

Närheten till Torsviken ställer krav på utformningen av området längs med Gösta Fraenckels väg samt tillgängligheten mellan Amhults centrum och Torsviken. I planförslaget redovisas från Gösta Fraenckels väg en av- och tillfart med tillhörande gång- och cykelbana ut mot Torsviken. Det bör framgå tydligare i planförslaget hur den skall ansluta till detta område.

Kommentar: Under planarbetet har placering av gatuträd studerats i samband med framtagande av trafikförslag, dock redovisas inte i utställningshandlingen lägen för träd. Detta får studeras vidare i projekteringsskedet i samråd mellan Trafikkontoret och Park- och naturförvaltningen.

Angående påverkan på ekar väster om föreslagna bostäder vid Amhults damm, så innebär detaljplanen viss påverkan på beståndet med ekar då det har varit angeläget att skapa förutsättningar för en viss mängd bostäder. Detta i syfte att få en koncentration av bostäder i Amhult centrum med tillgång till handel, service och planerad god kollektivtrafik. Detaljplanen tar med naturmark väster om bebyggelsen och resterande ekar närmast bebyggelsen får därigenom skydd. Genomförandebeskrivningen är kompletterad angående att under byggtiden skall avspärrning mellan naturmark och byggarbetsplats finnas.

I samrådsförslaget redovisades en möjlig övergång över Gösta Fraenckels väg vid den nya korsningen väster om PDI. Korsningen planeras nu som en cirkulationsplats och en övergång i plan är inte önskvärt ut trafiksäkerhetssynpunkt. Trafikverket planerar ett genomförande av den gångtunnel som ingår i detaljplanen för Amhult centrum etapp 1.

Räddningstjänsten Storgöteborg lämnar följande synpunkter. Hus med nederkant till fönster överstigande 11 meter (normalt 4 vån) måste utformas så att utrymning kan ske utan räddningstjänstens medverkan. Tillgängligheten för räddningstjänstens fordon bör markeras på markplansritning i bygglovsskedet.

Vid en framtida utbyggnad av Lv 155 minskar avstånden till farligt godsled med uppskattningsvis 5 meter. Detta bör utgöra utgångspunkt för hantering av riskfrågor i planhandläggningen.

Beslutsunderlag saknas för att den 2 meter höga vallen som skyddsbarriär skall uppfattas ge tillfredställande skydd. Något av följande handlingsalternativ rekommenderas:

- En kortare utredning genomförs med inriktning mot att öka vallens höjd. En ökning av vallens höjd kan ske genom att placera ett plank i obrännbart material ovanpå vallen.

- Anpassade strålningsberäkningar tas fram med inriktning mot att behålla vallens höjd men att komplettera med skydd i byggnadernas fasad. Tänkbara skyddsåtgärder i de hus som ligger med fasader mot vägen är t ex härdat 300/30 glas eller glas i lämplig brandteknisk klass samt eventuella åtgärder i ventilationsanläggning.

Kommentar: Påpekanden angående räddningstjänstens tillgänglighet med fordon noteras och har vidarebefordrats till intressenten.

Trafikverket tar nu i samarbete med Stadsbyggnadskontoret fram en arbetsplan för ombyggnad av Lv 155 för busskörväg och ny cirkulationsplats och utgångspunkten har varit att det gällande riskavståndet på 30 meter som redovisades i samrådsförslaget inte ska minskas.

Risikanalysen har kompletterats med ett PM i januari 2007. Risikanalysen med PM pekar på att det i Amhult är möjligt att förlägga verksamheter närmare leden än vad den fördjupade översiktsplanen anvisar. Det transporterade farliga godset utgörs till nästan 100 % av brandfarlig vätska, där utbredningen och konsekvensen av en eventuell olycka begränsas till de närmsta 30-40 meterna. Om bebyggelse förläggs närmare vägen än den fördjupade översiktsplanen anger, bör barriär anordnas mellan leden och bebyggelsen för att minska effekterna av en olycka och minska värmestrålningen.

I föreliggande detaljplan föreskrivs en 30 meter bred skyddszon och en ca 2 m hög jordvall mot Gösta Fraenkels väg. Vallens höjd bedöms i risikanalysen vara tillräcklig som skyddsåtgärd för att kunna förlägga kontor på ett avstånd av minst 30 meter från Lv 155. Risknivån inomhus bedöms vara acceptabel och föranleder inte något behov av skyddsåtgärder. Bostäder planeras på ett avstånd av minst 100 meter från väg 155.

Stadsdelsnämnden i Torslanda är positiv till planförslagets struktur, logistik och helhet i stora drag, men har ett antal synpunkter, krav och önskemål beträffande stadsdelens lokalbehov. Stadsdelsnämnden har också synpunkter och önskemål om planens innehåll och utformning i ett antal enskilda frågor och områden.

Stadsdelsförvaltningens lokalbehov

I programsamrådet för Amhult centrum, etapp 2 redovisade Stadsdelsnämnden Torslanda sitt markanspråk för seniorbostäder och "social service" inklusive möjlighet till förskola/skola, fritidslokaler och bostäder. Tomtmark till förskola/skola om ca 6000 kvm inom denna etapp har inte kunnat erbjudas av utrymmesskäl. Men behovet av tomtmark för förskola/skola kvarstår för kommande expansion i stadsdelen.

Fritidsladan rivs pga exploateringen, etapp 2

Som en konsekvens av utbyggnaden för etapp 2 rivs "fritidsladan" om ca 1150 kvm, där förvaltningen idag har fritidslokaler, förvaltningsvaktmästeri och arbetsplatslokaler för funktionshinder. Lokalerna skall vara utrymda till kommande årsskifte. Ersättningslokaler behöver snarast plockas fram till ovanbeskrivna verksamheter, både i tillfälliga lösningar som i långsiktigt permanenta.

Utökning av detaljplaneområdet

Detaljplanen föreslås utökas till att omfatta området utmed Gamla Flygplatsvägen, norr om den nyare av terminalbyggnaderna. Denna mark bör avsättas för utbyggnad av en dagcentral för funktionshinderverksamheter.

Parkeringsstorget öster om kulturhuset

Förutom bilparkering måste platsen innehålla goda parkeringsmöjligheter för mopeder, motorcyklar samt cyklar, inte minst för stadsdelsförvaltningens och övriga hyresgäster i kulturhuset Vingen. Utvecklas bilpool för allmänheten kan bilarna parkeras här. Parkeringsdäcket bakom gymmet är också en tänkbar placering beträffande bilpool för allmänheten.

Sociala mötesplatser i stadsdelen

En prioriterad fråga i stadsdelens sociala nätverksarbeten är att skapa fler mötesplatser för Torslandaborna och inte minst för barn och ungdomar. Nu aktuella områden i Amhult kan bidra med ett par platser enligt nedan.

Stadsparken väster om busstorget planeras för en öppen gräsyta för lek samt planteringar med sittplatser mellan slingrande gångvägar. Nämnden föreslår att det i parken också placeras en lekplats med utrustning som sandlåda, gungor, klätterställning etc. samt att Göteborgs stad blir huvudman för anläggningen.

Parkområdet vid Amhults damm har utmärkta förutsättningar att bli en unik mötesplats för alla åldrar, utifrån platsen och många möjligheter som går att utveckla. Nämnden är positiv till parkområdets utformning med bryggor, scen/dansbana, permanent bod samt gångstigar utmed vattnet inklusive parkbänkar. Parkområdet föreslås även innehålla en lekpark med utrustning för lek och aktivitet. Nämnden föreslår att utbyggnad av anläggningar och utrustning vid dammen utförs och bekostas inom ramen för detaljplanen.

Trafiklösningar i Amhult

Nämnden är generellt positiv till planens trafiklösningar, dess utformning och logistik för trafikflöden, men vill komplettera med följande synpunkter.

Genomfartsförbud vid Amhults torg bör införas av säkerhets- och trivselskäl.

Trafiksäkra överfarter på Gösta Fraencfels väg bör planeras av säkerhetsskäl och för att säkra tillgänglighet till rekreationsområdet väster om Torsviken.

Nämnden vill lyfta fram planens gång- och cykelstråk inom området vilket ses som mycket cykelvänligt i strukturen, med tre cykelparkeringar. Även öster om kulturhuset bör planeras en cykelparkering under tak och väl belyst.

Handel och påverkan på Torslanda Torg

Det är viktigt att torgen och centrumbildningarna i stadsdelen kan fungera som levande mötesplatser. Nämnden avstyrker bestämt ytterligare livsmedelshandel i Amhult centrum, då behovet täcks av det som redan finns samt att det finns risk för utarmning av Torslanda torg. Om affärsverksamheten på Torslanda torg minskar, minskar antalet besökande och därmed det påverkas det sociala livet negativt.

Om planprocessen väsentligen fördröjs

Peab ska uppföra ca 15 bostäder med särskilt stöd och service. Det är angeläget för stadsdelen att kunna erbjuda denna typ av boende då det lagstadgade kravet på stadsdelsförvaltningen avsevärt har ökat för att kunna erbjuda denna typ av bostäder till enskilda personer. Om det i planprocessen skulle uppstå en väsentlig försening, begär nämnden att Peabs område samt kyrkans tomt, bryts ur nuvarande plan och blir en egen detaljplan.

Nämnden har samma begäran beträffande bussterminal inklusive vägar vid en längre fördröjning till färdig plan, att denna del av planförslaget bryts ut till egen detaljplan för att stjärntrafiken ska kunna starta enligt nuvarande planering.

Kommentar: En detaljplan omfattade området utmed Gamla Flygplatsvägen, norr om den nyare av terminalbyggnaderna var under framtagande för att möjliggöra en större vårdcentral i Amhult. Detta planarbete har avbrutits, varför denna mark kan planeras för andra ändamål. För det krävs en ny detaljplan.

Angående stadsdelsförvaltningens lokalbehov; se även kommentar till Lokalsekretariatets yttrande.

Angående sociala mötesplatser; stadsparken och Amhults damm. Båda områdena är av begränsad omfattning och planeringen av innehållet bör göras utifrån möjligheten till ett brett nyttjande för många. En kommunal lekplats utifrån gällande normer kan vara för yrkrävande i sammanhanget. Park- och naturförvaltningen kommer att vara huvudman för både Amhults damm och stadsparken och framförda synpunkter vidarebefordras via samrådsredogörelsen till nämnda förvaltning.

Genomfartsförbud vid Amhults torg har införts.

Angående trafiksäkra överfarter på Gösta Fraenckels väg, se kommentar till Park- och naturnämndens yttrande.

Angående handel och påverkan på Torlanda Torg, se kommentar till Miljönämndens yttrande.

En delning av detaljplanen har diskuterats under planarbetets gång, men har inte bedömts som lämpligt m a p genomförandefrågor.

Trafiknämnden avstyrker föreslagen detaljplan. Den förslagna handelsetableringen skulle få stora konsekvenser för trafiken på Torslandavägen. I Stadsbyggnadskontorets ”Strukturstudie för Västra Hisingen” maj 2006 påpekas att såväl Torslandavägen som Göteborgs hamn och stora delar av industriområdena är av riksintresse för kommunikation och att dessa verksamheters trafikeringsbehov måste bli tillgodosedda.

Handel och trafikkonsekvenser

Trafiknämnden hänvisar till de gjorda utredningarna angående trafik (WSP 2006) och handel (Inregia 2003) och påtalar att det finns oklarheter vad gäller handelsvolym och konsekvenser för trafiken. Trafiknämnden ifrågasätter hur man har gjort bedömningar vad gäller kundunderlag, där stora skillnader finns mellan utredningarna, vilket får till följd att det inte finns någon samlad bedömning av vad som är en rimlig handelsvolym för Amhult centrum. Trafiknämnden anser därför att det är orimligt att planerna för en handelsetablering som uppenbart är alldeles för stor. WSP:s utredning visar att för att få ekonomisk bärkraft vad gäller föreslagen handelsvolym, måste hälften av kunderna komma från andra stadsdelar. Detta är helt i strid med de riktlinjer Trafikkontoret vill verka för och föreslagen etablering skulle leda till ett ökat bilresande på den redan hårt belastade Torslandavägen alternativt tomma affärslokaler. Trafiknämnden anser därför att handelsutredningen måste omprövas och att en konsekvensutredning för trafiken måste utföras innan föreslagen detaljplan kan tillstyrkas.

Övriga synpunkter

Ett viktigt inslag i planen är busstorget. Det har utformats som en modern kollektivtrafikknutpunkt där förutsättningarna finns för en attraktiv kollektivtrafik. Framkomlighet är också en förutsättning för god kollektivtrafik. Gamla Flygplatsvägen kommer att trafikeras av många bussar som skall angöra busstorget samtidigt i sk stjärntrafik. Gamla Flygplatsvägen kommer att bli såväl bostadsgata, affärgata som bussgata med många människor i rörelse. Det kommer också att finnas många önskemål om att kunna stanna

längs gatan för angöring, lastning/lossning eller andra korta ärenden. Erfarenheten från etapp 1 är att detta alltför ofta leder till framkomlighetsproblem för kollektivtrafiken.

All parkering och angöring på Gamla Flygplatsvägen skall ske på allmänplatsmark. Detta för att det är löst så i etapp 1 och det bör vara en ensartad utformning. Gatan skall inte vara en blandning av offentligrättslig och civilrättslig parkering och kommunen skall kunna styra och säkerställa framkomligheten genom att förfoga över regleringarna i sin helhet.

Plankartan visar 3 m djupa angöringsfickor på norra sidan av Gamla Flygplatsvägen och 2 m på den södra. Hellre bör man ha 2,5 m djupa angöringsfickor på båda sidor.

Planen föreslår att biltrafik tillåts på bussgatan fram till terminalbyggnadens parkering. Med denna utformning blir det lokalgata i anslutning till cirkulationsplatsen och många fler än kunder till terminalbyggnaden kommer lockas att köra in denna väg och vidare över busstorget. För att inte få in obehörig trafik är det viktigt att utforma busstorget och dess anslutningar så tydligt att inga missförstånd om vad som gäller kan uppstå.

I anslutning till busstorget finns ytor för cykelparkering redovisade. Nordost om busstorget illustreras gc-banan i direkt anslutning till terminalbyggnaden. Om det skall finnas entréer från terminalbyggnadens gavel måste dessa ”dras in” så att onödiga konflikter med cyklister undviks. Ytan utmed busstorgets sydvästra sida redovisas som gc-väg. Även på denna sida av busstorget bör man visa var man står och väntar på bussen och var det är tillåtet att cykla. Det bör även finnas möjlighet att cykla på båda sidor av bussgatan mellan busstorget och cirkulationsplatsen. Planen föreslår 2 m gångbana på södra sidan och 4 m gc-bana på norra. För att skapa en bättre cykelförbindelse skulle det kunna vara 3 m gc-bana på ömse sidor.

Planillustrationen föreslår att gc-banan korsar Gamla Flygplatsvägen omedelbart norr om terminalbyggnaden dvs mitt på sträckan. Vi föreslår att gc-överfarten i stället anordnas i anslutning till korsningen med Flygfältsgatan.

Både inom och utom planområdet kommer det att uppstå ett antal konfliktpunkter där oskyddade trafikanter måste korsa gatan. Det fortsatta planarbetet måste beakta behovet av trafiksäkra korsningspunkter.

Mellan butikerna i planområdets västra del anger plankartan ”gårdsgata” som en bestämmelse. Plankartan bör inte ange regleringar som innebär beslut om en lokal trafikföreskrift utan bara ”LOKALGATA” och en beskrivning av vilken funktion man vill att gatan skall ha. Om förhållandena förändras är det viktigt att planbestämmelserna inte begränsar möjligheterna att nyttja gatumark enligt de behov som då finns. Till exempel anger plankartan ”angöring” vid entrén till hotellet vilket i framtiden kan komma att bli en begränsning i våra möjligheter att nyttja gatumarken på bästa sätt.

Det är vanskligt att generalisera det sk samnyttjandet av parkering. Möjligheten att samutnyttja bostädernas platser ifrågasätts då dessa bör vara ”reserverade” för de boende för att de skall kunna lämna bilen hemma dagtid. I övrigt kan visst samnyttjande komma till stånd, men plats för plats och med hänsyn till gångavstånd.

Detaljplanen saknar höjder för allmän plats vilket är ett krav för planens genomförande. Dessutom behövs en dagvattenplan då området har kända avvattningsproblem.

Kommentar: *Angående trafikfrågor relaterade till handel; se kommentar till Länsstyrelsens yttrande.*

De synpunkter som trafikkontoret har lämnat angående bl a busstorget, gc-vägar, gc-överfarter och angöringsplatser har hanterats i planarbetet under den omarbetning av busstorget och trafikförslaget som har skett efter samrådet. Ett detaljerat trafikförslag har tagits fram i samarbete med Trafikkontoret och den ligger till grund för utställ-

ningshandlingen. Den stora förändringen berör busstorgets koppling till Gösta Franckels väg.

Angående samutnyttjande av parkeringsplatser, föreslås inte längre samutnyttjande mellan boende och besökare av Amhult centrum.

En höjdsättningsplan har tagits fram för att klargöra lämpliga höjder för allmän plats inom planområdet och plushöjder har införts på allmän plats på plankartan.

En dagvattenutredning har tagits fram för att belysa dagvattensituationen inom området.

Utbildningsnämnden avstår från att yttra sig i ärendet.

VA-nämnden meddelar att dricksvatten- och spillvattenanslutning kan ske till allmänt ledningsnät i omgivande gator. Kapaciteten på allmänt ledningsnät för dricksvatten medger uttag av brandvatten motsvarande områdestyp A2; VAV publikation P 83. Lägsta normala vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivån + 56 m. I de fall högre vattentryck önskas får detta ordnas och betalas av fastighetsägaren.

Detaljplanen berör flera stråk med befintliga, allmänna va-ledningar. Ledningsomläggning erfordras utmed en sträcka om ca 235 m i Gamla Flygplatsvägen samt ca 150 m utmed Flygfältsgatan. Ledningsutbyggnad erfordras om ca 350 m inom planområdet, för att kunna erbjuda va-försörjning av planerad bebyggelse.

Avlopps nätet inom kvartersmark skall utformas som duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten.

Dag- och dräneringsvattnet skall i första hand tas om hand lokalt inom kvartersmark genom infiltration eller i andra hand fördröjas i stenmagasin och vid behov avledas till allmän dagvattenledning. Det är viktigt att ordna utjämning av dagvatten från hårdgjorda ytor. Man bör sträva efter att skapa så stora grönytor som möjligt för infiltration av dagvattnet. Åtgärder som medför fördröjning av dagvattenavledning kan förbättra kvaliteten på dagvattnet och därmed minska belastningen på miljön.

Materialval för utvändiga ytor bör väljas med omsorg om miljön. Till exempel bör oskyddade ytor av koppar eller zink undvikas för att minska risken för föroreningar i dagvattnet.

Vid trädplantering gäller som grundregel att ett skyddsavstånd på 4 m mellan trädets rothals och ytterkant ledning skall hållas. Avsteg från grundregeln kan göras endast i speciella fall och efter godkännande från va-verket som då kan komma att ställa krav på att skyddsåtgärder, exempelvis rotspärrar skall utföras. Vid avsteg från grundregeln skall avtal tecknas om att va-verket ej svarar för eventuella skador på träd eller ledningar, till exempel vid rotinträngning eller schaktarbeten.

Kostnad för utbyggnad av allmänna va-ledningar på en sträcka av ca 350 m har beräknats till 2,3 Mkr. Kostnad för omläggning av allmänna va-ledningar på en sträcka av ca 385 m har beräknats till 4,1 Mkr.

Kommentar: *Efter samrådet har frågor angående flytt av ledningar samt behov av nya ledningar diskuterats inom planarbetet. En dagvattenutredning har tagits fram för att belysa dagvattensituationen inom området.*

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Business Region Göteborg anser att samrådshandlingen är väl genomarbetad och ger en bra grund för en fortsatt utveckling av Amhult som blandstad. Västra Hisingen är en viktig tillväxtmotor i regionen med sitt strategiska läge och att utnyttja dessa möjligheter ligger helt i linje med de mål och strategier för tillväxt som Göteborgsregionen tagit ställning för.

BRG framförde i samband med programsamrådet bl a krav på konkurrens inom livsmedelshandeln och flexibilitet i den fortsatta planeringen. Det finns nu utrymme för en konkurrerande livsmedelshandel och viss flexibilitet har också byggts in i planen för att möta en osäker framtid.

Samrådsförslaget har avvägt på ett bra sätt med hänsyn till dagens begränsningar i trafiksystemet och risken för utslagning av butiker i andra delar av stadsdelen. Utbyggnad av kollektivtrafiken och mer bostadsbyggande på Västra Hisingen kan på sikt öka underlaget för handelsetableringar och övrig service.

Översiktliga samband behöver hanteras utförligare med t ex en beskrivning av Amhults roll på Västra Hisingen och i regionen. Det saknas också avsnitt som behandlar verksamheter. Planen behöver kompletteras med beskrivning av såväl lokala möjligheter för företagsetablering som samband med de stora arbetsplatserna på Västra Hisingen.

Kommentar: Amhult Centrums betydelse har ytterligare beskrivits.

Lantmäterimyndigheten i Göteborg har inte några invändningar mot förslaget huvudsakliga inriktning. Följande synpunkter lämnas inför fortsatt bearbetning:

Sammanhängande allmänplatsmark bör övervägas från befintligt kulturhus/affärshus till torg och vidare till busstorg. Allmänhetens behov av genomfart (gångväg) torde bli stort. Alternativ med servitut eller gemensamhetsanläggning (x eller gx) innebär med största sannolikhet ett mer komplicerat genomförande och förvaltning. Gräns mot allmän platsmark bör då studeras ytterligare. Med sammanhängande allmänplatsmark kan underbyggnadsmöjlighet finnas kvar såsom i andra delar inom planområdet.

Framförallt inom centrumkvarteren behöver parkeringsfrågan klaras ut ytterligare. Det gäller där uppdelning i flera fastigheter kommer att ske. Gemensamhetsanläggningar inrättas och troligen bildas 3D-utrymmen för att klara genomförandet.

Kvarters och fastighetsgräns i nordvästar hörnet av Amhult 108:1 bör justeras enligt nyligen genomförd lantmäteriförrättning.

Teknisk granskning behöver ske enligt checklista. Till exempel bör rätvinkligheten kontrolleras av kvarteren.

Kommentar: Planförslaget har bearbetats i samråd med Lantmäterimyndigheten angående bl a allmänplats, behov av gemensamhetslösningar och bestämmelser för att bildande av 3D-utrymmen skall vara möjligt.

En teknisk plangranskning har skett. I samband med planerad utställning kommer en ytterligare granskning att ske.

Polismyndigheten i Västra Götaland har inget att erinra.

Länsstyrelsen lämnar följande synpunkter på planförslaget.

Innan en förbättring av trafiklösningen på Västra Hisingen finns planerad och genomförd, anser Länsstyrelsen att det är olämpligt att anta planen med dess nuvarande utformning. Länsstyrelsens kritik gäller storleken på föreslagen handelsyta i planen. Tillsammans med den befintliga handeln i Amhult etapp 1, skulle en etablering i denna storlek sannolikt locka kunder från andra delar av Göteborg, vilket innebär en ökad trafikbelastning och ytterligare försämring av den redan idag svåra trafiksituationen på Torslandavägen. Risken för skada på nämnda riksintressen inte kan uteslutas och den mellankommunala frågan om väg 155 som tillfart till Öckerö kan i dagsläget inte anses vara tillräckligt väl beaktad.

Länsstyrelsen föreslår därför kommunen att se över fördelningen i planen mellan handel, verksamheter och bostäder och därtill eventuella möjligheter till en etappvis exploatering under förutsättning att en successiv förbättring av kapaciteten på Torslandavägen kan komma till stånd. Att förbättra förutsättningarna för ett ökat kollektivtrafikresande är en central fråga.

Länsstyrelsen framför också synpunkter som behöver beaktas om risker, geoteknik och buller.

Motiv för bedömningen

Risk för påverkan på riksintresse för kommunikationer och bristande hänsyn gällande mellankommunala frågor (Öckerö).

Delar av väg 155 (Torslandavägen) är av riksintresse (till Syrhålamoetet) till fördel för Göteborgs hamn och de stora industrietableringarna på Hisingen, tillika de av riksintresse. Trafiken till och från dessa målpunkter måste därför kunna flyta smärtfritt. Vidare är Torslandavägens funktion av tillfartsväg till Öckerö en fråga av mellankommunal karaktär som måste beaktas i planeringen.

Inom arbetet med strukturstudien för Västra Hisingen har de övergripande effekterna på kort sikt av ytterligare bebyggelseexploatering på Västra Hisingen nyligen särskilt studerats. Resultatet av denna studie visar bl a att Torslandavägen under vissa tider på dygnet redan idag är maximalt belastad med trafik av olika slag; personbilstrafik, gods-transporter samt kollektivtrafik. Detta medför stora problem med framkomlighet och låg trafiksäkerhet. För att förbättra situationen arbetar Vägverket just nu med planering för ombyggnad av tre trafikplatser (Vädermoetet, Ytterhamnsmoetet och Sörredsmoetet). Enbart detta kan dock inte förväntas lösa kapacitetsproblemen på sikt. Åtgärder för ett ökat kollektivtrafikresande och utbyggnad av kollektivtrafikkörfält längs Torslandavägen är exempel på andra åtgärder som behöver komma till stånd.

I föreliggande detaljplan föreslås en komplettering av det nuvarande Amhult C, etapp 1 med ca 330 lägenheter, ca 24 000 m² kontor, verksamheter mm samt ca 19 000 m² handel. Tillsammans med det redan utbyggda Amhult Centrum, innebär detta totalt 32 000 m² handel i Amhult. Kundunderlag (undre gränsen) för ett stadsdelscentrum beräknas kunna finnas i Torslanda och på Öckerö till år 2010 med nuvarande utbyggnadstakt.

Mot bakgrund av ovan nämnda studie för Torslandavägen, är Länsstyrelsen kritisk till en total handelsyta av denna storlek, som med stor sannolikhet kommer att locka kunder från andra delar av Göteborg. Föreslagen handelsetablering skulle därmed bidra till att ytterligare förvärra trafikproblemen på Torslandavägen. Dels innebär det att ytterligare en ny kategori trafikanter (de som ska handla) kommer till på Torslandavägen, dels nya, stora trafikströmmar på ett redan belastat vägnät.

Innan en förbättring av trafiklösningen på Västra Hisingen finns planerad och genomförd, anser Länsstyrelsen att det är olämpligt att anta planen med dess nuvarande utformning. Risken för skada på nämnda riksintressen inte kan uteslutas och den mellankommunala frågan om väg 155 som tillfart till Öckerö kan i dagsläget inte anses vara tillräckligt väl beaktad.

Vidare kvarstår Länsstyrelsens synpunkt från programsamrådet om att konsekvenserna för befintligt utbud av kommersiell service på Öckerö bör belysas i planarbetet.

Utifrån den rådande situationen, föreslår Länsstyrelsen kommunen att se över fördelningen i planen mellan handel, verksamheter och bostäder och därtill eventuella möjligheter till en etappvis exploatering under förutsättning att en successiv förbättring av kapaciteten på Torslandavägen kan komma till stånd. Behovet av bostäder i flerbostadshus, och då företrädesvis som hyresrätter, är fortfarande mycket stort i Göteborg. En högre exploatering av bostäder kan ge underlag för bättre service för Torslandas invånare och god kollektivtrafik. Det innebär också en bättre blandning mellan olika boendeformer som betyder att ensamstående, ungdomar och äldre kan bo kvar i sin stadsdel.

Risker

Torslandavägen är primär transportled för farligt gods, vilket innebär att alla typer av ämnen benämnda farligt gods får transporteras här. Länsstyrelsen menar därför att den till planen hörande riskanalysen (daterad 2000-06-26) skulle behöva aktualiseras och fördjupas för att veta att de föreslagna skyddsåtgärderna är lämpliga och tillräckliga. Storgöteborgs räddningstjänstförbund bör medverka i detta arbete. Vidare måste det av planbestämmelserna gå att utläsa hur skyddet skall utformas.

Geoteknik

Länsstyrelsen har erhållit synpunkter från Statens geotekniska institut (SGI) daterade 2006-08-31, vilka refereras nedan och bör beaktas.

Beträffande blocknedfall i slänter, bör planbestämmelserna kompletteras med krav på preciserade skyddsbestämmelser med eventuell hänvisning till genomförandebeskrivningen. Planbestämmelsen om radon bör ändras till att "Ny bebyggelse ... skall utföras med radonsäker konstruktion, såvida ..." då högradonmark tidigare påträffats inom planområdet.

Med avseende på dammen, påpekar SGI att även relativt små läckage i en jorddamm, på grund av inre erosion, kan utvecklas snabbt med fullständig kollaps som följd. Med hänsyn till dammens höga läge, kan detta få betydande konsekvenser för planområdet. Det är därför nödvändigt att en geoteknisk utredning som fullt ut klarlägger frågeställningar såsom läckagerisk och stabilitet redovisas snarast. Framtida klimatförändringar och högre vattennivåer bör också vägas in i bedömningen av dammens täthet och stabilitet. Krävs ytterligare åtgärder, behöver dessa säkerställas med planbestämmelser.

Buller

Länsstyrelsen anser sammanfattningsvis att bebyggelsen har planerats så att bästa möjliga bullersituation klaras för flertalet bostäder under rådande omständigheter. Det är viktigt att man låter verksamheter, handel och kontor fungera som en "bullerskärm" mot genomfartstrafiken på Gösta Fraenkels väg. För de bostäder som ligger utmed bussgatan Gamla Flygfältsvägen, undrar Länsstyrelsen om andra tillfartsvägar för bussen har studerats för att om möjligt undvika bullerstörningen som den utgör för bostäderna?

För ett fåtal lägenheter längst i väster som vetter mot lokalgatan i nord-sydlig riktning kan det bli svårt att klara tyst/ljuddämpad sida, vilket också framgår av bullerutredningen. Den angivna bullerbestämmelsen anger dock att minst hälften av boningsrummen skall orienteras mot tyst alternativt ljuddämpad sida och att uteplats med max 70 dBA

skall kunna anordnas. Enligt bullerutredningen behöver man arbeta vidare med utformningen av husen etc. för att kunna klara dessa krav. Hur detta skall klaras, behöver framgå av planbeskrivningen.

Övrigt

Behovet av trafiksäkra korsningspunkter för oskyddade trafikanter behöver beaktas såväl inom som utanför planområdet. Det är en fördel om det kan förtydligas i planen.

Kommentar: Sedan samrådet 2006 har Trafikverket tagit fram en arbetsplan för att möjliggöra utbyggnad av bl a planskilda trafikplatser vid Ytterhamnen och Vädermotet i syfte att öka trafiksäkerheten och framkomligheten. För Sörredsmotet pågår också planering för en planskild korsning. I arbetet ingår också busskörfält för att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken. Detaljplanen för Amhult centrum etapp 2 ger möjlighet till en kollektivtrafikknutpunkt, som bedöms nödvändig för att en förbättring an kollektivtrafiken på Västra Hisingen skall vara möjlig.

För att klargöra frågorna kring lämpligt handelsinnehåll inom Amhult centrum har en handelsutredning tagits fram. Dessa antaganden i handelsutredningen kring lämplig handelsvolym har legat till grund för en trafikutredning. Den handelsvolym som detaljplanen ger möjlighet till bedöms lämplig för att skapa en attraktiv handelsplats för Västra Hisingen. Centret föreslås bli en kombination av ett stadsdelscentrum och ett volymhandelscentrum vilket inte är vanligt och i det här fallet bidrar till en relativt hög sammanlagd handelsvolym. De två typerna av handel är inte konkurrerande utan kompletterar varandra. Båda typerna av handel är viktiga för de boende. Handelsutredningen konstaterar att någon liknande sammansättning av stadsdelscentrum i nära anslutning till bostadsbebyggelse och volymhandelscentrum inte finns i Göteborgsregionen. Kontoret gör bedömningen att detta gör att i Amhult centrum finns förutsättningar till blandstad, vilket är eftersträvänsvärt ur miljösynpunkt. Detaljplanen möjliggör en viss flexibilitet mellan utbyggnad av handel/verksamheter och bostäder, vilket bedöms positivt för genomförande av detaljplanen.

Marknadsunderlaget inom Torsslanda och Öckerö bedöms tillräckligt för att motivera de ytor som föreslås i detaljplanen. Preliminära prognosuppgifter baserade på 2006 års konsumtion, talar för att marknadsunderlaget skulle vara tillräckligt även om befolkningen endast ökade med en tredjedel (2000 personer) av den befolkningsprognos som analysen grundar sig på. Ytan är också tillräckligt stor för att centret ska kunna erbjuda ett bra utbud av butiker vilket i sig är en förutsättning för att kunderna ska välja att handla en stor del av sin konsumtion i Amhult centrum. Ytan för handel bör inte bli för begränsad, då det kan medföra att det totala utbudet reduceras i så hög grad att kunderna väljer andra handelsplatser. Tillkommande planerad handel består i huvudsak av sällanköpshandel, vilket är önskvärt, då sällanköpshandel i hög grad saknas inom stadsdelen. Handelsutredningen bedömer att kundunderlaget består av boende inom Torsslanda och Öckerö även efter att centrum är utbyggt beroende på det geografiska läget. Boende i det nuvarande marknadsområdet, har närmare till Amhult centrum än till konkurrerande utbud. Omvänt är avståndet till Amhult centrum för boende utanför det nuvarande marknadsområdet, längre än till konkurrerande och dessutom större köpcentra oavsett vilket färdmedel som väljs. Därmed bedömer kontoret att en utökning av handel inom Amhult centrum inte kommer att orsaka en kraftig, oönskad trafikökning på Lv 155 med handelstrafik från andra stadsdelar till Torsslanda, vilket skulle kunna skada riksintressen och försämra trafiksituationen för Öckerö kommun.

En trafikutredning har tagits fram för att belysa konsekvenserna av förslagen utbyggnad av bostäder och handel i detaljplanen. Utredningen visar att Torsslandavägen kla-

rar planerade utbyggnader fram till år 2020. Trafikberäkningar har gjorts för planerad bebyggelse fram till år 2020. Det planeras för ca 1 200 nya bostäder i Torslanda, Öckerö och Björlanda. Dessutom byggs handel i Amhult centrum etapp 2. Beräkningarna visar att trafikbelastningen på Torslandavägen (öster om Bur) sammantaget ökar från ca 27 600 fordon/dygn år 2009 till ca 31 600 fordon/dygn år 2020. Dock får maxtimmen på eftermiddagen ungefär samma belastning som idag, ca 2 000 fordon/timme, vilket beror på att mer handel i Amhult gör att inköpsresorna minskar på Torslandavägen. Inköpsresorna märks mest under högtrafiktid på eftermiddagarna.

Det lokala vägnätet kring Amhult centrum kan dock få ökade kapacitets- och köproblemer. En ny större anslutning med en cirkulationsplats bedöms positiv då detta bidrar till att trafik till Amhult centrum kan fördelas på flera olika korsningspunkter, med bättre flyt på trafiken som resultat trots mer handel.

Kontoret gör bedömningen utifrån gjorda utredningar att risk för skada på riksintressen för kommunikationer eller bristande hänsyn gällande mellankommunala frågor (Öckerö) inte föreligger. Den utbyggnad som nu sker av Lv 155 med planskilda trafikplatser och kollektivtrafikkörfält förbättrar framkomligheten. Utbyggnaden av Amhult centrum med ytterligare handel, service och kollektivtrafikknutpunkt bedöms även gynna boende på Öckerö kommun. Handelsutredningen gör bedömningen att Öckerö kommun även framöver kommer att ha en bra dagligvaruförsörjning.

Angående handel på Öckerö kommun; se även kommentar till Öckerö kommun.

Angående risker; se kommentar till Räddningstjänstens yttrande.

Planhandlingarna har kompletterats angående geoteknik.

Dammsäkerheten har bedömts för Amhult damm 2010. I nuläget bedöms dammen inte utgöra någon risk för bebyggelse belägen nedströms. Ett eventuellt läckage bedöms ge ett begränsat flöde och med ett långsamt förlopp vilket därmed medger tid för åtgärder. Dammen är inte utsatt för någon större belastning av vattentrycket (ca 2 meter). Risken för inre erosion bedöms vara liten då betongen ger ett effektivt skydd mot materialtransport. Enligt miljöbalken skall den som är underhållsansvarig själv utarbeta och följa rutiner för egenkontroll av dammsäkerheten. Park- och naturförvaltning är ansvarig för underhåll. Rutiner för besiktning av dammen och uppföljning av dammsäkerheten föreslås var femte år. En årlig inspektion och vegetationsröjning bör införas för att lättare upptäcka eventuella skador och läckage.

Angående trafikbuller; se kommentar till Miljönämndens yttrande.

Vägverket (nu Trafikverket) lämnar synpunkter på den planerade knutpunkten för kollektivtrafik, där man befarar att den inte räcker till om K2020 slår väl ut samt påpekar att finansieringen av p-hus innehållande pendelparkering inte redovisas i planförslaget.

Planområdets nya vägranlutning till Lv 155 redovisas som fyrvägs korsning med trafiksignal. Planförslaget bör kompletteras med en illustration av hur korsningen kan utformas som cirkulationsplats.

I planförslaget nämns utbyggnad av busskörfält längs Lv 155. Hur framkomligheten på Lv 155 i framtiden kommer att förbättras är idag oklart. Vägverket är aldrig huvudman för väg, däremot är Vägverket väghållare för Lv 155.

En utbyggnad enligt planförslaget beräknas i trafikutredningen ge 2010 över 25 000 fordon/mvd på den östra delen. Detta innebär att Lv 155 relativt snart måste byggas ut till fyra körfält.

Om parkering placeras närmare än 15 meter från bostadshus, bör dessa förses med tak och väggar, detta för att minska buller, avgaser samt ljusstörningar.

Lv 155 är primär transportled för farligt gods. Den skyddsvall som föreslås bör vara 2 meter hög. Planbestämmelsen bör förtydligas. Riskutredningen gjordes år 2000 och bör uppdateras.

Det framgår inte vem som skall bekosta utbyggnad av anslutning till Lv 155. Det skall klarläggas att det åvilar kommunen att bekosta den nya korsningen. Under avtal i genomförandebeskrivningen skall redovisas att ett avtal skall tecknas mellan kommunen och Vägverket innan planen förs till antagande.

Kommentar: Efter samrådet har busstorgets utformning reviderats i syfte att förbättra kopplingen till Lv 155 samt för att ge möjlighet till framtida expansion.

Diskussioner angående hur föreslagen pendelparkering i p-hus skall administreras pågår. Enligt tidigare uppgifter skall p-platser hyras av Västtrafik.

Trafikverket arbetar med framtagande av en arbetsplan för en ny cirkulationsplats i anslutning till Amhult centrum samt kollektivtrafikkörfält. Finansieringen av ny cirkulationsplats ingår i detaljplanens genomförande.

Planbestämmelsen som reglerar skyddsvallen har förtydligats.

Västtrafik påpekar att utanför butikerna i Amhult Centrum, etapp 1, har ”slarvigt” parkerade bilar, ofta på båda sidorna av gatan, orsakat mycket störningar för busstrafiken. Längs Gamla Flygplatsvägen inom det nu aktuella planområdet är det viktigt att gatu-sektionen utformas så att sådana problem undviks.

I trafikutredningen anges att bussarna vid utfart mot Gösta Fraenckels Väg ”drabbas av i genomsnitt ca 20-30 sekunders fördröjning under förmiddagens högtrafik, i enstaka, lite mer sällsynta fall upp till ca en minut”. Sådana förseningar är inte acceptabla. Korsningen bör i detta avseende studeras om.

Bussterminalen har fått en hygglig placering och en rymlig och flexibel utformning. På plankartan finns dock bara en allmän formulering om personal- och passagerarutrymmen/vänthall och servicebyggnader för kollektivtrafiken. Det finns önskemål om en byggrätt omfattande ca 200 kvm markyta för sådana ändamål.

På lång sikt kan Amhult möjligen få spårbusstrafik (pendeltåg eller duospårväg). En station norr om Gösta Fraenckels väg kan komma att påverka utformningen av kvarter O (och V). Eventuellt kan bussterminalen behöva flyttas närmare stationen. Spårbusstrafik torde dock ligga så långt fram i tiden att någon hänsyn inte behöver tas till den i dagsläget.

Kommentar: Efter samrådet har busstorgets utformning tillsammans med Trafikkontoret och Västtrafik studerats vidare, framförallt då kopplingen till Gösta Fraenckels väg och de direktbussar som trafikerar vägen. Detaljplaneförslaget har anpassats utifrån synpunkter framförda inom K2020-arbetet.

GR planering har tidigare yttrat att det från regional synpunkt är en styrka att servicen byggs ut i Torslanda. Det är angeläget att den fortsatta planeringen inte förvärrar den situation som idag finns på Lv 155 samt att möjlighet ges till god kollektivtrafik till såväl Hjuvik-Hästevik och Öckerö.

Den utbyggnad av handel som förslås får betraktas som avsevärd och kommer att alstra mycket biltrafik. Då situationen på Lv 155 är ansträngd är det angeläget att hitta lös-

ningar som förbättrar situationen. GR instämmer i planförslagets ambition att anpassa centrumets storlek efter det lokala kundunderlaget i Torslanda. Kunder från andra stadsdelar bör inte lockas till Torslanda. WSP:s trafikanalys pekar på att för att klara den föreslagna handelsvolymen, måste 50 % av kunderna hämtas utifrån, vilket skulle innebära stora problem med ökad trafik på Lv 155.

I GR:s mål- och strategidokument ”Uthållig tillväxt – mål och strategier med fokus på hållbar regional struktur”, ingår målet att utveckla en långsiktigt hållbar infrastruktur med attraktiv kollektivtrafik.

Göteborgs trafikkontor skriver i en rapport angående Lv 155, att för att trafiksituationen längs Lv 155 inte skall förvärras ytterligare krävs att åtgärder vidtas i takt med all utökning av bostäder och verksamheter i området. GR delar trafikkontorets slutsats och konstaterar att utbyggnaden av etapp 2 i Amhult och en förbättring av framkomligheten längs Lv 155 måste samordnas.

Kommentar: Angående trafikfrågor relaterade till handel; se kommentar till Länsstyrelsen.

Öckerö kommun påpekar att Öckerö kommun inte har fått tillfälle att yttra sig över detaljplanen under programskedet. Det innebär att kommunens påverkan på framtida utvecklingen i Amhult är begränsad i en viktig mellankommunal fråga.

Öckerö kommun har tidigare varit engagerad i Stadsbyggnadskontorets arbete med Strukturstudier för Västra Hisingen och anser att den nu föreslagna planen tar avstånd från den i strukturstudierna framtagna strategin för stadsdelen.

Efter analys av det föreslagna planförslaget kan Öckerö kommun inte tillstyrka detaljplanen för Amhult 2 i sin nuvarande utformning. Förslaget saknar tydligt syfte och därmed också en tydlig konsekvensbeskrivning. Öckerö kommun befarar att planförslaget kommer att ha en mycket negativ påverkan på trafiksituationen på väg 155. Även handels-, service och social struktur i Öckerö kommun kan påverkas i oönskad riktning.

För många Öckeröbor är Lv 155 förbi Torslanda det enda sättet att ta sig till sina arbetsplatser utanför Öckerö kommun eller till det utbud som Göteborgs centrum erbjuder. Var tredje förvärvsarbetande i Öckerö kommun har sin arbetsplats på Volvo på Hisingen.

Den föreslagna trafiklösningen ter sig komplicerad och svår att tillämpa i verkligheten. Öckerö kommun anser att det finns stor sannolikhet att den kommer att påverka framkomligheten på Lv 155 mellan Gossbydal och Bur negativt.

Kommentar: Enligt kontorets noteringar har programförslaget skickats på remiss till Öckerö kommun, men inget yttrande inkom.

En handelsutredning har tagits fram 2007 bl a i syfte att belysa frågan kring vilken påverkan en utbyggnad av Amhult centrum kan tänkas ha för handeln inom Öckerö kommun. I handelsutredningen görs bedömningen att Öckerö kommun även framöver kommer att ha en bra dagligvaruförsörjning. För sällanköpshandeln inom Öckerö kommun görs bedömningen att den i hög grad lever på nära kontakt med kunderna och närhet till kunderna. Deras förmåga till överlevnad är starkt kopplat till ägarnas intresse av att driva butiken och deras förväntningar på avkastning. Ofta betyder detta att befintliga butiker lever kvar till dess att nuvarande ägare vill sluta. En vanlig glesbygdseffekt är att utbudet på sikt utarmas vid generationsbyte. Handeln i Öckerö har samma förutsättningar och kan därför förväntas uppleva samma utveckling. Detta bedöms i handelsutredningen som något som kan ske oberoende av utbyggnaden av Amhult Centrum.

En utbyggnad och utveckling av Amhult centrum med ytterligare handel, verksamheter, service och kollektivtrafikknutpunkt bedöms även gynna boende på Öckerö kommun, då t ex många handelsresor kan bli kortare, dvs man behöver inte åka ända till Backaplan eller Frölunda Torg för sina inköp av sådant som inte finns inom Öckerö. En utbyggnad av Amhult centrum innebär även att arbetstillfällena skapas.

Angående trafikfrågor och mellankommunala frågor; se även kommentar till Länsstyrelsen.

Sakägare

Fastighetsägarna till Amhult 1:259, anser att höjden på de planerade husen kommer att skymma stora delar av den utsikt de har idag. Enligt den detaljplan som var aktuell när de köpte sin fastighet var husen nedanför Snäckeberget planerade som 2,5-våningshus, i den nya planen är nockhöjden satt till 30 meter. De anser att det innebär att deras fastighet får ett sämre läge och ett lägre värde.

Kommentar: Nockhöjden är satt till 30 m över stadens nollplan vilket innebär att husen kan bli max ca 17 m höga. Bostadshusen närmast Snäckeberget har en höjdsättning som skall möjliggöra att man från bostadsbebyggelsen på Snäckeberget ska kunna se över husen.

Fastighetsägarna till Amhult 1:260, är missnöjda med planförslaget och befarar att den planerade bebyggelsen nedanför Snäckeberget kommer att skymma deras utsikt. Deras hus skulle då få ett sämre läge och därmed även ett lägre värde vid en framtida försäljning.

Kommentar: Se kommentar till yttrande från fastighetsägarna till Amhult 1:259

ICA Fastigheter Sverige AB har inga synpunkter på den planerade bebyggelsen och ser mycket positivt på utbyggnadsplanerna i sin helhet.

ICA befarar att de planerade trafiklösningarna är otillräckliga med hänsyn till etapp 1, där ICA Maxi, genererar stora trafikmängder. Många kunder kommer från gamla Torslanda och Björlanda via Gamla Flygplatsvägen, att då förändra dess sträckning i syfte att hålla nere trafikmängden ses mycket negativt. För att underlätta trafikflödet in och ut ur området borde det vara möjligt att svänga österut på Gösta Fraenkels väg vid ICA Maxi.

Flertalet av ICA Maxis kunder är bilburna. Kunder väljer enklaste sättet att parkera, vilket är markparkering. Därför ser ICA oerhört allvarligt på den nya etappens parkeringslösningar, med garage och p-däck under mark. Detta kommer att innebära att kunder till etapp 2 i första hand kommer att välja den stora parkeringen vid ICA Maxi. Med 16 000 kvm ny handel inom etapp 2 anser ICA dels att antalet parkeringsplatser är för få dels att antalet parkeringsplatser ovan mark är helt otillräckliga.

Kommentar: Syftet med föreslagen förändring av sträckningen av Gamla Flygplatsvägen är att underlätta för kollektivtrafiken samt förbättra bullersituationen längs vägen. Kontoret bedömer att den sammantagna förändringen av gatustrukturen som föreslås med bl a ny cirkulationsplats gynnar handeln, då handelstrafiken lättare kommer att nå sina mål på en mer kapacitetsstark gata, Flygfältsgatan.

Angående parkering; i planförslaget redovisas den mesta handelsparkeringen i anläggningar som lätt nås från Flygfältsgatan. De parkeringsanläggningar som föreslås be-

döms kunna innehålla parkeringsplatser i enlighet med gällande p-norm, vilket kommer att ställas som krav i kommande bygglov. Kontoret bedömer också den föreslagna parkeringslösningen som lämplig då parkeringshus möjliggör ett högre nyttjande av exploateringsbar mark. Parkering föreslår även i garage och på tak, vilket möjliggör nära access till föreslagen handel inom kvarteret. Utformningen av föreslagna parkeringshus m a p trygghet, möjlighet till orientering och tillgänglighet är viktiga frågor att hantera för att skapa attraktiva parkeringsanläggningar.

KB Flygfältsgatan 21; Amhult 107:4, ser positivt på förändringen som sådan.

Området

Dock ser de samtidigt bekymmer för hyresgästen, Cliff Design & Development AB, då behovet är stort för Cliff att hålla hög sekretess kring de projekt som genomförs i lokalerna. Fler människor i området kan för Cliffs del innebära att viss ombyggnad/tillbyggnad troligtvis måste ske av fastigheten för att upprätthålla den av kunderna krävda sekretessnivån.

Fastigheten

De ser positivt till den utökade byggrätten.

De ser positivt på möjligheten att bygga ett högre staket men inser att nödvändigheten av ett högre staket härrör sig till planen och är därför en oönskad kostnad för fastighetsägaren. Faktumet att staketet ska placeras en meter innanför tomtgränsen ser de som en inskränkning i deras nyttjande av fastigheten. Det arbete och material som krävs för flytten anser de som en omotiverad kostnad.

Fastighetsägaren anser att användningsområdet för fastigheten är otydligt skrivet i planen, ”JK-Verksamhet ej störande för närboende”. De anser att den verksamhet som idag bedrivs, och som genom denna planen godkänns, bör betecknas som ”lätt industri” i enlighet med tolkningen av beteckningarna i ”Boken om detaljplan och områdesbestämmelser”. De anser samtidigt att trots att de idag är överens med stadsbyggnadskontoret om att den verksamhet som bedrivs idag inte är störande för närboende har det varit svårt att få klara besked kring bedömelsegrunderna kring ”icke störande verksamhet” och vad som händer ifall någon ny granne i framtiden inte delar deras och stadsbyggnadskontorets syn på icke störande verksamhet.

De ser inga praktiska problem med själva bytet av mark på baksidan(sydväst) mot mark på framsidan (nordost) då de kunnat genomföra lyckade vändprover med lastbil på baksidan. Dock förutsätts för detta byte att det förvaringstält som är uppfört på fastigheten flyttas och någon alternativ placering finns inte som fortsatt möjliggör vändning med lastbil på baksidan av fastigheten och inlastningen genom den sydvästra inlastningsporten. Förvaringstältet måste därför ersättas med en ny byggnad som kombinerar en säker inlastning med förvaringsmöjligheter. Det är en för dem hög tillkommande kostnad.

För den tillkommande byggrätten kommer de att påföras en exploateringskostnad om, enligt dagsnoteringen, ca 1 % av den totala exploateringskostnaden. De har svårt att se vilket ökat nyttjandevärde den nya detaljplanen ger fastigheten och dess hyresgäst. Planen kommer att snarare att orsaka kostnader som de inte haft annars.

Möjligheten till framtida användning begränsas av att det inte får bedrivas handel på fastigheten. De ser fastighetens läge som idealiskt för exempelvis möbelhandel, byggvaruhandel eller motsvarande partihandel den dag dagens verksamhet skulle vara i behov av ny lokalisering.

Sammanlagt innebär planförslaget ökade kostnader som måste tas ut på hyresgästen, för en plan som inte tillför hyresgästens verksamhet någon utökad intäktsmöjlighet.

Kommentar: Efter samrådet har planförslaget reviderats och behov av markbyte föreligger inte längre. Fastigheten kan dock utökas åt nordöst mot nya lokalgatan. Detaljplanen ger möjlighet till att ett tre meter högt plank skall kunna uppföras mot gatan.

Den nya detaljplanen möjliggör ett högre nyttjande av marken då byggnadshöjd och nockhöjd har höjts. Den tidigare tillåtna industrianvändningen har preciserats till "icke-störande" i syfte att verksamheter i detta centrala läge skall kunna fungera med planerad annan verksamhet samt bostäder. Om annan verksamhet än den som idag bedrivs, önskas etableras, kommer det att prövas i kommande bygglov och eventuell miljöprövning. Detaljplanen ger möjlighet till kontor, vilket är en utökad användning för fastigheten. I dagsläget bedöms inte ytterligare handel lämplig i området.

Synpunkter angående exploateringskostnader och andra eventuella kostnader vidarebefordras till Fastighetskontoret genom denna samrådsredogörelse.

Aspelin Ramm Fastigheter AB, äger genom det helägda dotterbolaget SAR Flyghamn AB fastigheten Amhult 107:1. De ser positivt på den fortsatta utbyggnaden av Amhult.

Parkering

Parkerings- och trafiklösningen som bygger på att de som handlar i volymhandel till stor del får parkera i parkeringsdäck, ställer de sig tveksamma till då volymhandel kräver parkeringsplatser på mark där man tydligt ser var butikerna ligger. Risken är också att man upplever garage över och under mark som otrygga vilket kan leda till att man använder den stora parkeringen vid Amhults Centrum och den stora parkeringen framför terminalen.

Tillfartsvägar

För terminalbyggnaden är det helt avgörande att man kan nå markparkeringen med bil via bussgatan.

Dagvattenmagasin

Inom fastigheten har det i planen lagts in ett dagvattenmagasin. Det anser de inte nödvändigt och berättigat. Fastigheten är sedan tidigare ansluten till det kommunala nätet. Dagvatten som tillförs magasinet skulle således komma från andra fastigheter. Anläggandet av magasinet ger dessutom orimliga ekonomiska konsekvenser.

Kommentar: Angående parkering; se kommentar till ICA Fastigheter Sverige AB.

Planförslaget är omarbetad vad gäller nämnda tillfartsväg.

Det utpekade läget för föreslagen dagvattenmagasin är borttaget i planförslaget, då det i dagsläget inte kan anges lämpligt läge inom fastigheten. I samband med kommande bygglov kan krav komma att ställas på hantering av dagvatten från hårdgjorda ytor, eventuellt med fördröjning i underjordiskt magasin.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

Torslanda Kulturhus AB anser att utformningen av området nedanför Amhults damm till slut har fått en bra utformning med bostäder, gym och parkeringsdäck. Det som saknas i förslaget är en genomtänkt utformning av gångvägar upp mot dammen och vidare

mot Snäckeberget. Det bör byggas en gångväg till dammen mellan Kulturhuset Vingen och det planerade gymmet.

För det övriga området ställs frågan om den planerade utformningen är ekonomiskt genomförbar. Finns det marknad för alla lokalytor?

Området vid dammen har unika förutsättningar att bli en bostadsnära park. I anslutning till Kulturhuset kan ett aktivitetsområde med bryggor, dansbana samt ett grusat markområde bli grunden för ett mindre bostadsnära Folkets Park. En Folkets Park grupp har bildats för att få till stånd och driva sommaraktiviteter vid Amhults damm och vid Amhults Torg. För att klara friluftssarrangemangen vid dammen föreslås att en regnskyddad dansbana med scen byggs samt en permanent bod för enklare beredning av kaffe och korv. Verksamheten avses drivas ideellt, men det blir svårt att klara nödvändiga investeringskostnader. Därför föreslås att medel avsätts inom ramen för detaljplanen för att bygga bryggor, dansbana och permanent bod samt anslutning till el och VA och att detta kompletteras i genomförandebeskrivningen. Möjligheten till angränsning till området vid dammen med lättare lastbil måste klargöras.

Torslanda Kulturhus AB är beredda att ta på sig drift av Amhults Folkets Park i samråd med den Folkets Park förening som är under bildande.

Kommentar: *Detaljplanen redovisar en trappa från bebyggelsen öster om Kulturhuset till Amhults damm. Detaljplanen omöjliggör inte en gångväg mellan planerade bostäder och Kulturhuset.*

Angående om det finns marknad för alla lokalytor som detaljplanen föreslår; detaljplanen har en viss flexibilitet vad gäller nyttjade för olika ändamål, vilket möjliggör att över tid kan olika behov tillgodoses och att nyttjandet kan variera. Den gjorda handelsutredningen påvisar behovet att tillräckligt stor yta för handel, verksamheter och service, för att Amhult centrum skall kunna bli ett attraktivt handels- och stadsdelscentrum.

Detaljplanen ger möjlighet till anläggande av brygga och bodar. Dock ingår inte finansieringen av dessa inom detaljplanen.

Övriga

Föreningen Torsviken naturreservat ser positivt på att orenat vatten inte får ledas ut i Torsviken, parkeringsanläggningar skall förses med oljeavskiljare, fördröjningsmagasin skall anordnas inom planområdet samt att gångbro förslås över Lv 155.

Föreningen lämnar också synpunkter på dagvattenhantering i området. Det finns en gammal kulvert som läcker oljeblandat vatten till Torsviken, som behöver åtgärdas. Föreningen ställer sig också frågande till hur man kan anordna fördröjningsmagasin med tanke på lermark i området.

Då en gång- och cykelbro sannolikt dröjer 6-7 år, bör en ljusreglerat övergångsställe anordnas norr om PDI.

Kommentar: *Synpunkter angående dagvatten noteras. En dagvattenutredning har tagits fram i syfte att belysa dagvattensituationen.*

I samrådsförslaget redovisades en möjlig övergång över Gösta Fraenckels väg vid den nya korsningen väster om PDI. Korsningen planeras nu som en cirkulationsplats och en övergång i plan är inte önskvärt ut trafiksäkerhetssynpunkt. Trafikverket planerar ett genomförande av den gångtunnel som ingår i detaljplanen för Amhult centrum etapp 1.

Aeroklubben Modell Göteborg (AKMG) har inget att invända mot detaljplanens utformning, förutom placeringen av den planerade anslutningen till Gösta Fraenckels väg. AKMG kan fortfarande inte se hela vidden av de negativa konsekvenser denna förändring skulle kunna medföra för deras verksamhet i form av intrång och påverkan. Om en anslutning skall byggas, måste den byggas längre västerut. Så länge AKMG:s etablering på annan plats inte är löst måste de kunna fortsätta utöva sin verksamhet där de är.

Kommentar: *Den nya anslutningen till Amhult centrum planeras inte flyttas åt väster.*

Skanska Nya Hem AB påpekar att i detaljplanen för Snäckeberget finns en gångväg inlagd som passerar genom hela Snäckeberget i riktning från sydöst till sydväst. I sydväst är tanken att gångvägen skall ansluta till Amhult centrum etapp 2 i höjd med den planerade kyrkan. Gångvägen är viktig för kontakten mellan områdena, men redovisas inte i detaljplanen för Amhult centrum etapp 2. Skanska önskar att gångvägen förs in i planhandlingen inför kommande utställning.

Kommentar: *Detaljplanen har anpassats för att inte förhindra en gångväg mellan Snäckeberget och planområdet.*

Göteborgs Köpmannaförbund meddelar att de inte har ytterligare synpunkter på planförslaget utöver synpunkter som lämnades i samband med programmet.

Företagarföreningen Amhult Centrum anser att det i planförslaget för etapp 2 finns alldeles för få parkeringar redovisade. Det finns brist på parkeringsplatser inom etappen 1, speciellt vid veckoslut och storhelger. Därför bör man se över parkeringarna i nästa etapp. Vidare undrar föreningen varför kraven på p-platser är satta högre i Högsbo än i Torslanda.

Vad gäller tillfartsvägarna till etapp 2 anser föreningen att det är ett konstigt läge man valt att lägga en av- och påfart på. Det valda läget leder till mer trafik genom etapp 2, då man inte kan komma ut på leden direkt från etapp 1.

Kommentar: *Angående parkeringar och planerad tillfartsväg; se kommentar till yttrande från ICA Fastigheter Sverige AB.*

Angående parkeringsnormer; stadens parkeringsnormer är under revidering och exakt vilka krav som kommer att ställas i kommande bygglov är oklart. Inom planområdet klaras de parkeringskrav som idag ställs.

Svenska Kyrkan. Fastighetsnämnden beslutade om att anta Torslanda Kyrkoråds yttrande som sitt eget. När planeringen med nya kyrkan i Amhult började var det en viktig målsättning att kyrkan skulle finnas och verka mitt bland församlingsborna, vara synlig och lättillgänglig. I programmet för Amhults Centrum etapp 2 står att ”när man passerat rondellen blir kyrkan ett fondmotiv i nordväst”. Eftersom man har ändrat rondellens placering uppfylls inte detta i denna detaljplan. Det står i detaljplanen att ”byggnaden annonserar sig ut mot Gamla Flygplatsvägen och busstorget” och även i gestaltningsprogrammet står det ”Kyrkan är centralt placerad och är synlig från flera håll”. Inget av detta kommer att uppfyllas. Kyrkan kommer inte att synas från busstorget då byggnaderna inom kvarter K skymmer. Kyrkan kommer bara att synas från gatan som går framför kyrkan i väst-östlig riktning. Det är viktigt att kyrkan blir synlig i stadsbilden. Det är även viktigt att området sydost, som är utanför detaljplanen, planläggs på ett för kyrkan gynnsamt sätt.

Kommentar: Efter programskedet studerades busstorgets funktion närmare i syfte att tillförsäkra att trafikeringen skulle kunna fungera på bästa sätt, vilket gjorde att vissa ändringar behövde göras avseende utformningen av angränsande kvarter. Kontoret bedömer att placeringen av kyrkan fortfarande är fördelaktig i sitt sammanhang utefter Gamla Flygplatsvägen. I eventuell kommande planering av marken öster om kyrkan skall hänsyn tas till den planerade kyrkan.

Boende på Gösta Andréas gata 10 anser att nuvarande biblioteket i Torslanda är otillräckligt och otidsenligt och föreslår därför en omlokalisering av biblioteket till den nya av terminalbyggnaderna inom planområdet.

Kommentar: En flytt av biblioteket till den nyare av terminalbyggnaderna har inte diskuterats. Förslaget till detaljplan förhindrar dock inte en sådan lokalisering.

Boende på Gösta Andréas gata 2 lämnar synpunkter på båda etapperna av utbyggnaden Amhult centrum. Han anser att trafiken på Gamla Flygplatsvägen är mycket störande för de närboende, då nämnda väg nyttjas som genomfartsled mellan Gossbydal och Torslandakrysset. Bengt Mellgren lämnar förslag på en omläggning av trafik för att minska störningarna.

Kommentar: Det är inte längre tillåtet med genomfartstrafik över Amhults torg och då det planerade busstorget genomförs, kommer busstrafik att minska över torget.

Ändringar

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det med följande ändringar är lämpligt att gå vidare med förslaget.

Utöver mindre justeringar föreslås följande:

- Detaljplaneförslagets trafiklösning inom planområdet har bearbetats i samråd med Trafikkontoret. Förändringarna berör bl a övergångsställen, utformning av angöringsplatser, höjdsättning av lokalgator samt mera övergripande, busstorgets koppling till Lv 155, utifrån krav på att ”snabbussar” skall kunna angöra Amhult centrum.
- Den i samrådet redovisade fyrvägs korsningen planeras nu som en cirkulationsplats.
- Trafikverket planerar att bygga ut ett busskörfält från den nya cirkulationsplatsen mot Bur. Bussar från Göteborg mot Varholmen kommer att kunna angöra en hållplats vid Lv 155, som har koppling till det planerade busstorget, för att möjliggöra bekväma byten.
- De bussar västerifrån som ska angöra busstorget ska kunna köra in mot centrum vid Gossbydal och köra i blandtrafik förbi ICA Maxi, för att därefter kunna köra i ett kollektivtrafikkörfält (parallell med lokalgatan) fram till busstorget.

- Planområdet har utökats till att omfatta en befintlig byggrätt inom detaljplanen för Amhult centrum etapp 1, för kyrka, som inte längre är aktuell. Byggrätten ges samma användning som ligger inom byggrätten för Kulturhuset Vingen.

Gunnel Jonsson
Planchef

Sirpa Antti-Hilli
Konsultsamordnare