



**ÖCKERÖ  
KOMMUN**

**Antagande av detaljplan  
ÖCKERÖ NYA CENTRUM (DP 1)**



**Utredningar och övriga handlingar del 2 av 2**



**ÖCKERÖ  
KOMMUN**

**INNEHÅLLSFÖRTECKNING**

**Utredningar och övriga handlingar - del 2 av 2**

Social konsekvensanalys (SKA)

Sammanställning av tidig medborgardialog

Behovsbedömning

Gestaltungsprinciper

Trafikutredning

Trafikstudie, långa fordon

PM landskapsbild

Solstudie

Flygvyer

# SOCIAL KONSEKVENSANALYS

TILLHÖRANDE DETALJPLAN FÖR ÖCKERÖ NYA CENTRUM

JANUARI 2017



**Medverkande**

Arbetet har utförts på uppdrag av Tornstaden AB.

**Konsult**

Rådhuset Arkitekter, Kajsa Mörner

Kartor är framtagna av Rådhuset Arkitekter.

Som bakgrundskarta har Öckerö kommuns ortofoto använts © Öckerö kommun.

Foton är tagna av Rådhuset Arkitekter om inte annat anges.

## INNEHÅLL

Sammanfattning	2
Bakgrund	3
Social konsekvensanalys	4
Inventering	6
Sammanställning av dialoger	8
Analys - sociala konsekvenser	18
Att ta med sig i det fortsatta arbetet	22
Källor	23

### Bilagor

Bilaga 1 Reslutat kartanalys - Ankaret skola

Bilaga 2 Reslutat kartanalys - Pensionärs- och handikapprådet

Bilaga 3 Reslutat kartanalys - Medborgardialog på Nimbus

# Sammanfattning

En detaljplan för Öckerö nya centrum är under framtagande med mål att göra området kring hamnplan och Skärhamnsås till en levande mötesplats och ett kommuncentrum för alla Öckeröbor. Planförslaget syftar till att skapa möjligheter att bygga bostäder, verksamheter, handel och hotell i centrum.

För att samla in kunskap och idéer från boende, besökare, de som arbetar eller går i skolan inne i eller i närheten av området, har en så kallad social konsekvensanalys (SKA) använts som metod.

Syftet med SKA:n är att undersöka hur Öckeröborna använder området idag, hur de vill att området ska utvecklas i framtiden, hur de kan komma att påverkas av en utveckling i centrum samt vad som kan göras för att det nya centrumet ska bli så bra som möjligt för alla.

För att samla in information hölls tre separata dialogmöten med invånare i kommunen, ett möte med årskurs 6 på Ankarets skola, ett med Pensionärs- och handikapprådet samt ett med allmänheten under ett "öppet hus" på Nimbus i anslutning till planområdet.

Ur dialogmötena har Öckerö centrums nuvarande styrkor och svagheter, som samtliga har betydelse för den sociala hållbarheten i området, översiktligt kunnat läsas ut. Några av de styrkor som karakteriserar Öckerö centrum är det havsnära läget, lugnet och den upplevda tryggheten, överblickbarheten samt den service som erbjuds på platsen idag. Svagheter är framförallt den svaga kopplingen mellan den västra och den östra delen av centrumet, orienterbarheten i området, avsaknad av mötesplatser, de få sitt- och vilomöjligheter som erbjuds samt dagens bostadsutbud med svag blandning av olika upplåtelseformer.

Sammanfattningsvis kan sägas att följande åtgärder är av betydelse för att skapa en långsiktigt socialt hållbar miljö för invånarna i Öckerö kommun:

- Funktioner behöver blandas. Öckerö nya centrum bör bestå av en blandning av bostäder i olika upplåtelseformer och där små lägenheter kan erbjudas, en blandning av arbetsplatser och mötesplatser och där tillgången till kultur och rekreation mellan husen ingår.
- En ökning av antal bostäder och verksamheter i området medför ett ökat behov av grönytor, lekplatser och utemiljöer, framförallt för barn.
- Stråken i området bör samlas och stärkas. En utveckling av hamnpromenaden med exempelvis möjlighet till fler spontana möten och fler sittplatser kan bidra till att göra stråket mer intressant och tillgängligt.
- Trygga trafiklösningar bör skapas, så som sammanhängande gång- och cykelbanor vilket kan bidra till att knyta ihop den östra med den västra sidan av centrumet.
- Överblickbarheten är viktig för bland annat tryggheten och Öckerös karaktär som havsnära centrum. Om de stora parkeringsytorna bebyggs finns risk att överblicken i området minskar. Genom fria siktlinjer, tydlig skyltning och tydliga stråk kan överblickbarheten och orienterbarheten stärkas.
- Dialogarbetet har visat på stort engagemang för planeringen av det nya centrumet, detta är något att dra nytta av i det fortsatta arbetet. Öckeröbornas centrum bör därför utformas i fortsatt dialog med invånarna.

# Bakgrund

## Planering av Öckerö nya centrum

Öckerö centrum delas idag av Hönö- och Hälsövägen vilket gör att centrumet känns splittrat och svårorienterat. Området innehåller blandade funktioner av verksamheter och service men saknar tydliga mötesplatser och välkomnande miljöer. Tack vara sitt centrala och havsnära läge har området goda utvecklingsmöjligheter att bli en plats med många kvaliteter och som i framtiden kan fungera som ett centrum för hela kommunen, vilket är något som saknas idag.

Inom samhällsplaneringen är utgångspunkten att ta vara på och utveckla det platsspecifika och det som är bra med platsen. Det är dock lika viktigt att identifiera de kvaliteter som kan behöva tillföras området. En detaljplan för Öckerö nya centrum är under framtagande där strävan är att göra området mer attraktivt och till en mötesplats för alla. Planförslaget syftar till att skapa möjligheter att bygga bostäder, verksamheter, handel och hotell inom och i anslutning till hamnplan samt bostäder på Skärhamnsås, ett höjdparti väster om hamnplan. Se karta 1 för aktuellt detaljplaneområde.

Genom att inhämta information från boende, besökare, de som arbetar eller går i skolan inom eller i närheten av området, kan kunskap och idéer om Öckerö centrum fångas upp och användas i arbetet med detaljplanen. Detta kan bidra till att skapa en god livsmiljö för alla i kommunen eftersom Öckerö nya centrum är en angelägenhet för samtliga öar i kommunen.



Karta 1. Planområdets gräns (vitsträckad linje)

## Social hållbarhet

Det är viktigt att studera vad följderna blir av det som planeras i samhället. I plan- och bygglagens (PBL) portalparagraf finns kopplingar till Brundtlandsrapporten och dess mål om en hållbar utveckling. De ekologiska, sociala och ekonomiska dimensionerna av hållbar utveckling stöts därmed av PBL:s grundläggande bestämmelser. Miljöbedömningar och miljökonsekvensbeskrivningar är vedertagna och inarbetade metoder i planprojekt för att bland annat lyfta den ekologiska dimensionen av projektet. I vissa fall tenderar den sociala hållbarheten att hamna i bakgrunden, men då miljöer och platser ska fungera för alla människor som besöker eller använder dem, oavsett kön, ålder, religion, socioekonomisk bakgrund, etnicitet, sexuell läggning eller funktionsnedsättning, är det lika viktigt att göra en konsekvensanalys av hur planprojektet inverkar på människor och deras livsmiljö. Att synliggöra och studera den sociala hållbarheten i projektet detaljplan för Öckerö nya centrum medför att den mänskliga dimensionen av hållbarhetsbegreppet stärks och att människor som berörs av utvecklingen i området tydligt sätts i fokus.

# Social konsekvensanalys

## Syfte

En Social konsekvensanalys (SKA) har tagits fram för att belysa den sociala dimensionen och därmed olika människors behov, inom och i närheten av planområdet. SKA:n utgör därmed ett viktigt planeringsunderlag. Syftet med SKA:n är att undersöka hur kommunmedborgarna använder området idag, hur de vill att området ska utvecklas i framtiden, hur de kan komma att påverkas av en utveckling i centrum samt vad som kan göras för att det nya centrumet ska bli så bra som möjligt ur allas perspektiv. Att identifiera viktiga funktioner i området, tänkbara konsekvenser samt föreslå åtgärder är kärnan i SKA-arbetet.

Analysen utgår från lokala förhållanden och relationer mellan människa och plats i ett försök att skapa miljöer där ett varierande socialt liv kan fungera. När den sociala dimensionen analyseras i ett så pass tidigt skede ges förutsättningar för att redan från början få med viktiga frågeställningar i planeringen. Detta snarare än att de sociala konsekvenserna studeras utifrån framtaget planförslag.

## Barnkonsekvensanalys

Barnkonsekvensanalys (BKA) är en metod för att på ett systematiskt sätt belysa hur barn och unga påverkas av ett beslut samt att pröva och beskriva de åtgärder och utformningar som är de bästa för barn. Genom att fråga barn om deras synpunkter kan information om hur barn ser och upplever sin närmiljö fångas in. På detta sätt kan information från barnens perspektiv tidigt tas med i planeringsprocessen.

Då en SKA berör alla som bor och verkar på en plats inkluderar den egentligen även barn, men då barn sällan är de som hörs på samråd eller liknande är metoden BKA ett sätt att lyfta fram vad som kan göras för att området ska bli så bra som möjligt ur barns synvinkel. I detta arbete utgör BKA:n därför en integrerad del av denna SKA.

## Avgränsning

Den sociala konsekvensanalysen har utgått från den lokala nivån. Det är närmiljön som studerats för att förstå vad som sker på platsen. Blicken har lyfts i viss mån för att förstå hur Öckerö centrum, utifrån den kommunala nivån, kan utvecklas till ett kommuncentrum som erbjuder service, boendemiljöer och mötesplatser som i dagsläget saknas i kommunen i övrigt.

För att identifiera sociala aspekter som är betydelsefulla för området har fyra grundfrågeställningar tagits fram och genomfört arbetet:



- *Vad har platsen för karaktär och förutsättningar?*
- *Hur upplevs området idag?*
- *Var finns utvecklingspotential?*
- *Vad bör värnas?*

## Metod

Arbetsättet kan övergripande beskrivas bestå av fem delar, inventering, sammanställning, analys, konsekvensbeskrivning samt förslag till åtgärder. Den inledande fasen består av en översiktlig inventering av platsen för att studera vilka värden som finns idag samt vilka det kan finnas ett behov av i framtiden. För att ytterligare samla in viktig information hölls tre separata dialogmöten med invånare i kommunen. Det är invånarna som kan bidra med insikter och information om platsen som inte går att läsa sig till, det är de som har kunskaper om livet på den lokala nivån. Så, genom att möjliggöra för alla medborgare att vara delaktiga i denna SKA kan även grupper som inte är vana att göra sin röst hörd, på exempelvis samrådsmöten, fångas upp och ges chansen att framföra sina tankar och idéer.

För att träffa medborgare från ett så brett urval av människor som möjligt kontaktades Ankarets skola samt Pensionärs- och handikapprådet (PHR). Att valet föll på att träffa barn i årskurs 6 beror framförallt på att barn i den åldersgruppen tenderar att röra sig mer fritt än barn i yngre åldrar samtidigt som de ofta rör sig ute mer än vad äldre barn gör. Att det sedan var elever från Ankaret skola som deltog föll sig naturligt då det är den skola som ligger närmast utredningsområdet. Pensionärs- och handikapprådet består av representanter från bla PRO, Attention och Riksförbundet för barn, unga och vuxna med utvecklingsstörning (FUB) och ingår därför i en grupp där det kan finnas människor med särskilda behov. För att fånga upp synpunkter från män och kvinnor i åldrarna 18 till 65 användes också forumet "öppet hus" på Nimbus den 24 maj 2016 där bland annat kommunens samtliga medborgare bjöds in för att diskutera Öckerös framtida nya centrum.

Dialogerna syftar till att inventera de förutsättningar som finns i området idag samt samla in information och idéer vars resultat sedan kan utgöra ett ökat kunskapsunderlag i detaljplanearbetet. Dialogerna inleddes med en kort presentation av projektet. Därefter fick deltagarna göra en analys genom att fylla i en enkät. Enkäten bestod av fem till sex frågor, beroende på vilken grupp som medverkade, och handlade om rörelsemönster, viktiga målpunkter och platser i området samt vad som kan göras för att Öckerö centrum ska bli mer attraktivt. Efter att enkäterna besvarats fick deltagarna en karta över Öckerö centrum. Kartan syftade dels till att hjälpa deltagarna att lokalisera sig i området och dels till att väcka idéer. De användes också av deltagarna för att exempelvis rita in sina skolvägar på samt för att märka ut viktiga platser på. Under mötets gång gick representanter från kommunen och konsult runt bland borden för att svara på funderingar. Se tabell 1 nedan för hur de tre olika dialogmötena lades upp.

Aktivitet	Kategori	Material
Ankarets skola	Åk 6	Enkät och enskild karta
Pensionärs- och handikapprådet	Representanter från PRO, SPF, Attention mfl	Enkät och enskild karta
Öppet hus på Nimbus	Alla	Enkät till de som ville, gemensam karta i större format

Tabell 1. Dialogernas upplägg

Efter inventeringsfasen gjordes sedan en sammanställning och analys av materialet som samlats in. Här kan utvecklingsmöjligheter, behov och eventuella konsekvenser identifieras. Som ett sista steg har sedan förslag till åtgärder som är lämpliga för att stärka eller förverkliga de sociala aspekterna i området arbetas fram.

# Inventering

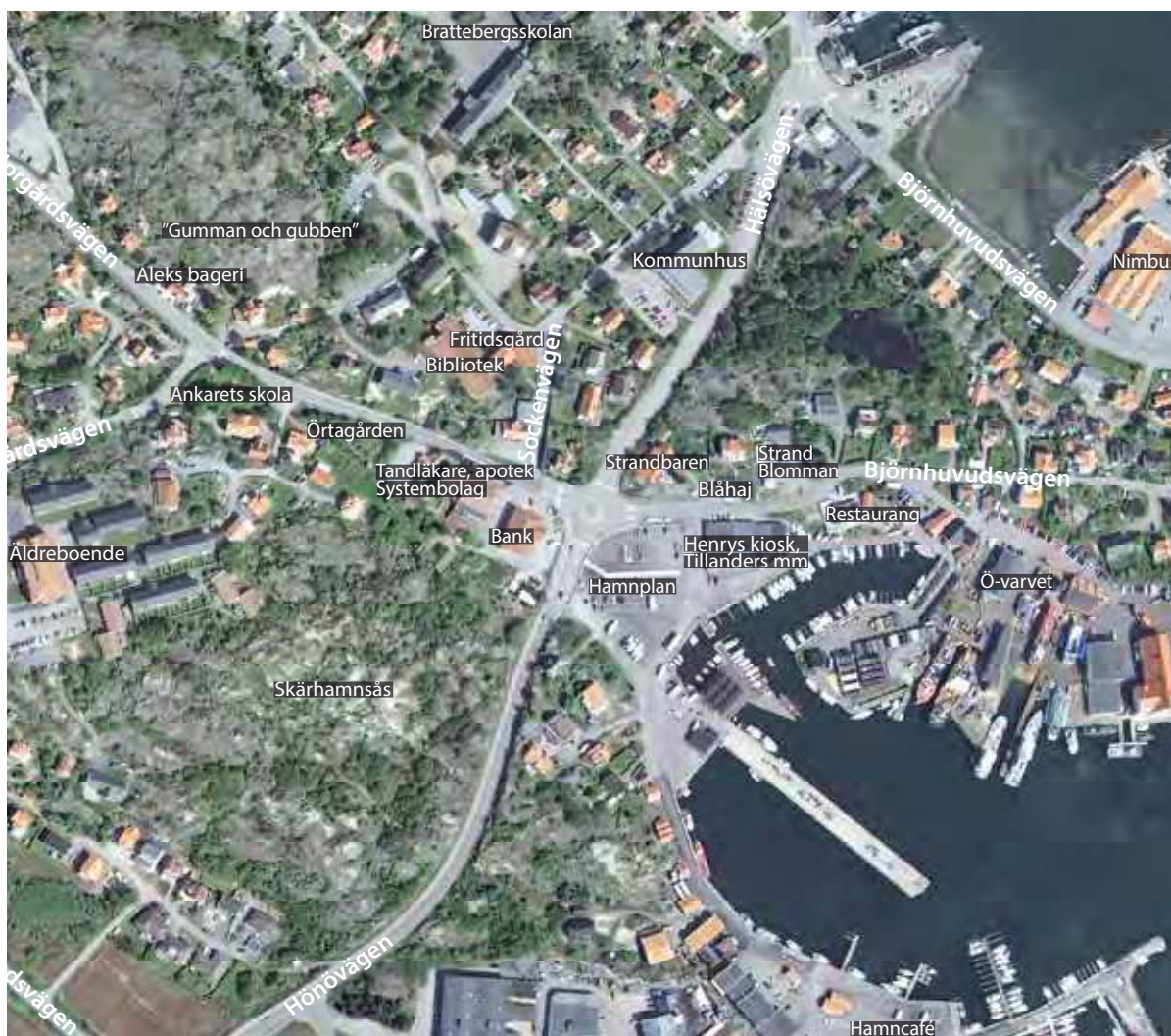
## Områdets förutsättningar

Öckerö kommun består av tio bebodda öar där det sammanlagt bor omkring 12 700 personer (år 2015). Hönö är med sina 5293 invånare ön med störst befolkning, följt av ön Öckerö med 3568 invånare. I denna SKA syftar begreppet "Öckerö" till hela kommunen och inte bara ön Öckerö, detta då syftet med projektet är att skapa ett kommuncentrum för alla kommunmedborgare.

Utbildningsnivån i kommunen är något lägre än rikssnittet. Andelen förvärvsarbete i åldern 20 till 64 år ligger på 85 procent där de flesta kvinnor jobbar inom sektorer som vård, omsorg och utbildning och de flesta män inom tillverkning och byggverksamhet. Medelinkomsten för befolkningen är något högre i Öckerö kommun jämfört med både länet och riket i övrigt.

Öckerö kommun har idag en nettoinpendling på minus, det vill säga att det är fler som reser från Öckerö under dagtid än som reser till Öckerö. Kommunen saknar fast förbindelse till fastlandet. En vägfärja går mellan Lilla Varholmen till Hönö/Björkö. I högtrafik avgår båten var 10:e minut.

Planområdet ligger på ön Öckerös östra sida. Här har ett centrum historiskt vuxit fram vänt från havet för att bland annat minska påverkan från vind. Landskapet kring området är kuperat och omgärdat av låga och runda bergspartier. Området har ett blandat innehåll av både kommersiell och offentlig service. Inom planområdet finns basservice så som bank och apotek men också tjänster så som tand-



Karta 2. Områdets service och förutsättningar.

läkare, systembolag, kiosk (Henrys), fiskaffär (Tillanders) och restaurang (Strandbaren). I anslutning till planområdet finns skolor, bibliotek, frisör (Blåhaj), restauranger, bageri, en blomster- affär (Strand Blomman) med mera. De industrier som finns i området är av varierad sort, bland annat finns varvsverksamhet, fiskerinäring och drivmedelshantering. Se karta 2 för områdets förutsättningar. I Öckerö kommun finns nio kommunala grundskolor varav tre stycken ligger på Öckerö. På Öckerö ligger också Öckerö seglande gymnasieskola. I anslutning till Öckerö centrum ligger Ankarets skola (förskoleklass till åk 6) och Brattebergsskolan (åk 7 till 9).

Trafiken tar stor plats och är ett tydligt inslag i området kring centrum. En gång- och cykelbana finns längs med Hönövägen från rondellen och över till Hönö i söder. På övriga vägar i området delar cyklister och bilar vägbanan. Området trafikeras av en fast busslinje mot Göteborg och en flexlinje.

Bebyggelsen kring centrum och hamnplan är utspridd och avståndet mellan hus och gata är stort. Skalan på bebyggelsen i området är liten. Byggnaderna utgörs främst av småhus samt ett par större byggnader där någon typ av handel eller tjänst erbjuds. Inom och i anslutning till centrum, samt i kommunen i stort, råder en stor brist på lägenheter. Vid årsskiftet 2015-2016 fanns 4031 hushåll i kommunen varav 3662 var villor, vilket betyder att hela 91 procent av hushållen bor i småhus.

Hönö- och Hälsövägen löper rakt genom området och delar upp det i en västlig och en östlig del. Kopplingen mellan de två delarna är idag svag. Den östra delen, nere vid hamnplan, består till stor del av parkering och båtuppläggning, men här inryms också kiosk, fiskaffär och ett par restauranger. Planområdets västra del utgörs till största del av ett relativt otillgängligt bergsområde, Skärhamnsås. Vid bergets fot finns servicefunktioner som bank, tandläkare och apotek.

Tillgängligheten till grönområden är relativt stor i området, både i mellanrummen mellan husen men också i form av de små parkerna Örtagården och den lilla parken intill Ankarets skola. I nära anslutning till centrum finns två större berg, Skärhamnsås samt berget norr om Norgårdsvägen där statyn "Gumman och gubben" står. Inom planområdet finns ingen ordnad lekplats. Närheten till havet är påtaglig framförallt via siktlinjen från Norgårdsvägen och vidare ner mot hamnplan.

Skärhamnsås är ett svårtillgängligt bergsområde till största del bestående av lavklädda hållmarker, skrevor med låg vegetation, fristående buskar och lågvuxna träd. Från Skärhamnsås finns en vidsträckt utsikt över hamnplan och den omgivande skärgården.

Området närmast hamnplan ger ett otydligt intryck och orienterbarheten i området är för någon som kommer utifrån svår att läsa. Detta beror till stor del på den stora asfalterade parkeringsytan, rondellen där de större vägarna möts, samt att centrum splittras av Hönö- och Hälsövägen vilket bidrar till svårigheten att veta åt vilket håll man ska röra sig. Runt hamnplan finns ont om vilo- och sittplatser samt väderskyddade mötesplatser. Väl nere vid kajen saknas en tydlig hamnpromenad.



*Bostadsmiljöer i anslutning till planområdet sedda från Skärhamnsås ner mot Hamnplan*

# Sammanställning av dialoger

Nedan följer en sammanställning av de dialoger som hållits under arbetet med SKA:n. Främst sammanfattas information som kunde utläsas av enkäterna. För platsspecifika synpunkter som framkom av den information som deltagarna lämnade på kartan, se sammanställningen på sida 12.

## Ankarets skola

På Ankarets skola går cirka 150 elever mellan förskoleklass och årskurs 6. Klasserna är uppdelade på två skolor. Elever från förskoleklass till årskurs 3 går på Ankaret Gul på Skolvägen och elever i årskurs 4, 5 och 6 går i Ankaret Röd i den gamla Minnesstensskolan. Minnesstensskola är byggd 1861 och är därmed Öckerös äldsta skola. Skolan ligger cirka 80 meter från planområdet. Under hösten 2016 kommer samtliga årskurser på Minnesstensskolan att flyttas över till den nybyggda Brattebergsskolan. Skolans upptagningsområde är främst Öckerö men här går också elever från andra öar i kommunen.

Av de 14 tillfrågade eleverna bor alla utom en på Öckerö. De flesta tar sig till skolan med cykel eller till fots. Samtliga vägar i och i anslutning till området används av eleverna.

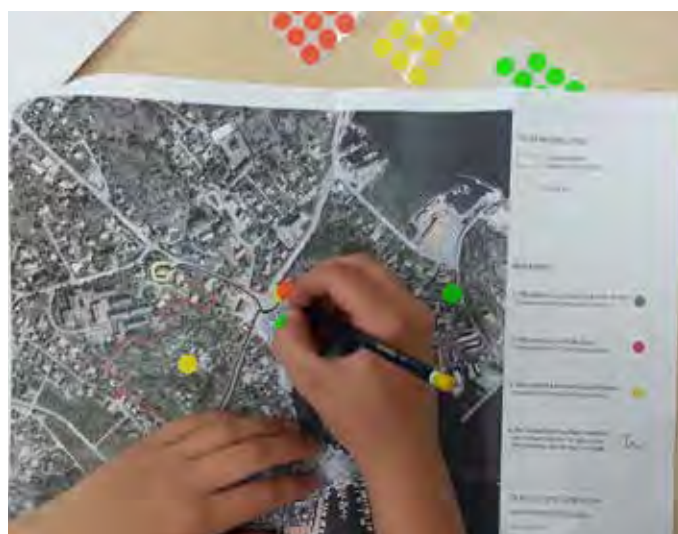
Utöver generellt viktiga målpunkter så som hemmet och skolan är Henrys kiosk, apoteket, tandläkaren och Strandbaren några av de viktigaste målpunkterna i området. Även rondellen är en plats som många av eleverna pekar ut som en bra plats i området. Utanför området är berget "Gumman och gubben", Örtagården, Aleks bageri, hamnen och havet välbesökta platser. Många av eleverna tycker att det saknas en lekplats i centrum.

För att beskriva hur eleverna upplever området idag använde de flesta ord som "bra", "mysigt", "tryggt", "glädje" och "natur". Några av de som ansåg att området var bra tyckte samtidigt att det inte fanns så mycket att göra, att parkeringen är tråkig och tar stor plats, samt att området behöver utvecklas.

*"Man hade kunnat ha en lekplats någonstans som passar för både dagis och skolbarn, tex med snurrsaker, gungor och sandlådor."*



Ankarets skola i den gamla Minnesstensskolans lokaler.



Arbete pågår på Ankarets skola.

Samtliga av de tillfrågade eleverna känner sig trygga i området, mycket till följd av att de känner och kan platsen sedan länge, att det inte är så mycket folk som rör sig i området samt att när de träffar någon så är det oftast någon de känner och som de skulle kunna be om hjälp. Det är endast trafiksituationen vid rondellen på Hönö- och Hålsövägen som beskrivs som otrygg, bland annat med anledning av att många bilar kör fort och att det därför lätt blir en stökig miljö här.

*"Jag känner mig trygg därför att det känns som att man alltid träffar någon man känner när man är där och annars så om det händer något så får man ändå alltid hjälp av någon."*

*"Jag känner mig jättetrygg här. Jag har bott här hela mitt liv."*

Barnen fick också frågan om de hade några idéer om hur Öckerö nya centrum skulle kunna bli en plats för alla, både barn, vuxna, kommunmedborgare och besökare. Här framkom många idéer, däribland aktiviteter för alla åldrar så som bowlinghall och laserdome, lekplatser som passar för både små och större barn och fler restauranger och affärer. Många framhöll vikten av att skapa en mysig stämning med "skärgårds- känsla" där moderna hus byggs i en gammeldags stil.

*"Mysig stämning, det ska vara en rolig plats som ska ha skärgårdskänsla och affärer."*



*Elever på Ankarets skola ritat på sina kartor.*

## Pensionärs- och handikapprådet (PHR)

Pensionärs- och handikapprådet på Öckerö har funnits sedan omkring år 2005. Rådet träffas fyra gånger per år och består av representanter ur Riksförbundet Attention, Riksförbundet Pensionärs-Gemenskap (RPG), Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder (DHR), Riksförbundet för barn, unga och vuxna med utvecklingsstörning (FUB), Hjärt och lungfonden (HLF), Öckerö reumatikerförening, Seniorerna tio öar i Öckerö Kommun (SPF), Synskadades riksförbund (SRF) och Pensionärernas riksorganisation (PRO). I rådet sitter för närvarande 22 stycken representanter.

Sju representanter från rådet deltog i arbetet med SKA:n. Deltagarna i PHR bor relativt jämnt utspritt på de tre öarna Höno, Hälsö och Öckerö. De platser som de besöker inne i och i anslutning till området är apoteket, systembolaget, Henrys, Salong Blåhaj, blomsteraffären, tandläkaren, hamncaféet, biblioteket och måleributiken.

Deltagarna var samstämmiga över att området idag är en ”rätt tråkig” och ”karg plats”. Samtliga av de tillfrågade känner sig trygga i området, framför allt på grund av att de känner området och då det inte rör sig så mycket folk här.

För att Öckerö nya centrum ska bli mer attraktivt framkom idéer på att samla all verksamhet, både befintlig och kommande, nere vid hamnplan. Önskan är att det nya centrumet ska följa ”klassisk skärgårdsstil” med småskalig bebyggelse och innehålla en hamnpromenad, fler grönområden och en marknadsplats. Ett välfungerande resecentrum och en turistbyrå som välkomnar besökare var ett förslag som framkom, detta för att kunna möta upp Öckerös ställning som välbesökt turistplats och då detta inte finns idag vilket ansågs märkligt då Öckerö är kommunens centrum.

Deltagarna var överens om att området också måste fyllas med aktiviteter för alla åldrar exempelvis i form av lekplatser och en ny simhall. Ett behov av fler och större samlingslokaler som kan användas till att anordna föreläsningar, musik- och danskvällar, bioklubb eller nyttjas som ungdomsgård eller IT-café lyftes också fram. Under samtalet betonades behovet av fler billiga och handikappvänliga bostäder, det vill säga bostäder som passar alla och speciellt de med en mer begränsad ekonomi. Rådet tryckte även på att behovet av fler sittplatser i området generellt är stort.

Flera av deltagarna menade att en utveckling av Öckerö centrum är beroende av hur framkomligheten på väg 155, mellan Göteborg och Öckerö, kan lösas. Deltagare ansåg att väg 155 begränsar utvecklingen av Öckerö kommun. En deltagare beskrev bland annat hur hans färdtjänst in till Sahlgrenska i Göteborg redan idag inte vill köra under högt trafik just på grund av situationen på väg 155.



*Pensionärs- och handikapprådet deltar i arbetet.*



*Diskussion i Pensionärs- och handikapprådet.*

## Medborgardialog på Nimbus

Omkring 250 personer kom till Nimbusgården på Öckerö för att delta i ”öppet hus” och medborgardialogen om Öckerös nya centrum. Syftet med medborgardialogen var att ge invånarna i kommunen en möjlighet att fördjupa sig i vad ett kommande planförslag kan innebära för dem och samtidigt ges chansen att lämna synpunkter och idéer. Upplägget under dialogen var att besökarna kunde röra sig mellan ett flertal stationer där representanter från olika sakområden stod beredda att besvara frågor. En station som kunde besökas under kvällen var den som rörde SKA:n.

Under medborgardialogen fanns en karta där deltagarna kunde märka ut för dem bra platser, mindre bra platser samt platser med potential att bli bra. En uppskattning är att omkring 70 personer aktivt deltog i kartarbetet med information, idéer och synpunkter. För den som ville fanns en enkät att besvara, enkäten besvarades av 14 personer.

Deltagarna var relativt splittrade när de beskrev sin upplevelse av området kring centrum och hamnplan. Det var något fler deltagare som framhöll områdets mer negativa upplevelsevärden så som ”ödsligt”, ”tråkigt” och ”oattraktivt”. De som beskrev området genom mer positiva ordalag använde ord som ”levande hamn”, ”lugnt” och ”bra parkering”. Oavsett hur deltagarna valde att beskriva hamnplan var majoriteten överens om att en utveckling av hamnplan är en nödvändig och god idé. Siktlinjen från Nordgårdsvägen ner till hamnplan och havet ansågs dock viktig att värna och en del av det platsspecifika för centrum. Bristen på sittplatser, lekplatser och mötesplatser som håller öppet även på kvällen var något som många saknade i centrum idag. Några av de idéer som framkom för att området ska bli mer attraktivt var att centrumet bör utvecklas i ”västkuststil”, vara en plats som känns ombonad med skydd mot vind och där aktiviteter finns för alla åldrar.

Deltagarna var samstämmiga vad gäller en utveckling av Skärhamnsås. Skärhamnsås ansågs ha goda utvecklingsmöjligheter och potential till att bli en fin boendemiljö. Det betonades dock att en bebyggelseutveckling på Skärhamnsås måste vara måttlig. Då området är svårtillgängligt idag fanns önskemål om att det i en kommande planering av området anläggs promenadstråk som erbjuder både viloplats och utsiktsplatser, samtidigt som området på detta sätt blir tillgängligt för alla.

Deltagarna känner sig trygga i området. Bakgrunden till den upplevda tryggheten är framförallt den goda överblicken över vad och vem som rör sig i området samt det faktum att det faktiskt inte rör sig så mycket folk i området. Några av deltagarna nämner att trafiksituation är det som gör dem mest otrygga i området. Bilar och mopeder som kör för fort och korsningen vid Norgårdsvägen - Sockenvägen, där bussar stannar samtidigt som skolbarn springer över vägen, var två faktorer som nämndes i sammanhanget. Några uppger att de är rädda att barn ska råka illa ut i trafiken när de går eller cyklar.



Inbjudan till medborgardialog på bibliotekets anslagstavla.



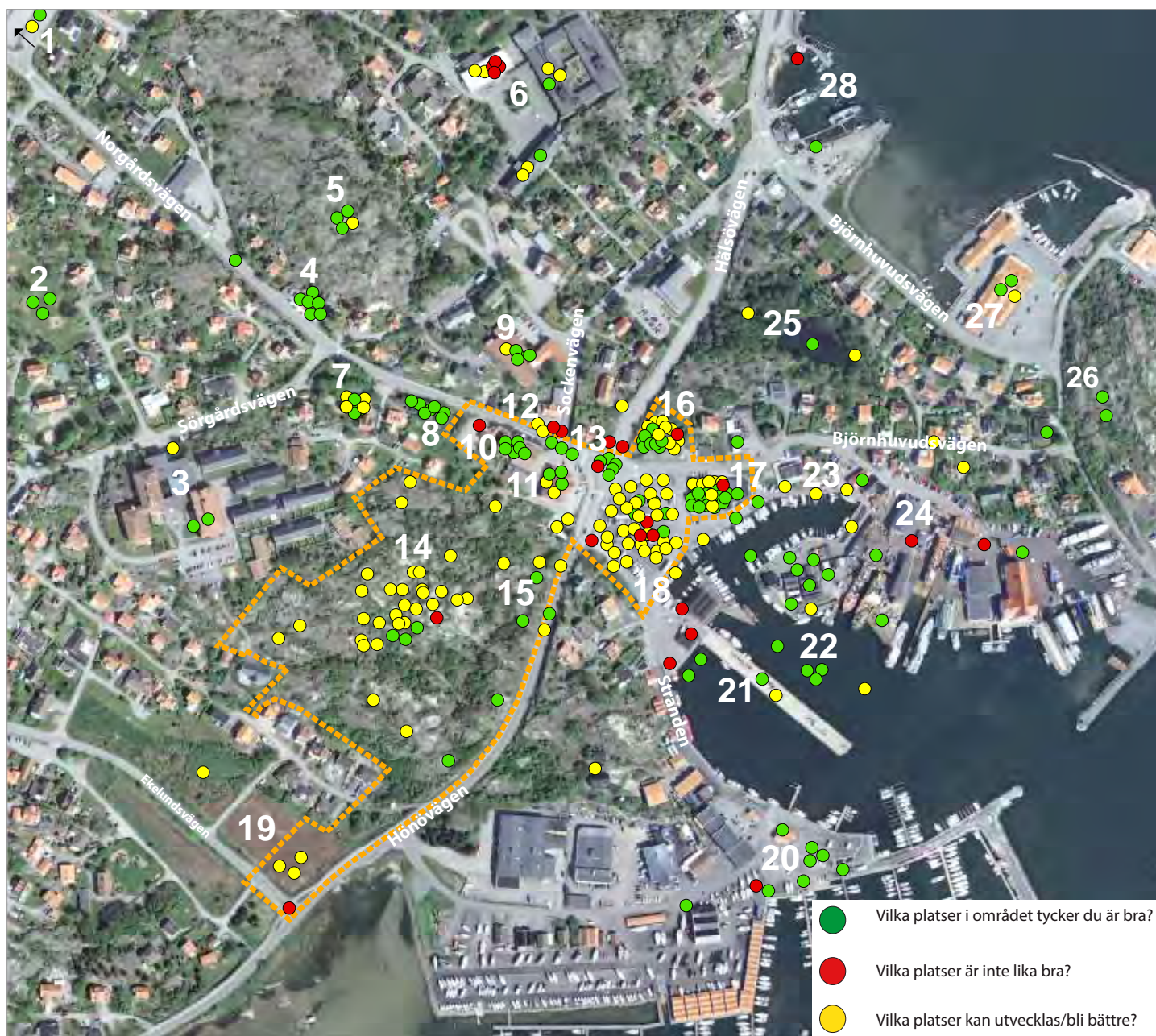
Medborgardialog om Öckerö nya centrum pågår.

## Samlade platsspecifika synpunkter på kartan

Nedan, se karta 3, redovisas en sammanställning av de synpunkter som samtliga deltagare från Anka-rets skola, PHR och medborgardialogen lämnade på kartan över området. Bilagt redovisas också en separat karta från varje träff. **Gröna** prickar på kartan nedan symboliserar platser som deltagarna tycker är bra, **röda** prickar platser som inte är lika bra och **gula** prickar är platser eller funktioner som anses ha utvecklingspotential. Till varje prick på kartan lämnade deltagarna även en liten förklaring, detta sammanfattas och framgår under varje, på kartan numrerade, delområde.

### 1. Ishall, sporthall

- föreningslivet är viktigt, speciellt för de yngre på Öckerö, de månar om och tycker sig kunna se en utveckling av ishallen och sporthallen (Gösta hallen)



Karta 3. Samtliga deltagares synpunkter som lämnades på kartan i samband med dialogerna



## 2. Parken vid Valemossen

- en omtyckt park och mötesplats

## 3. Äldreboendet Solhöjden

- en viktig service för öckeröborna

## 4. Aleks bageri

- en viktig målpunkt och service

## 5. ”Gumman och gubben”

- berget där statyn ”Gumman och Gubben” står är en omtyckt utsiktsplats varifrån det är möjligt att ser ner till hamnplan och bort till kyrkan
- till berget brukar bla skolelever göra utflykter

## 6. Brattebergsskolan, skolmatsal

- en central målpunkt där barnen från Ankaret äter sin lunch

## 7. Gamla Minnesstensskolan

- en viktig målpunkt, framförallt för skolelever
- Öckeröborna värnar om att den gamla skolbyggnaden bevaras och utvecklas till något annat när skolverksamheten i byggnaden läggs ner, förslag som ges på ny verksamhet i lokalen är kulturhus

## 8. Örtagården

- en omtyckt grön oas där det under sommarkvällar anordnas konserter

## 9. Biblioteket

- en viktig mötesplats för alla åldrar
- önskan finns om en utveckling av fritidsgården i anslutning till biblioteket
- förslag ges på att flytta ner biblioteket till hamnplan så att verksamheter samlas på ett ställe

## 10. Apoteket, systembolaget, tandläkare

- tre viktiga och välbesökta målpunkter i området
- till höger om byggnaden där ovannämnda verksamheter inryms finns en plats som anses ha utvecklingspotential

## 11. Bank

- en viktig målpunkt
- boende ser en möjlig utveckling av fler verksamheter i huset där banken ligger

## 12. Siktlinjen ner mot hamnplan, korsningen Nordgårdsvägen - Sockenvägen

- siktlinjen från Nordgårdsvägen ner till hamnplan och havet anses som viktig att värna och en del av det platsspecifika för Öckerö centrum
- trafiksituationen vid korsningen Nordgårdsvägen - Sockenvägen upplevs som osäker

5. "Gumman och gubben"



10. Apoteket, systembolaget, tandläkare



11. Banken



12. Siktlinjen ner mot hamnplan



13. Rondellen



14,15. Skärhamnsås, bergskanten



16. Strandbaren



17. Henrys kiosk



*Bilderna med tillhörande siffror representerar platser i området*

### 13. Rondellen

- elever använder rondellen som en samlingsplats
- trafiksituationen upplevs som osäker då de större vägarna i området möts här

### 14. Skärhamnsås

- området anses vara svårtillgängligt och används inte i någon hög grad
- önskemål finns om att göra området tillgängligt med promenadstråk och bänkar
- Skärhamnsås anses ha utvecklingspotential, önskemål om lägenheter, simhall, biosalong, restauranger, fotbollsplan, affärer och ridverksamhet är några exempel på vad öborna tycker att området ska inrymma
- platsen uppges kunna bli en fin framtida boendemiljö
- de flesta av deltagarna tycker att det är okej att bygga lägenheter här, men detta måste göras med måttlighet
- boende tycker att berget är en plats med fin natur och där ett par uppger att de brukade leka som barn

### 15. Siktlinjen ner mot havet, bergskanten, Hönö- och Hälsövägen

- deltagare framhåller siktlinjen ner mot havet som viktig då den ger en välkomnande och inbjudande vy ner till centrum
- bergskanten ner mot Hönö- och Hälsövägen är en plats som används av ungdomar
- trafikbelastningen på vägen gör att den upplevda trafiksäkerheten är låg
- förslag framkom om att lägga vägen i tunnel förbi centrum

### 16. Strandbaren

- restaurangen är en viktig målpunkt i området
- verksamheten anses ha utvecklingspotential, förslag ges på att fler verksamheter kan inrymmas på platsen exempelvis hotellverksamhet

### 17. Henrys kiosk, Tillanders

- en omtyckt och viktig målpunkt i området som Öckeröborna är väldigt måna om
- en utveckling av affärsverksamheten i byggnaden föreslås, exempelvis en mataffär, café eller restaurang

### 18. Hamnplan

- deltagarna anser att området har ett bra läge för utveckling av verksamheter och bostäder
- området saknar spontana mötesplatser och bänkar att slå sig ner på, många lyfter fram behovet av en lekplats eller en mindre parkmiljö inom området
- de flesta uttrycker att parkeringen tar upp för stor plats, samtidigt betonar vikten av parkeringsmöjligheter på hamnplan även i framtiden
- önskemål finns om att skapa ett vindskyddat torg där torghandel kan samsas med en utomhusscen, en dansbana och små lokaler där konsthantverkare kan hyra in sig
- att samla all service nere vid hamnplan är en idé som framhålls av många

- siktlinjen ner mot havet anses som viktig att behålla. Platsen önskas hållas ”öppen och solig” och många av deltagarna tycker därför inte att det ska byggas höga hus här
- förslag ges på att flytta båtuppställningsplatsen från det centrala läget. Vikten av att behålla och kunna erbjuda fler båtplatser poängteras samtidigt
- trafiksäkerheten kring hamnplan upplevs som osäker

#### 19. Planområdets sydvästra del

- området anses ha utvecklingspotential, anläggande av fotbollsplaner på platsen är en idé
- trafiksäkerheten upplevs som osäker

#### 20. Båtplatser, hamncafé

- båtplatser för fritidsbåtar är en viktig förutsättning för Öckeröbornas vattenanknutna friluftsliv
- hamncaféet är en populär mötesplats
- boende i närheten upplever det som störande när det viner från masterna

#### 21. Fiskehamn

- yrkesfisket och fiskehamnen är viktig för Öckerö och Öckeröborna
- fiskehamnen anses bidra till områdets karaktär

#### 22. Havet, siktlinjen från havet in mot hamnplan

- närheten till havet utgör en stor del av Öckerös karaktär och ger området möjlighet till utveckling av fiske, turism, friluftsliv och fina boendemiljöer
- deltagare pekar på vikten av att centrum har en inbjudande vy även från havet sett

#### 23. Hamnpromenad, båtplatser

- att skapa anledningar för de som kommer med båt att stanna till anses viktigt, exempel på hur detta kan genomföras är genom fler gästplatser för båt, en tankstation och fler restauranger
- en önskan om att utveckla och satsa på hamnpromenaden lyfts fram, bland annat anses det nödvändigt med fler sittplatser

18. Hamnplan



19. Planområdets sydvästra del



#### 24. Varvet och dess närområde

- varvet är viktigt för sysselsättningen på Öckerö. Vikten av att ta hänsyn till varvet och den verksamhet som bedrivs där betonas
- en utveckling av området där de fasta båtplatserna finns föreslås, exempelvis genom att bygga fler sjöbodar

#### 25. "Ödledammen"

- området har utvecklingspotential enligt Öckeröborna, att göra ett gångstråk till och runt dammen samt att anordna sittplatser är exempel på hur platsen kan lyftas fram

#### 26. Berget ovan Björnhuvudsvägen

- en målpunkt där barn leker

#### 27. Nimbus, missionsförsamling

- en viktig målpunkt och samlingsplats i kommunen

#### 28. Bratten, båtplatser

- önskan finns om fler båtplatser i detta läge

21. Fiskehamn



22. Hamnplan sett från havet



23. Hamnpromenad, båtplatser



24. Varvet



## Analys - sociala konsekvenser

Analysen och identifieringen av tänkbara sociala konsekvenser, samt möjliga åtgärder för dessa, utgår från fyra aspekter som samtliga bedöms vara avgörande för att Öckerös nya centrum ska nå social hållbarhet och därigenom en god livsmiljö. Aspekterna har efter analys av dialogarbetet bedömts vara de infallsvinklar som kan användas i arbetet för att behandla och svara på de frågor som uppkommit under processen. De fyra aspekterna är trygghet, tillgänglighet, rumslighet och jämlikhet.

### Trygghet

Trygghet är en subjektiv upplevelse för hur en människa upplever sin, i detta fall, närmiljö. Trygghet kan exempelvis beskrivas i termer av lugn och välbefinnande samt som en känsla fri från rädsla. Att i ett tidigt planskede som detta identifiera omtyckta mötesplatser i området samt eventuella behov av mötesplatser i framtiden, kan bidra till att bygga trygghet.

Området kring hamnplan upplevs idag som tryggt av de flesta som rör sig i området. Att platsen är öppen och lätt att överblicka i kombination med att det inte rör sig så mycket folk i området, framför allt under kvällen, bidrar sammantaget till den upplevda tryggheten. Att orten är liten och att "alla känner alla" är också det bidragande orsaker till tryggheten i området.

En framtida ökning av både människor och verksamheter i området kan på sikt göra att området upplevs mindre tryggt då fler människor rör sig ute, exempelvis i samband med fler kvällsöppna restauranger. Detta behöver dock inte vara något negativt för tryggheten i området då många tenderar att känna sig mer trygga i områden där liv och rörelse finns under dygnet och där kontakt med omgivningen lätt går att få. Men, det är ändå viktigt att ha i åtanke att den upplevda tryggheten i området idag tydligt kopplades samman med just avsaknaden av människor i centrum.

Att skapa boendemiljöer och närområden där barn känner sig trygga är avgörande för att Öckerö ska bli så bra som möjligt ur barns perspektiv. Otrygghet och rädsla kan bidra till att barn, och vuxna, väljer att inte gå vissa vägar eller röra sig över oupplysta platser. För att boende i området ska känna sig trygga är det angeläget att vid utformning av det nya centrumet, både vid hamnplan och vid Skärhamnsås, tänka på ljussättning och att exempelvis ta bort skymmande buskage.

Det finns risk att målpunkter och platser som idag används av barn för exempelvis lek kommer att påverkas av projektet. Det är därför viktigt att bibehålla målpunkternas funktion och se till att det finns olika typer av målpunkter för alla åldrar i området. Att skapa samlingsplatser likt den som rondellen



*Örtagårdsparken, en lugn och omtyckt oas i närheten av centrum*

utgör idag, fast där unga utan risk och på ett mer tryggt vis kan samlas, är centralt i planeringen av det nya centrumet. En blandning av målpunkter bidrar till att centrumet kan fyllas med variation och rörelse under olika tider på dygnet, detta kan öka tryggheten. Att det offentliga rummet, så som grönytor, gångstråk och framtida lekplatser är välskötta är också det en bidragande orsak till upplevelsen av trygghet. Välskötta miljöer är ofta välbesökta miljöer.

Trafiksituationen är det som i dagsläget är det enda som deltagarna lyfter fram som något negativt och som påverkar upplevelsen av trygghet. Med en utveckling av bostäder och verksamheter i centrum kan trafiken komma att öka lokalt i området. Det är framförallt de äldre som är rädda att barn ska råka illa ut i trafiken, exempelvis då bilar kör fort genom området. Att skapa goda trafiklösningar i det nya centrumet, exempelvis genom skilda gc-banor, säkra passager och underlätta för kollektivresande, stärker trafiksäkerheten. En ökad trafiksäkerhet kan bidra till att föräldrar i större utsträckning vågar låta sina barn ta sig fram på egen hand i området. Detta för med sig positiva effekter i form av att barnens rörelsefrihet ökar samtidigt som föräldrarnas handlingsutrymme blir större då de inte binds upp av att skjutsa sina barn. Indirekt kan detta leda till en minskning av trafiken genom området.

## Tillgänglighet

Tillgänglighet handlar om att alla människor har lika rätt att röra sig fritt i samhället och därmed själva bestämma över sina liv.

Öckerö centrum separeras till stor del av Hönö- och Hälsövägen vilken delar upp området i en västlig och en östlig del. Genom att stärka kopplingen mellan de två delarna kan områdets läsbarhet samt tillgängligheten dem emellan öka. Trygga stråk som tydligt binder samman de två delarna kan bidra till en miljö som underlättar för boende och besökare att röra sig i området och på ett lätt sätt nå servicefunktioner och övriga målpunkter. Genom att minska barriäreffekten blir området framför allt lättare att använda för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga.

Miljön i området ska bidra till och underlätta för att ett aktivt vardagsliv ska kunna fungera på ett lätt och smidigt vis. Tillgänglighet och närhet till service, lekplatser och grönområden är centralt för att vardagslivet ska fungera. När området exploateras med fler byggnader riskerar tillgängligheten till grönområden att minska. Det är därför viktigt att avsätta lämpliga och lättillgängliga platser mellan byggnaderna där exempelvis lekplatser och grönytor kan skapas. Dialogerna visar att Öckeröborna redan idag saknar mötesplatser av typen lekplatser, restauranger, lokaler för olika typer av kulturella verksamheter samt platser där spontana möten mellan människor kan uppstå.

En framtida ökning av bostäder och arbetsmöjligheter i centrum medför fler bilar i området. För att framkomligheten och därmed tillgängligheten inte ska påverkas är det viktigt att få till en jämn trafikström genom området, framförallt under rusningstid morgon och eftermiddag. Ett sätt att påverka trafiken kan vara att arbeta med tillgång och tillgänglighet till parkeringsplatser, detta är därför en viktig fråga att arbeta vidare med. En utveckling av kollektivtrafiken kan bidra till att minska trafiken i området. Lättanvända kollektivtrafiklösningar ökar också tillgängligheten för de utan bil att ta sig till och från området. Att arbeta för en ökad framkomlighet på väg 155 måste finnas med parallellt i arbetet.

Då många barn och unga cyklar i området är det viktigt med skyltning samt att det är lätt att nå cykelvägarna. Det kan också vara bra att anlägga en cykelparkering i anslutning till centrum.

Närheten till havet är platsspecifikt för Öckerö och något som framhölls under dialogerna. För att ta vara på det vattennära läget kan kopplingen till havet och hamnen stärkas så att stråket blir mer lättillgängligt och framkomligheten längs med vattnet ökar. Den befintliga hamnpromenaden kan utvecklas, exempelvis i form av fler sittplatser och väderskyddade mötesplatser.

Tillgängligheten till Skärhamnsås ökar i samband med en framtida utveckling av området. Det är viktigt att ta med sig önskemål om belysta gångstråk och enklare parkmiljöer, samt att skapa allmänt tillgängliga mötesplatser där möjlighet ges till att slå sig ned och njuta av utsikten. Det är även viktigt att beakta tillgängligheten för personer som har svårigheter med att ta sig fram i svår terräng med höjdskillnader, så som exempelvis rullstolsbundna, äldre och personer med barnvagn.

Tillgång till småbåtsplats är en stor del av kvaliteten med att bo nära havet. Det är därför viktigt att, i anslutning till centrum, fortsatt kunna erbjuda båtplatser för näringar och fritidsaktiviteter kopplade till havet. Under dialogerna påpekades att båtuppläggningsplatserna inte behöver ligga så centralt som de gör i dag, men ändå på ett sådant avstånd som gör att de är lätta att nå för alla.

## Rumslighet

Rumslighet kan användas för att beskriva hur en plats kan skapas och upplevas av människor. Alla platser är geografiskt unika och det är därför viktigt att dess förutsättningar och särdrag tas tillvara och utvecklas där så är möjligt. Ett Öckerö centrum som ser spännande ut och som har ett intressant och brett innehåll är troligen ett viktigt sätt att kunna locka till sig människor som vill besöka, bo och arbeta på platsen.

Öckerö centrum innehåll idag, och hur det kan utvecklas i framtiden, skapar inte bara förutsättningar för hur vi rör oss utan också för vad vi kan göra på platsen. För att stärka den sociala hållbarheten är gestaltning och innehåll centralt. Genom att blanda funktioner så som bostäder, arbetsplatser, kultur och rekreation kan den sociala hållbarheten öka. Befintliga stråk mellan östra och västra delen och längs hamnpromenaden kan stärkas genom att dessa fylls med ett intressant innehåll i form av både verksamheter och mötesplatser. Under dialogen framkom önskan om en breddning av utbudet i centrum, men också vikten av att bevara befintliga och omtyckta funktioner så som kioskverksamheten, banken, systembolaget och apotek. Under dialogerna var man överens om att det saknas en lekplats i området.

Fler bostäder och verksamheter i centrum kan bidra till att delar av området mister en del av sin



Utblick från Skärhamnsås. Foto: Öckerö kommun.



orienterbarhet och öppenhet, det kan därför vara viktigt att arbeta med siktlinjer och mellanrummen mellan husen. Under medborgardialogen framkom vikten av siktlinjen från Norgårdsvägen ner till hamnplan, siktlinjen från Hönovägen ner till havet samt siktlinjen sedd från vattnet och in till hamnplan. Siktlinjerna till och från havet är viktig för upplevelsen av det havsnära centrum som Öckerö utgör. Det är genom sin närhet till havet som Öckerös karaktär av kustssamhälle kan läsas. Genom att ta vara på siktlinjen och utveckla tillgängligheten till vattnet och hamnpromenaden, kan det platsspecifika utvecklas och genom detta stärka Öckerös identitet. En plats som boende känner stolthet över är också en plats som kommer att värnas och tas om hand om. Goda siktlinjer bidrar också till att bra ljusförhållanden kan uppnås inom området.

I det utsatta läget som centrum har, med sin närhet till havet, är det också viktigt att ett ombonat centrum där mötesplatser med väderskydd finns så att ett bra mikroklimat kan uppnås under årets olika månader och väderomslag.

Rondellen har idag en viktig funktion för barn och unga i området, det är inte rondellen i sig som är det viktiga utan snarare dess funktion som en "udda" samlingsplats. I rondellen träffas unga för att få en överblick över vad som händer i centrum. Rondellen är inte en lämplig plats för barn att vistas på då dess huvudfunktion ingår i trafiksystemet i området. I en framtida utveckling av centrum bör dock funktionen av rondellen tas till vara men lokaliseras till en mer lämplig plats. Genom att tillfredsställa behovet av olika utsikt- och samlingsplatser på detta sätt kan ett viktigt behov för barn och unga i området tillgodoses.

Området kring Skärhamnsås anses ha goda möjligheter till utveckling. Idag är området svårtillgängligt och används därför inte i någon hög grad. En utveckling av området kan öka tillgängligheten och öppna upp för fler att njuta av utsikten från berget. Att skapa grönytor för lek och andra sociala värden samt göra promenadstråk med sittplatser kan bidra till att området blir en fin boendemiljö.

## Jämlikhet

Jämlikhet innebär att alla människor har samma värde och ska behandlas likvärdigt. En utveckling av Öckerö centrum bör planeras efter människor i olika åldrar, kön, socioekonomiska förutsättningar samt etnicitet, detta för att skapa miljöer som alla människor kan trivas och må bra i. I detta sammanhang är det viktigt att skapa varierande och trygga utemiljöer där man kan vistas också utan att exempelvis behöva betala för en kaffe eller en glass, samt genom en blandning av olika funktioner som kan tillfredsställa olika människors olika behov.

Av dialogerna framkom en saknad av billiga boendemöjligheter kring centrum. Önskemål om olika upplåtelseformer, bostäder som socialt utsatta grupper, unga, äldre och nyanlända har råd med, samt boenden där stöd och hjälp kan erbjudas lyftes fram som avgörande faktorer i en framtida utveckling av centrum. För att Öckerö ska vara en plats för alla är det därför viktigt att studera möjligheten att bygga blandande upplåtelseformer och små lägenheter. Ett mer differentierat bostadsutbud kan bidra till en mer blandad befolkning på Öckerö, både åldersmässigt, socioekonomiskt och etniskt.

En framtida utveckling av näringsverksamhet, handel och service i området kan bidra till att arbetsmarknaden växer på Öckerö vilket kan skapa fler arbetstillfällen och utbildningsmöjligheter. Detta skapar flexibilitet och möjligheter för människor med olika förutsättningar att få tillgång till utbildning och arbete, vilket är positivt ur bland annat ett jämställdhetsperspektiv.

# Att ta med sig i det fortsatta arbetet

## Områdets styrkor och svagheter

Under arbetets gång har Öckerö centrum nuvarande styrkor och svagheter översiktligt kunnat stansats ut ur dialogerna och inventeringen av området. Nedan följer en sammanfattning av de viktigaste styrkorna respektive svagheter hos området utifrån den sociala dimensionen:

### *Styrkor*

- + det havsnära läget och naturen
- + överblicken
- + lugnet och tryggheten
- + närheten till allt
- + befintlig service

### *Svagheter*

- kopplingen mellan den västra och östra delen
- orienterbarheten
- få mötesplatser
- få sitt- och vilomöjligheter
- trafiksäkerheten och framkomligheten på Hönö- och Hälsövägen
- få bostäder, svag blandning av upplåtelseformer och brist på små lägenheter
- tillgängligheten till Skärhamnsås

## Åtgärder

Följande åtgärder är av betydelse för att skapa en socialt hållbar miljö i Öckerö nya centrum:

- Funktioner behöver blandas. Öckerö nya centrum bör bestå av en blandning av bostäder i olika upplåtelseformer och där små lägenheter kan erbjudas, en blandning av arbetsplatser och mötesplatser och där tillgången till kultur och rekreation mellan husen ingår.
- Stråken i området bör samlas och stärkas. En utveckling av hamnpromenaden med exempelvis möjlighet till fler spontana möten och fler sittplatser kan bidra till att göra stråket mer intressant och tillgängligt.
- En ökning av antal bostäder och verksamheter i området medför ett ökat behov av grönytor, lekplatser och utemiljöer, framförallt för barn.
- Trygga trafiklösningar bör skapas, så som sammanhängande gång- och cykelbanor vilket kan bidra till att knyta ihop den östra och västra sidan av centrumet.
- Överblickbarheten är viktig för bland annat tryggheten och Öckerös karaktär som havsnära centrum. Om de stora parkeringsytorna bebyggs finns risk att överblicken i området minskar. Genom fria siktlinjer, tydlig skyltning och tydliga stråk kan överblickbarheten och orienterbarheten stärkas.
- Dialogarbetet har visat på stort engagemang för planeringen av det nya centrumet, detta är något att dra nytta av i det fortsatta arbetet. Öckeröbornas centrum bör därför utformas i fortsatt dialog med invånarna.

# Källor

Handbok i Cultural planning, Att fånga platsens själ (2011), Kommentus Media och SKL

Plats för trygghet, Inspiration för stadsutveckling (2010), Boverket

Program centrala Öckerö, del 1 förutsättningar (2011), Norconsult

Social hållbarhet inom fysisk planering och boende (2015), Länsstyrelsen Västra Götalands län

Social konsekvensanalys, människor i fokus 1.0 (2011) Göteborgs stad, Stadsbyggandskontoret



Statistiska centralbyråns hemsida (2016), [www.scb.se](http://www.scb.se)

Öckerö kommuns hemsida (2016), [www.ockero.se](http://www.ockero.se)





TECKENFÖRKLARING

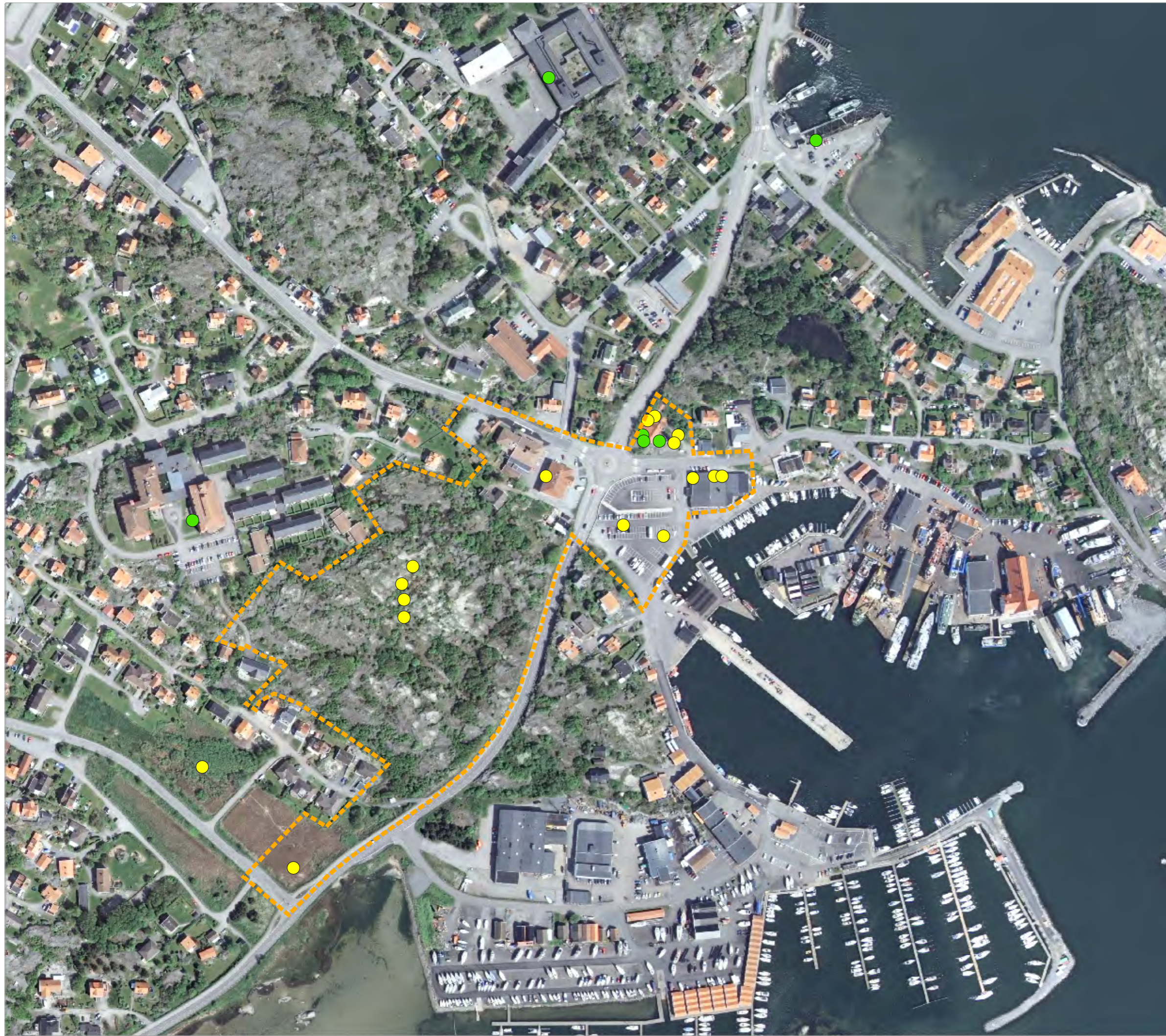
-  Områdesgräns
-  Öckerö nya centrum

MIN KARTA



1. Vilka platser i området tycker du är bra?  
- markera med en grön prick på kartan 
2. Vilka platser är inte lika bra?  
- markera med en röd prick på kartan 
3. Vilka platser kan utvecklas/bli bättre?  
- markera med en gul prick på kartan 
4. Hur brukar du röra dig i området?  
- rita med pennan hur du går, cyklar eller på annat sätt rör dig i området 

**ÖCKERÖ NYA CENTRUM**  
 ÖCKERÖ NYA CENTRUM  
 Social konsekvensanalys  
 Social konsekvensanalys  
 Resultat Andbergskolan och på Nimbus,  
 januari 2017








TECKENFÖRKLARING

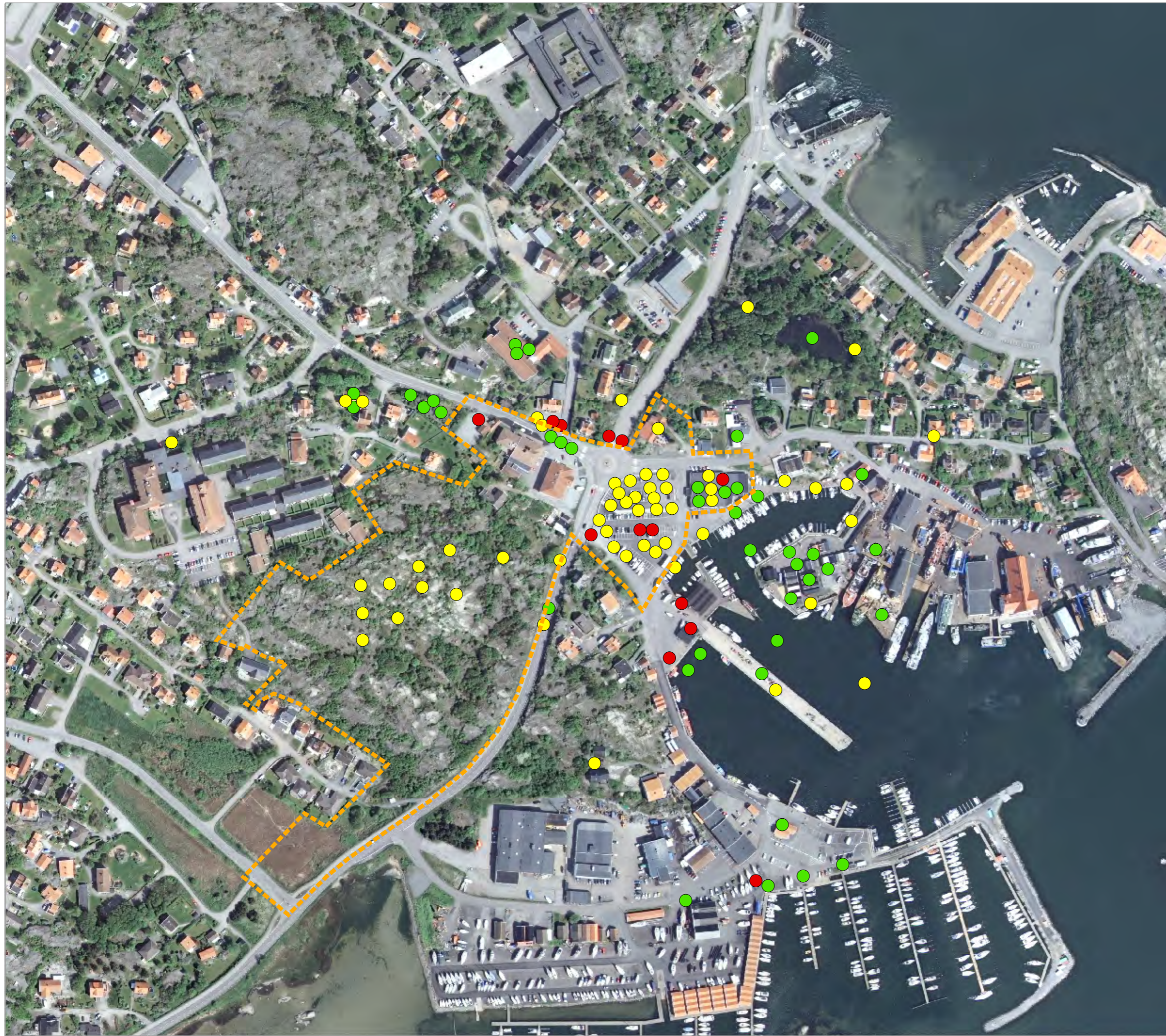
-  Områdesgräns
-  Öckerö nya centrum

MIN KARTA



- 1. Vilka platser i området tycker du är bra?  
- markera med en grön prick på kartan 
- 2. Vilka platser är inte lika bra?  
- markera med en röd prick på kartan 
- 3. Vilka platser kan utvecklas/bli bättre?  
- markera med en gul prick på kartan 

**ÖCKERÖ NYA CENTRUM**  
 ÖCKERÖ NYA CENTRUM  
 Social konsekvensanalys  
 Social konsekvensanalys  
 Resultat Pensionärs- och handikapprådet,  
 Resultat Ankarets skola, oktober 2016  
 21 maj 2016








TECKENFÖRKLARING

-  Områdesgräns
-  Öckerö nya centrum

MIN KARTA

- 1. Vilka platser i området tycker du är bra?  
- markera med en grön prick på kartan 
- 2. Vilka platser är inte lika bra?  
- markera med en röd prick på kartan 
- 3. Vilka platser kan utvecklas/bli bättre?  
- markera med en gul prick på kartan 

**ÖCKERÖ NYA CENTRUM**  
 ÖCKERÖ NYA CENTRUM  
 Social konsekvensanalys  
 Social konsekvensanalys  
 Resultat Ankerögarvarv och på Nya centrum  
 Resultat Ankarets skola, oktober 2016  
 21 maj 2016





ÖCKERÖ KOMMUN

# TIDIG MEDBORGARDIALOG OM ÖCKERÖ NYA CENTRUM

Sammanställning av kommentarer  
från hemsidan och öppet hus





# INNEHÅLL

INTRODUKTION	3
GESTALTNING	5
BOENDE	11
TRAFIK & KOMMUNIKATIONER	14
ÖVRIGT	17



Svara och förklara

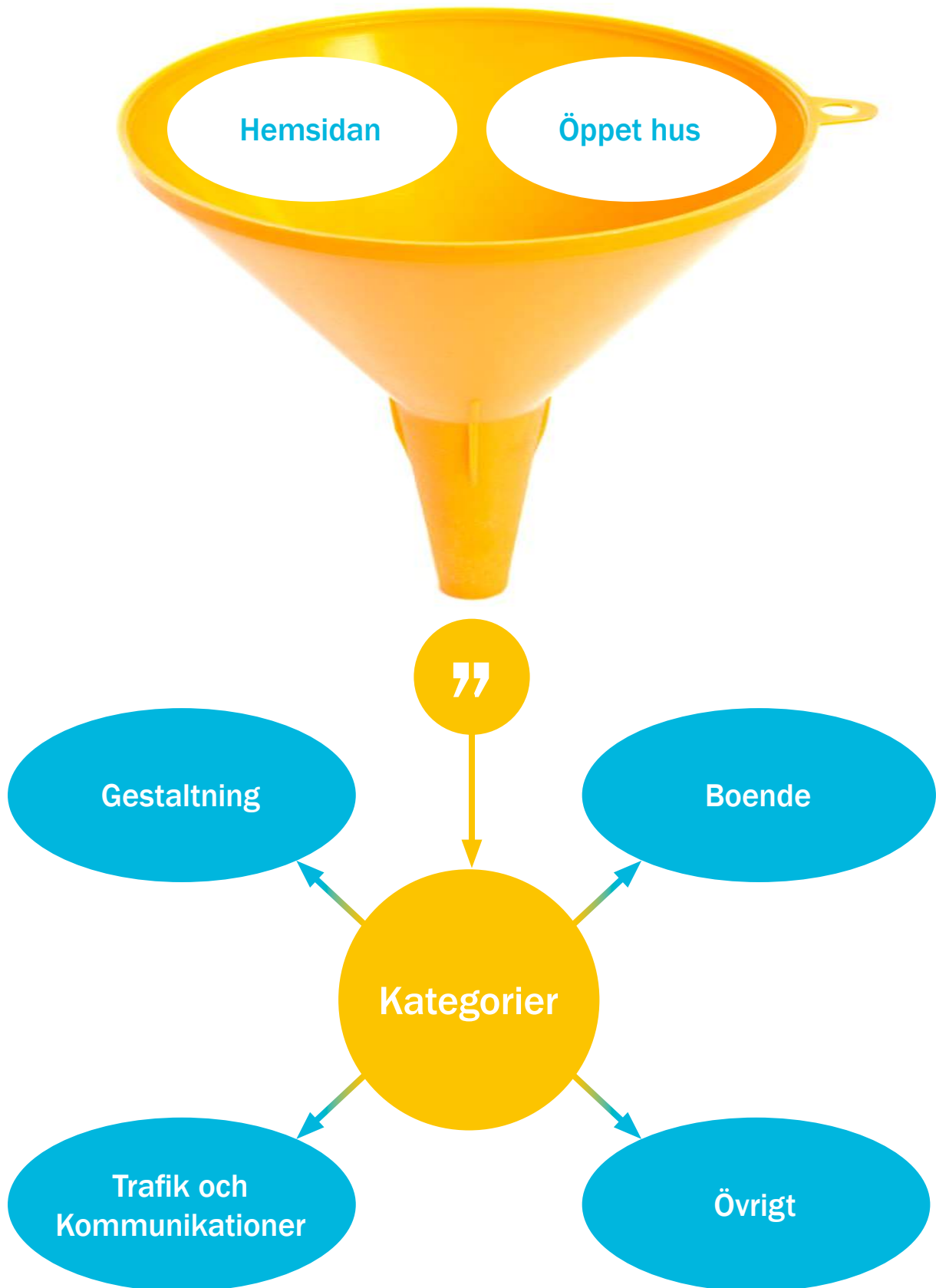


Fråga och föreslå

**E**tt viktigt syfte med den tidiga medborgardialogen om Öckerö Nya Centrum har varit att erbjuda invånarna i Öckerö kommun möjlighet att få svar på sina frågor samt att lämna idéer och synpunkter. Den tidiga medborgardialogen har dels skett via kommunens hemsida för projektet och dels genom ett öppet hus som hölls på Nimbus den 24 maj 2016. Detta dokument är en sammanställning av de kommentarer som inkommit i skriftlig form genom dessa båda forum.

Kommentarerna är indelade i kategorier och sammanfattade men inte ordagrant återgivna, även om vissa citat förekommer. Syftet med detta är att göra sammanställningen mer överskådlig och lätthanterlig. Kommentarerna finns också redovisade i sin helhet på kommunens hemsida för projektet.

Alla frågor och synpunkter från den tidiga medborgardialogen kommer att beaktas vid framtagandet av projektets samrådshandlingar. Under samrådet kommer det även finnas möjlighet att ta del av alla handlingar och inkomma med ytterligare synpunkter.



Gestaltning



Lägre bebyggelse på  
hamnplan (2-3 våningar)

Småskalighet

Miljöanpassning  
("Skärgårdsstil")

Mindre huskroppar/  
markavtryck

Bevara bergen

Fria/öppna ytor på hamnplan

Bevara siktlinjer (glesare  
mellan huskropparna)

Kontakt med vattnet  
vid hamnplan

Långsiktighet och försiktighet

Inga höghus

Hamnpromenad längs vattnet

Trappning av hushöjder  
(lägre vid vattnet och högre  
längre in på ön)

Ingen stadsmiljö på en ö

Små, ringlande gator  
med gathus

Trähus och naturmaterial  
(stomme och fasad)

Brokig/varierad bebyggelse

Inga hus närmast rondellen:  
de skymmer sikt och sol

Klassiska hamnkvarter  
(smala gränder och gator)

Undvik asfaltering

Trivsamt plats  
på hamnplan (små  
verksamheter, bänkar och  
grönska)

Öppna upp hamnplan  
mot resten av ön

Tänk nytt och kreativt (med  
skärgårdsstil som grund)

Inga glasbyggnader

Bygg vindsyddat  
på hamnplan

Två istället för tre våningar  
på radhus

Orientera aktiviteter i  
gatuplan mot solen

” När det väl står färdigt kommer detta område att utgöra en viktig del av kommunens ansikte utåt. För att förstärka kommunens identitet och stärka banden till det marina arvet, är det viktigt att detta speglas i arkitekturen.”

” Bra att i bygger lägenheter men i får ha ikran känsla med.”

” Avstå att bygga huset som skymmer hamnen för de som kommer från Norgårdsvägen: risken finns att man skär av kopplingen till havet.”

” Öckerö kyrka ska fortfarande vara vårt tydligaste landmärke.”

” Beträffande förslaget skulle jag vilja att större hänsyn tas till den småskaliga miljö som är typisk för vår kommun.”





- ” Hur känns det att segla till skärgården och mötas av en stadsmiljö istället för en hamn? Självklart måste ett samhälle växa och förändras, men inte på bekostnad av sin identitet.”
- ” Att stänga hela hamnen med höghus är inget någon öbo önskar sig.”
- ” Att förlägga så många stora byggnader tillsammans i ett område tar bort den unika karaktär som en ö ändå är.”
- ” Jag saknar den genuina skärgårdskänslan i detta förslag. Det ser ut som vilken kommun som helst.”
- ” Fyrbåken är en rolig idé men den är malplacerad i området.”

Boende

Differentierat boende

Överkomliga bostäder/  
bostäder för alla

Många och billiga hyresrätter

Boende i husbåtar (men  
kanske inte på denna plats)

Tvåvåningshus och  
lägenheter  
i ett plan

Trygghetsboende och  
lägenheter för äldre

Vad blir snittpriset per  
kvadratmeter?

Bostäder för unga och äldre

Positivt med radhus

” När det gäller lägenheterna så är det **VIKTIGT** att våra ungdomar och äldre har råd att bo kvar i kommunen, så därför är hyrorna viktiga.”

” Kanon! Ju snarare desto bättre! Satsa på mer bostäder!”

” Det vore fantastiskt om det kunde bli fler bostäder där även den äldre generationen hade möjligheter att bo.”

” Är en del av bostäderna anpassade för ungdomar? Utan att de har råd att flytta hemifrån så kommer det aldrig bli en levande hamn och skärgård.”

**Trafik &  
Kommunikationer**

Alternativ till bro (t.ex. snabbfärja/personfärja)

Viktigt med parkeringsmöjligheter

Anpassa vägnät till centrumet

Tillgänglighet för alla (cykel/buss/lastcyklar)

Genväg för gång- och cykeltrafik till Hönö Pinan (via Lammholmen)

Tankställe för motorbåtar i hamnen

Boendeparkering för alla

Tunnel istället för bro

Trafiksäker infart till hamnplan

- ” Är hela visionen baserad på en bro? Känns i så fall missvisande att idag ha som en förutsättning...”
- ” Hur är det tänkt med trafiksituationen med tanke på att trafiken kommer att öka med fler invånare?”
- ” Resecentrum. Varför? Det är ingen knutpunkt utan en vanlig hållplats...”
- ” Om befolkningen ska öka vid Öckerö hamnplan, blir det ännu viktigare att det blir en genväg för gång/cykeltrafik till Hönö Pinan.”
- ” Angående eventuell bro till Öckerö färjeläge tycker jag ni skall göra som de gör i Norge där de bygger flytande, förproducerade tunnlår som sänks ner till lämpligt djup för sjöfarten och förankras säkert.”

Övrigt



Folkomröstning om förslaget

Ingen konkurrens med Hönö Klåva

Allaktivitetshus för alla åldrar

Möjlighet till fysisk aktivitet/rekreation (t.ex. park, lekplatser, naturlek, simhall)

Mer båtplatser

Konserthall med replokaler

Mer liv och rörelse på hamnplan

Vandrarhem istället för hotell

Finns det underlag för verksamheter?

Öckerö centrum ska vara  
levande året om

Finns planer för utökad  
barn- och äldreomsorg samt  
skolverksamhet?

Solceller på alla tak

Tillgängligt för alla  
(fysiskt och kulturellt)

Attraktiv gästhamn viktig

Låt hamnen vara hamn och  
inget stadstorg

Allmän festlokal i anslutning  
till hamnen

Skärhamnsås är en fin  
utsiktsplats och bör hanteras  
mer varsamt

Subventionerade kajplatser  
för kulturmärkta segelfartyg  
och fiskebåtar

Minskar antalet båtplatser?

Lekplats

Bevara grönområden

Ingen bergsprängning

Utomhusscen för uppträdande

Plats för kulturella  
verksamheter

Undvik urbanisering

Möjliggör social aktivitet

Varför skybar?

**Kulturcentrum**

**Knyt samman hamnen  
med Krabbedammen och Dr  
Ljungrens villa**

**Har kommunen resurser för  
en ökad befolkning?**

**Hur påverkas befintliga  
verksamheter?**

**Bygg inte flera  
konferensanläggningar på  
samma plats**

**Möjlighet med högskola  
(Chalmersfilial?)**

**Använd lokalt förankrat  
platsnamn och kalla inte  
platsen för "Centrum"**

” Kan man i denna plan föreställa sig att någonstans sitter det små pojkar och flickor och tittar på småfisk och metar krabbor? Annars är vi inte på en skärgårdsö och det var väl det vi ville?”

” Tillvänjningsfasen är den viktigaste i all utveckling...”

” Öckerö är en fantastisk plats och vår nuvarande parkering med asfalt och stenstaket är pinsamt att visa besökare!”

” Detta skulle bli ett lyft för kommunen.”

” Öckerö vinner på att skapa en mötesplats med service så att man kan inte behöver åka in till Göteborg.”

- ” Plus för mig är båken och husen upp mot berget och Solhöjden... Minus är de stora husen på hamnplanen.” ”Gör om gör rätt!”
- ” Helt fantastiskt förslag, tuta och kör och börja gräva NU.”
- ” Så förutsägbart och 2010-ish.”
- ” Glöm inte vår historia”
- ” Öckerö hamnplan behöver mer liv och rörelse – fler affärer, caféer m.m.”
- ” Det behövs verkligen rustas upp i området och detta är ett bra steg i den riktningen.”

**Tack för ditt engagemang!**





ÖCKERÖ KOMMUN

Detaljplan för

# Öckerö nya centrum

Öckerö, Öckerö kommun

Dnr: 0193/15

Upprättad 2017-02-16

Reviderad 2018-04-12

---

## BEHOVSBEDÖMNING

---







**Rådhuset Arkitekter**

Box 114

451 16 Uddevalla

Tel: 0522 - 65 66 67

[www.radhuset.se](http://www.radhuset.se)

Uppdragsnummer: 15010

## Allmänt

Syftet med behovsbedömningen är att avgöra om planens genomförande kan komma att innebära betydande miljöpåverkan eller inte. Om planens genomförande kan antas innebära betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning genomföras och en miljökonsekvensbeskrivning upprättas.

Kommunen ska efter samråd med länsstyrelsen ta ställning till om planen bedöms medföra risk för betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen har redan i programsamrådet gjort bedömningen att det inte är risk för betydande miljöpåverkan.

Efter programskedet har vissa förändringar gjorts av förslaget för området. Nytt samråd om behovsbedömningen har därför genomförts med Länsstyrelsen i samband med samråd om planförslaget.

Länsstyrelsen angav i reviderat yttrande 2017-06-13 att det inte går att utsluta att planen inte innebär betydande miljöpåverkan utifrån nu kända förhållanden. Som skäl för bedömningen angavs planens påverkan på sitt omland ur två perspektiv:

- planens påverkan på väg 155 i Göteborgs kommun, vägen är idag mycket belastad och stora framkomlighetsproblem föreligger samt trafiksäkerhetsproblem.
- planens påverkan på MKN för vattenförekomsten Stora Kalvsund. Med påverkan på MKN avsågs risk för påverkan vid breddning av spillvatten samt behov av åtgärder för att öka kapaciteten i kommunens reningsverk.

Efter samrådet har kommunen utrett den miljöpåverkan planförslaget bidrar med på väg 155 i Göteborgs kommun. Kommunen har även påbörjat en utredning i syfte att beräkna flöden och kapacitet i spill- och dricksvatten för hela kommunen. Kommunstyrelsen väntas under våren 2018 fatta ett inriktningsbeslut om att inom en tioårsperiod ha ett nytt reningsverk på plats i kommunen. Behovsbedömningen har reviderats med de nya uppgifter som kommit fram efter samrådet. Den reviderade behovsbedömningen ska ligga till grund för förnyat samråd med Länsstyrelsen innan planförslaget skickas ut på granskning.

## Planens syfte och huvuddrag

Planen syftar till att utveckla och stärka befintligt centrum på Öckerö. Målet är att skapa ett kommuncentrum för kommuninvånarna med servicefunktioner och bostäder. Planförslaget ger möjlighet att bygga verksamheter, handel, service, bostäder, hotell, förskola och parkering på och i anslutning till hamnplan samt bostäder och lokaler för förskola och vård på Skärhamnsås – ett höjdparti väster om hamnplan.

## Förslag till ställningstagande

Planens genomförande bedöms sammantaget *inte* medföra en betydande miljöpåverkan. En särskild MKB ska därför inte upprättas.

### Motiv till bedömningen

Planförslaget bedöms vara förenligt med bestämmelserna i Miljöbalken. Utbyggnaden utgör en komplettering i direkt anslutning till befintlig bebyggelse. Delar av området är redan i dagsläget ianspråktaget. Planens genomförande bedöms inte medföra någon betydande påverkan på några höga natur- och kulturvärden, värden på friluftslivet eller på riksintressen.

Miljökvalitetsnormer bedöms inte överskridas till följd av planens genomförande. Planen bedöms medföra en förbättring avseende föroreningar i dagvatten jämfört med nuläget. Med den utveckling som råder i Öckerö kommun som helhet förväntas kommunens reningsverk på Pinan nå kapacitetstaket. Kommunen utreder för närvarande kapaciteten i spillvattensystemet. Utredningen kommer sannolikt utmynna i att det finns behov av ett nytt reningsverk och Kommunstyrelsen väntas under våren 2018 fatta beslut om att ha ett sådant på plats i kommunen inom en tioårsperiod. Under tiden kan vissa åtgärder genomföras för att upprätthålla kapaciteten genom att inläckaget av ovidkommande vatten i spillvattensystemet begränsas. Med de åtgärder som kommunen arbetar med bedöms MKN för vattenförekomsten Stora Kalvsund inte påverkas negativt av planen.

Området på och runt hamnplan är påverkat av buller från vägtrafik och från närliggande verksamheter. Bullerfrågan behöver beaktas i planarbetet så att en god boendemiljö kan nås. Befintliga verksamheters möjligheter att finnas kvar ska inte inskränkas på grund av den nya bebyggelsen. Bullerutredning har gjorts för planen. Planförslaget har utformats så att riktvärden avseende buller från såväl trafik som verksamheter klaras.

Trafik från Öckerö mot Göteborg och fastlandet går på väg 155, som är hårt belastad. Detaljplanen bedöms medföra en ökning av trafiken på vägen med cirka 7-13 fordon per timme i den mest belastade riktningen i högrafik. Utöver detta tillkommer positiva effekter i form av mjuka faktorer som bedöms motsvara en minskning med 0,5 fordon per timme. Dessutom tillkommer synergieffekter som ett centrum kommer att ge, då invånarna i större utsträckning än idag kan arbeta här och utföra mera av sin dagliga service. Planens innehåll av bostäder, verksamheter och centrumbildning i ett kollektivtrafknära läge bedöms som mycket gynnsamt för kommunens utveckling och för kommunens möjlighet att arbeta långsiktigt med att förändra resvanor och resmönster. Tillsammans med inarbetade åtgärder för att begränsa trafikalstringen och pågående strategiska arbeten inom kommunen bedöms planen inte påverka väg 155 negativt. Den tillkommande trafiken bedöms ur ett miljöperspektiv ha en ytterst liten påverkan. Bullernivåer och hälsoeffekter från den nya trafiken bedöms vara försumbara vid väg 155.

## Bedömning av påverkan

På följande sidor följer en sammanställning över vilken påverkan som i detta skede bedöms uppkomma till följd av planförslagets genomförande.

Bestämmelser/riktlinjer och skyddsvärden			
	Ja	Nej	Kommentarer
<b>Riksintressen/Natura 2000</b>			
Berör planen:			
- område av riksintresse för naturvärden?		X	
- område av riksintresse för kulturmiljövärden?		X	
- område av riksintresse för det rörliga friluftslivet?		X	
- område som ingår i nätverket Natura 2000?		X	
- övriga riksintressen?	X		Öckerö hamn är en fiskehamn av riksintresse. Fiskebåtarna lägger till längs en pir sydost om hamnplan. Fiskehamnen är i nuläget (intervju ordförande i Yrkesfiskarna avd 1 Norra Skärgården, 2017-07-04) inte hemmahamn för någon fiskebåt. I planförslaget säkerställs tillgängligheten till hamnområdet genom gata inom allmän plats.
- särskilda hushållningsbestämmelser enl MB 4 kap?	X		Hela Öckerö omfattas av särskilda hushållningsbestämmelser enl MB 4 kap 4 §. Planen syftar till att utveckla befintlig tätort och det lokala näringslivet. Planen innebär en påverkan på landskapsbilden runt Öckerö hamn, men förslaget bedöms inte medföra påtaglig skada på de värden som ligger till grund för bestämmelserna. Ett genomförande av planen bedöms därmed vara förenligt med bestämmelserna i miljöbalkens 4:e kapitel.

<p><b>Skydd av områden</b></p> <p>Berörs området av 7 kap miljöbalken (natur/kulturresevat, strandskydd, biotopskyddsområden, vattenskyddsområde o dyl)</p>	X		<p>Planområdet berörs av strandskyddsbestämmelser. I nuläget är strandskyddet upphävt inom området. I samband med att detaljplanen antas och ersätter befintlig detaljplan återinträder strandskyddet.</p> <p>För den föreslagna exploateringen anges följande skäl för upphävande enl MB 7 kap 18 c §:</p> <p><b>Skäl 5.</b> behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området</p> <p>I viss mån även:</p> <p><b>Skäl 1.</b> redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften</p>
<p><b>Fornlämningar</b></p> <p>Berörs registrerade fornlämningar, kulturhistoriska lämningar eller byggnadsminnen?</p>		X	
<p><b>Gällande planer</b></p> <p>Har planen en annan inriktning än vad som anges i FÖP/ÖP?</p>		X	<p>Planen har i princip samma inriktning som anges i ÖP.</p>
<p>Berörs andra kommunala, planer, policys eller program?</p>	X		<p>Ett planprogram togs fram år 2011 där planområdet ingick. Planförslaget stämmer till stora delar överrens med programmet. Inriktningen för föreslagen bebyggelse på Skärhamnsås har dock ändrats till viss del - flerbostadshus och radhus föreslås istället för parhus i syfte att möta det stora behovet av bostäder, framförallt av lägenheter i flerbostadshus, inom kommunen.</p> <p>Kommunen har tagit fram ett bostadsförsörjningsprogram för 2015-2020. I programmet anges att det inom kommunen i första hand ska ske ett byggande av flerbostadshus med lägenheter, i form av ägarätter, bostadsrätter och hyresrätter. Bakgrunden till att kommunen vill prioritera flerbostadshus är att stora delar av det befintliga bostadsbeståndet består av småhus. Planens syfte stämmer väl överrens med</p>

			intentionerna i bostadsförsörjningsprogrammet.  Kommunen har formulerat en strategi för trafiksystemets utveckling. Trafikstrategins mål är att skapa ett långsiktigt hållbart trafiksystem. Detaljplanen bedöms vara en av de viktigaste planerna för att skapa förutsättningar för mera hållbart resande kommunen och är därmed ett viktigt steg i riktning mot kommunens trafikstrategi.
<b>Skyddsavstånd</b> Berörs planen av skyddsavstånd?		X	Omgivande verksamheter bedöms inte utgöra någon allvarlig risk avseende personskador.
<b>Påverkan på miljön</b>			
	<b>Ja</b>	<b>Nej</b>	<b>Kommentarer</b>
<b>Naturmiljö</b> Berörs område som utpekats värdefulla i:			
- Länsstyrelsens inventeringar?		X	
- kommunalt naturvårdsprogram/ kommunal naturvårdsplan?	X		Ett område i anslutning till föreslagen rondell i planområdets södra del berör en mindre del av <i>Lammholmen och strandängar väster om Lammholmen</i> (område 18), med högt naturvärde, klass 2 enligt naturvårdsprogrammet. En kompletterande naturinventering har gjorts i området under planarbetet. Enligt inventeringen har den del av strandängarna som berörs av planen naturvärde, klass 3.

<p>- naturinventering för projektet?</p>	<p>X</p>		<p>Hela bergpartiet Skärhamnsås och berörda strandängar väster om Lammholmen har naturvärden, klass 3, enligt den naturinventering som tagits fram för planen. Området delas in i fem delområden med olika karaktär:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Delområde 1, tomt- och gräsmark</li> <li>• Delområde 2, Lövdunge</li> <li>• Delområde 3, Hällmarker</li> <li>• Delområde 4, Blockrik mark</li> <li>• Delområde 5, Strandmiljö</li> </ul> <p>Huvuddelen av området utgörs av hällmarker. Hällmarkerna placeras i naturvärdesklass 3 då de utgör en speciell, delvis kulturskapad hedmiljö. Naturtypen är emellertid mycket vanlig i Bohusläns kusttrakter. I planförslaget sparas delar av hällmarkerna som natur.</p> <p>Inom planområdet finns ett par värdefulla träd.</p>
<p>- kommunens översiktsplan som ekologiskt känsligt?</p>		<p>X</p>	
<p>- skogsstyrelsens inventeringar av nyckelbiotoper, naturvärdes-objekt eller sumpskogar?</p>		<p>X</p>	
<p>Kan planens genomförande orsaka förändrade förutsättningar för växt- eller djurarter i området?</p>	<p>X</p>		<p>Skärhamnsås med naturvärden klass 3, får till stora delar en annan karaktär, med bebyggelse, vägar och parkeringsplatser. Delar av hällmarksområdet sparas som naturmark. Förutsättningarna för de växt- och djurarter som finns i området kommer därmed att förändras inom delar av området.</p>
<p>Påverkas någon hotad växt- eller djurart, hotat växtsamhälle eller rödlistade arter?</p>	<p>X</p>		<p>Enligt naturvärdesinventeringen noterades Ask (rödlistad i kategori EN) och skogsalm (CR) inom området under fältbesök. Flera av träden var angripna av askskottsjuka och almsjuka som dödar träden. Med föreslagen utformning av planförslaget kommer träden inte kunna sparas.</p>

			<p>På Artportalen har fynd av duvhök NT, silltrut NT, gråtrut VU och Hussvala VU inrapporterats inom lokalen Skärhamnsberget under perioden 1980-2015.</p> <p>Delområde 4, ett stenfält i en sydvänd brant, kan utgöra viloplats för grod- och kräldjur, som är fridlysta enligt 6 § i artskyddsförordningen. Planförslaget innebär att delar av stenröset kommer tas bort eller flyttas.</p> <p>De ingrepp i miljöerna på Skärhamnsås som följer av planförslaget bedöms sammantaget inte innebära att några fridlysta arters bevarandestatus riskerar att påverkas negativt.</p>
Krävs dispens från Artskyddsförordningen?		X	Artskyddsförordningens förbud bedöms inte aktualiseras av planen.
<b>Kulturmiljö</b> Berörs kulturhistoriskt värdefull bebyggelse eller bebyggelsemiljö?		X	
<b>Landskapsbild</b> Försämras någon vacker utsikt eller andra särskilda skönhetsvärden i landskapet?	X		Öckerös siluett påverkas av föreslagen bebyggelse på Skärhamnsås, i synnerhet sett på håll från vattnet. Landskapet är redan påverkat av bebyggelse, men placeringen av höga byggnader på berget bryter mot övrigt bebyggelsemönster på Öckerö. Ingen bebyggelse föreslås bli högre än kyrktornet - Öckerös högsta byggnad.
<b>Rekreation och friluftsliv</b> Påverkas kvalitéer för friluftslivet genom ingrepp i övergripande grönstruktur eller genom att bostadsnära natur eller lektytor ianspråkats?		X	Inom planområdet finns inga stigar eller områden med särskilda värden för friluftslivet. Skärhamnsås används i viss mån av barn som rör sig i området. I närområdet finns dock andra ytor och höjdparter som är mer frekvent använda. Delar av hällmarkerna bevaras som naturmark i planförslaget.



<b>Vatten</b>			
Kan planens genomförande innebära:			
- arbete i vatten?		X	Planområdet omfattar ej vattenområde.
- att anmälan/tillstånd till vattenverksamhet krävs?		X	Inga åtgärder föreslås i vattenområde. Om åtgärder krävs i anslutande vattenområde i samband med att kajkanten höjs eller vid anläggande av rondell <b>alternativt om någon åtgärd inom planområdet innebär avledning av grundvatten</b> ska en anmälan alternativt tillståndsansökan för vattenverksamhet lämnas in till Länsstyrelsen innan åtgärderna påbörjas.
- markavvattning?		X	<b>I planen föreslås ett översvämningsskydd på hamnplan. Översvämningsskyddet ligger inte inom vattenområde och har till syfte att skydda området vid extrema högvatten i anslutande vattenområde. Skyddet bedöms inte innebära markavvattning.</b>
- förändring av grundvatten- eller ytvattenkvaliteten, p g a exempelvis förorenat dagvatten?		X	Utformningen av planförslaget, med huvuddelen av föreslagna parkeringsytor förlagda i underjordiska garage <b>eller parkeringshus</b> , tillsammans med rening av dagvatten från markparkering genom oljeavskiljare med slamfång, bedöms sammantaget ge en förbättring avseende föroreningar i dagvatten jämfört med nuläget.
- förändrat flöde i eller till något vattendrag, sjö eller havsområde, p g a exempelvis dagvatten?		X	<b>Dagvatten från planområdet ska fördröjas, vilket innebär att flödet till havet blir jämnare.</b>
- påverkan på vattentillgången i någon yt- eller grundvattentäkt?		X	
- ingrepp i vattenområde?		X	Planområdet berör ej vattenområde, <b>se kommentar om vattenverksamhet ovan.</b>

Påverkan på hushållning med mark, vatten och andra resurser			
	Ja	Nej	Kommentarer
<b>Mark- och vattenanvändning</b> Kan ett plangenomförande medföra avsevärd förändring av mark- och vattenanvändningen i området?	X		Planens genomförande innebär att Skärhamnsås får en till stora delar förändrad markanvändning, från naturområde till bostadsområde.
Kan ett plangenomförande medföra stora omflyttningar av massor?	X		Exploatering på Skärhamnsås innebär bergschakt i samband med att bebyggelse ska grundläggas och vägar ska anläggas. Massorna kan dels flyttas om lokalt inom planområdet och dels användas <b>till projekt i närområdet</b> . Planens genomförande bedöms därför inte generera någon större mängd transporter till och från området i samband med att schaktarbeten genomförs.
<b>Stora opåverkade områden</b> Berörs något stort opåverkat område enl MB 3 kap?		X	
<b>Areella näringar</b> Påverkas jordbruk, skogsbruk, djurhållningen eller yrkesfiske?		X	Öckerö hamn är en fiskehamn av riksintresse. <b>Hamnen är i nuläget (intervju ordförande i Yrkesfiskarna avd 1 Norra Skärgården, 2017-07-04) inte hemmahamn för någon fiskebåt.</b> Tillgängligheten till fiskehamnen beaktas i planförslaget.
<b>Naturresurser</b> Bidrar planen till att någon naturresurs som inte är förnybar tas i anspråk?		X	

<p><b>Transporter och kommunikationer</b></p> <p>Berörs viktiga transport- eller kommunikationsleder?</p>	X		<p>All trafik från Öckerö till fastlandet går via väg 155. Väg 155 är hårt belastad, framför allt i högtrafik. En trafikutredning med fokus på trafikalstring har tagits fram för planen.</p> <p>Detaljplanen bedöms medföra en ökning av trafiken på väg 155 med cirka 7-13 fordon per timme i den mest belastade riktningen i högtrafik. Utöver detta tillkommer positiva effekter i form av mjuka faktorer som bedöms motsvara en minskning med 0,5 fordon per timme. Dessutom tillkommer synergieffekter som ett centrum kommer att ge, då invånarna i större utsträckning än idag kan arbeta här och utföra mera av sin dagliga service.</p> <p>Den tillkommande trafiken bedöms ur ett miljöperspektiv ha en ytterst liten påverkan. Bullernivåer och hälsoeffekter från den nya trafiken bedöms vara försumbara vid väg 155. Ökade trafikköer till följd av detaljplanens utveckling är osannolika. Räddningstjänsten i kommunen är i liten grad beroende av hjälp från fastlandet och påverkas inte, annat än i undantagsfall av trafiksituationen på väg 155.</p>
<p><b>Alternativ lokalisering</b></p> <p>Har alternativ lokalisering prövats?</p>		X	<p>Inga alternativa lägen har prövats för utveckling av Öckerö centrum. Däremot har flera alternativa lägen utretts för tillfartsväg till Skärhamnsås.</p>
<p><b>Påverkan på människors hälsa och säkerhet</b></p>			
	Ja	Nej	Kommentarer
<p><b>Störningar</b></p> <p>Kan planens genomförande orsaka:</p>			
<p>- väsentliga luftutsläpp eller försämring av luftkvalitén?</p>		X	
<p>- obehaglig lukt?</p>		X	

- att människor exponeras för ljudnivåer över rekommenderade gränsvärden?		X	Det finns risk för bullerstörningar, dels från biltrafik och dels från verksamheter. Anpassningar har gjorts av placering och utformning av bostadsbebyggelse så att riktvärden för buller från vägtrafik och verksamheter klaras.
- störande vibrationer?		X	
<b>Säkerhet</b> Kan planens genomförande orsaka:			
- explosionsrisk?		X	
- risk för utsläpp av särskilt miljö- och hälsofarliga eller allergiframkallande ämnen?		X	
- risk för att människor utsätts för strålning?		X	
- risk för översvämning?		X	Hela hamnplan och befintlig bebyggelse väster om rondellen samt ett mindre område i planområdets norra del ligger inom låglänta områden som riskerar att översvämmas vid höga vattenstånd. Översvämningsfrågan hanteras genom att ytan på hamnplan höjs mot öster och får funktion som en vall. Översvämningskyddet ska vara påbyggnadsbart.
- risk för erosion, skred eller ras?		X	En bergteknisk utredning har tagits fram för planen. Rensning och förstärkning kan behövas efter eventuell bergschakt. Ett instabilt parti längs befintlig skärning mot Hönövägen behöver rensas och eventuellt förstärkas.
- risk för att människor utsätts för annan fara?		X	

Finns förorenad mark?	X		En miljöteknisk markundersökning har gjorts inom hamnplan och området vid Norgårdsvägen. Området är ställvis förorenat och ska saneras innan ny bebyggelse uppförs.
Skapas trafik- eller trafiksäkerhetsproblem?		X	Planen innebär att fler människor kommer att röra sig inom området och att trafiken ökar lokalt. Föreslagen rondell vid tillfart till Lammholmens industriområde bedöms dämpa hastigheten genom centrum. Planförslaget ger även utrymme att genomföra åtgärder i syfte att förbättra miljön för gående och cyklister inom området.
Övrigt			
	Ja	Nej	Kommentarer
Kommer gällande miljökvalitetsnormer enligt 5 kap miljöbalken att överskridas?		X	Planen bedöms medföra en förbättring avseende föroreningar i dagvatten jämfört med nuläget. Kommunen utreder för närvarande kapaciteten i spillvattensystemet. Utredningen kommer sannolikt mynna ut i att det finns behov av ett nytt reningsverk inom kommunen. Under tiden kan vissa åtgärder genomföras för att upprätthålla kapaciteten genom att inläckaget av ovidkommande vatten i spillvattensystemet begränsas. Med de åtgärder som kommunen arbetar med bedöms MKN för vattenförekomsten Stora Kalvsund inte påverkas negativt av planen.  Planen bedöms inte medföra risk för överskridanden av MKN för luft.
Kommer verksamheter som planen tillåter eller iordningställandet av planområdet kräva en anmälan eller tillstånd enligt miljöbalken?		X	
Finns det risk att planens genomförande medför effekter som motverkar de nationella, regionala eller lokala miljömålen?		X	

Effekterna av planens genomförande – samlad bedömning	
Har planen stor omfattning geografiskt? Får planen miljöeffekter inom ett stort geografiskt område?	Planen omfattar ett stort geografiskt område på Öckerö. Miljöeffekterna bedöms dock till huvuddel vara begränsade till planområdet.
Får planens genomförande effekter som var för sig är begränsade men tillsammans kan vara betydande?	Planens genomförande bedöms sammantaget inte medföra några betydande effekter.
Blir effekterna varaktiga och irreversibla?	Effekterna av en förändrad markanvändning på berget blir varaktiga och irreversibla. Området hyser dock inte så höga värden för naturvård, friluftsliv etc att påverkan blir betydande.
Ger ett genomförande av planen som helhet negativ effekt på miljön, hälsan eller hushållningen med mark och vatten?	Ett genomförande av planen som helhet bedöms endast ge mindre negativa effekter på miljön och hälsan.
Bidrar planen på ett betydande sätt till ökade utsläpp av växthusgaser?	Planen möjliggör en ökad service, fler bostäder i kollektivtrafiknära lägen och fler arbetstillfällen på Öckerö. Planen ger förutsättningar för ändrade resvanor och resmönster i hela kommunen och bedöms medföra begränsade utsläpp av växthusgaser.
Innebär planen betydande risker för människor och/eller bebyggd miljö vid ett förändrat klimat?	Delar av planområdet är låglänt och riskerar att översvämmas vid ett förändrat klimat. Risken för översvämningar vid höga vattennivåer hanteras med en höjning av hamnplan. Vid höga vattenstånd pumpas dagvatten över kajkant/översvämningsskydd. Med föreslagna åtgärder bedöms planförslaget inte ge någon ökad risk för vare sig människor eller bebyggd miljö vid ett förändrat klimat.
Innebär planen betydande miljöpåverkan i närliggande kommuner?	Nej, planen medför ingen större miljöpåverkan i närliggande kommuner. Bullernivåer och hälsoeffekter från den nya trafiken bedöms vara försumbara för boende runt väg 155 i Göteborgs kommun.

Petter Leyman, Planarkitekt

Öckerö kommun, Plan-, Bygg-, och Miljöenheten



ÖCKERÖ KOMMUN

# GESTALTNINGSPRINCIPER

## ANTAGANDEHANDLING



DETALJPLAN FÖR

---

# ÖCKERÖ NYA CENTRUM

## ÖCKERÖ, ÖCKERÖ KOMMUN

## Innehåll

Inledning.....	3
Syfte och mål.....	4
Tillgänglighet.....	4
Torg, Gator och parkeringar.....	4
Mark, beläggning och plantering.....	5
Slänter och murar .....	6
Belysning .....	6
Möblering.....	8
Skyltar.....	8
Bebyggelse .....	9

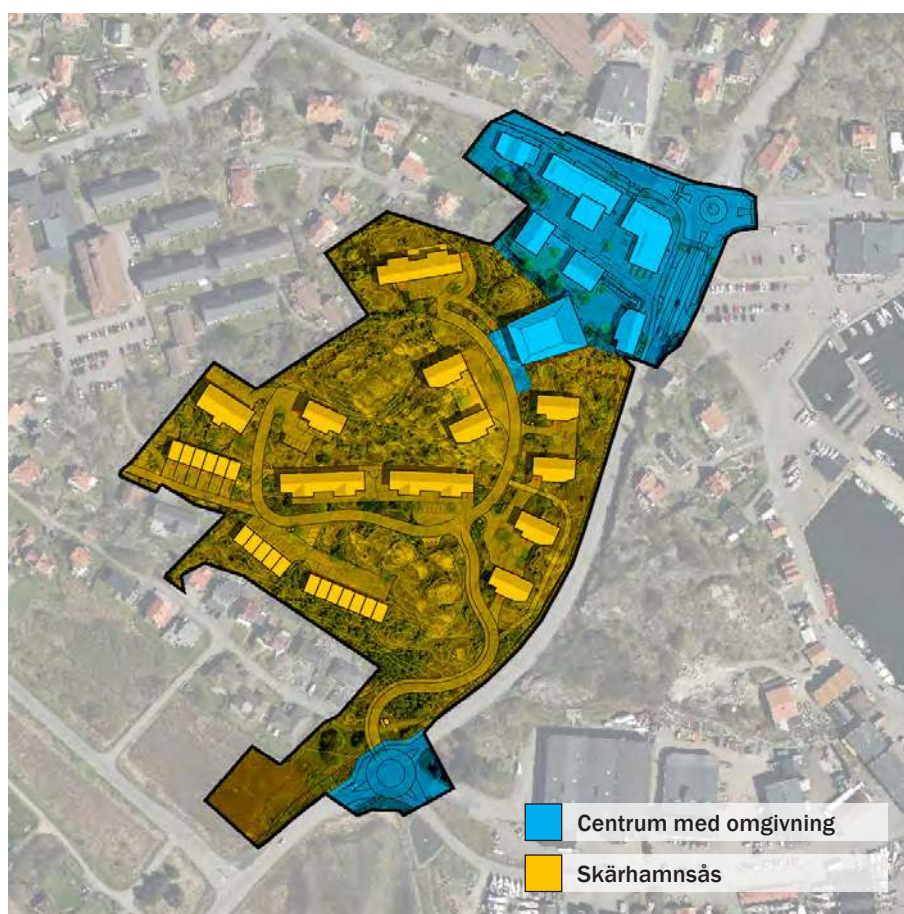


## INLEDNING

Planförslaget för Öckerö Nya Centrum är den hittills största detaljplan som tagits fram i kommunen. Gestaltungsfrågan har varit viktig i dialogarbetet kring planen och synpunkter på hur området ska utformas har engagerat såväl allmänhet som politiker. Principerna nedan tar fasta på vikten av gestaltning som ett användbart redskap för att skapa god bebyggelse och goda miljöer i kommunens framtida centrum.

Gestaltungsprinciperna för Öckerö Nya Centrum är en bilaga till detaljplanens planbeskrivning och har inte någon egen rättsverkan utan ska ses som ett stöd i tolkningen av planförslagets intentioner. Inför bygglovsgivning bör kommunens planenhet konsulteras i egenskap av sakkunniga inom arkitektur- och gestaltungsfrågor vid tolkningen av innehållet.

Dokumentet hänvisar dels till generella principer som gäller hela planområdet och dels till specifika principer för områden med utpräglad användning (Centrum med omgivning samt Skärhamnsås). Utbredning av sistnämnda områden visas i illustrationen nedan.



*Illustration: Områden med utpräglad användning*

## **SYFTE OCH MÅL**

Syftet med gestaltungsprinciperna för Öckerö Nya Centrum är primärt att vara vägledande vid utformningen av allmän platsmark men de ger även vissa riktlinjer för kvartersmarkens utformning. Principerna ska bidra till att sätta ramar för nyexploatering och upprustning av befintliga platser inom och i anslutning till området.

Målet är att gestaltungsprinciperna ska bidra till ett omsorgsfullt utformat Öckerö Nya Centrum som är attraktivt och välkomnande för alla.

## **TILLGÄNGLIGHET**

### **Generella principer**

Utemiljöerna i och runt Öckerö Nya Centrum ska vara tillgängliga för så många som möjligt och tillgängligheten ska därför alltid beaktas vid utformning av allmän platsmark och kvartersmark.

Projektering av utemiljön ska följa krav satta i BBR och de råd som anges i ALM (Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga), samt HIN (Boverkets föreskrifter och allmänna råd om avhjälpna hinder till och i lokaler dit allmänheten har tillträde och på allmänna platser).

## **TORG, GATOR OCH PARKERINGAR**

### **Generella principer**

Vid gestaltningen av torg och gator utan biltrafik bör särskild omsorg läggas vid barn och ungas behov. Utemiljön bör vara inbjudande och inspirerande och stimulera till rörelse och rekreation.

Gatornas utformning ska tvinga bilister till låg hastighet vid övergångsställen och i områden där blandtrafik är mest förekommande. På så sätt ökas uppmärksamheten och möjligheterna att identifiera flöden och målpunkter.

Gång- och cykelvägar bör också utformas så att de bildar tydliga stråk för att lätt kunna orientera sig. Cykeltrafik ska ske på separata cykelbanor i möjligaste mån.

Parkeringsytor bör vara tydligt anvisade. Markparkeringar ska utformas så att utbackning på intilliggande gator undviks.

### **Centrum med omgivning**

Torgytorna bör gestaltas för möten mellan människor, med en trivsamt och trygg miljö. Skulpturala element med anknytning till platsens historia kan med fördel placeras på torg eller öppna platser.

Avskiljande element i form av varierad markbeläggning mellan olika funktioner i gaturummet rekommenderas. Kantsten bör vara av granit.

### **Skärhamnsås**

Allmänna platser bör gestaltas med beaktning av områdets karaktär. Materialval bör bidra till detta genom inslag av naturmaterial och gator för biltrafik kan med fördel utformas så att upplevelsen av att befinna sig i ett bostadsområde med omgivande natur blir tydlig. Detta kan exempelvis ske genom planteringar längs valda delar av gatan och markerade zoner vid förgårdsmark och bostadshusens entréer.

## **MARK, BELÄGGNING OCH PLANTERING**

### **Generella principer**

Markbeläggningen bör vara i en grå färgskala. Användning av armerat gräs eller genomsläpplig betongsten kan användas där naturmark möter parkeringsplats eller gårdsytor, men också på valda markparkeringar och stråk där centrumkaraktären är mindre framträdande. Utformning av infiltrationsmark och dammar för dagvatten ska utformas med naturkaraktär.

Planteringar och träarter kan variera i olika gaturum men valet av arter och typer bör vara enhetligt för olika sekvenser. Avståndet mellan träd och fasad bör vara så stort att trädet inte behöver beskäras i onödan. Inga träd bör planteras närmare än 3 meter från fasad.

### **Centrum med omgivning**

Markbeläggningen i området bör bestå av en kombination av plattor, gatsten och asfalt. Markbeläggning på vältrafikerade gång- och cykelbanor och på torgytorna kan ges särskild vikt för att förstärka en mer urban miljö. Cykelbanor bör vara asfalterade.

I centrala delar kan gator där genomfartstrafik för motorfordon dominerar beläggas med annat material än asfalt för att markera centrumfunktionen och bidra till sänkta hastigheter. Däremot ska mycket ojämn beläggning inte användas på dessa gator då det bidrar till buller.

### **Skärhamnsås**

Mark och beläggning bör bidra till områdets karaktär som naturmark genom inslag av naturmaterial. I utpräglade naturområden kan mindre gång- och cykelstråk vara grusade. Huvudstråk för gång och cykel bör däremot vara asfalterade.

## **SLÄNTER OCH MURAR**

### **Generella principer**

Sprängkanter och slanter ska undvikas så långt det är möjligt. Där sådana ändå behövs ska höjderna minimeras. Maximal höjd för stödmurar bör inte överstiga 1,2 meter. Vid behov av högre stödmurar ska marken terrasseras med flera murar där plats medges.

### **Skärhamnsås**

Vid schakt för vägar ska slanter utformas så naturligt som möjligt, både med avseende på jordschakt och bergschakt. Eventuell plantering ska ske med arter som passar den befintliga floran. Bergsknallar och grönområden som sparas bör behandlas på sådant sätt att de har kvar sin karaktär av orörd natur.

## **BELYSNING**

### **Allmänt**

God belysning handlar inte bara om rätt ljusmängd utan även om hur en miljö är upplyst. Alltför likriktad och enformig belysning medför platta och svårorienterade miljöer. Övergången mellan ljus och mörker bör ske gradvis eftersom skuggverkan och mörkare partier spelar en viktig roll i hur miljöerna upplevs. Placeringen av armaturer och ljusets riktning är också viktiga faktorer för att uppnå goda ljuskvaliteter.

Ljussättningen i Öckerö Nya Centrum ska vara varierad och med en god samverkan mellan olika ljuskällor. Det är även viktigt att kvarter-smarkens belysning harmonierar med den allmänna platsmarkens för att uppnå en god helhet.

### **Generella principer**

Belysningen ska riktas åt rätt håll och vara bländfri. Indirekt och reflekterande ljus kan med fördel användas för att modellera ljuset och minska bländningsrisken.

Vid gång- och cykelbanor kan t.ex. kompletterande belysning riktas mot omgivningen för ett mjukare ljus och en överblickbar omgivning. För att undvika onödigt spilljus måste belysningen av omgivningen vara väl avvägd.

Belysningen ska ha rätt placering och placeras på rätt avstånd i förhållande till det som ska belysas. Med placering avses även höjder. Ljuskällor på olika höjder bör eftersträvas eftersom detta bidrar till att skapa intressanta och visuellt tilltalande miljöer. Belysningen ska inte skymmas av hinder, som t.ex. trädkronor.

Belysningen ska betraktas i sin helhet inom hela området, där en variation av ljusmängder beroende på funktion ska eftersträvas. Viktiga målpunkter som t.ex. övergångsställen, korsningar och busshållplatser bör få extra belysning. Effektbelysning av enskilda element som t.ex. skulpturer, möbler, träd och berg kan utgöra positiva inslag för trygghet och miljö. Sådan belysning bör betraktas som en del av helheten och bidra till denna.

Färgåtergivning och ljusutbyte ska hålla en hög standard. För att underlätta orienterbarheten bör färgtemperaturen inte ha för stora variationer inom områden med samma funktion.

Belysningen ska ha lång livslängd och låg energiförbrukning. LED-belysning bör användas i så stor utsträckning som möjligt och där det är möjligt kan också armaturer med valbar solcellsdrift användas för att minska energianvändandet. Armaturer ska vara konstruerade så att byte av ljuskälla enkelt kan ske och de bör ha ett utförande som gör dem svåra att vandalisera.

Körbanors belysning ska vara tillräcklig men inte dominerande. Gator med närliggande bostäder bör ha stolpararmaturer med tät kupa för att inte ge störande spilljus. Samma typ av stolpararmaturer bör användas längs ett stråk och inom ett sammanhängande område. Stolphöjden för gatubelysningen påverkar områdets karaktär. Generellt gäller principen att en variation av höjder bör eftersträvas beroende på användningsområde. En lägre stolpe ger en intim karaktär medan en högre stolpe ger känslan av ett mer offentligt rum. Linhängda eller väggfästa armaturer för gatubelysning bör undvikas.

Gatuenheten i Öckerö Kommun ska konsulteras vid projektering av gatubelysningen för att få rätt höjder och ljuskvaliteter beträffande trafiksäkerheten i området.

## MÖBLERING

### Generella principer

Material- och färgval bör vara återhållet och enkelt. Naturliga material som järn, sten och trä bör användas. Skärgårdens klimat och miljö ska särskilt beaktas med hänsyn till slitage och materialpåverkan. Antalet möbeltyper bör begränsas i urval för att skapa ett mer enhetligt uttryck. Samma typ av möbler bör användas inom områden med likartade funktioner i syfte att förtydliga platsens egenskaper.

I centrala stråk eller där genomströmningen av människor är stor bör sittmöbler och/eller bänkar placeras tätare än i övriga områden som t.ex. natur- eller parkområden.

Papperskorgar ska vara rätt dimensionerade för sin miljö och vara lätta att tömma. Behållarna bör också vara utformade så att de försvårar för djur att komma åt innehållet, t.ex. genom släta sidor och välvda tak. Papperskorgar får inte sitta på belysningsstolpar utan ska vara fristående och bör placeras med täta intervall i starkt frekventerade stråk.

### Centrum med omgivning

Planteringsurnor, amplar och liknande arrangemang bör i formspråk, material och färgsättning samspela med övriga delar i utemiljön.

Räcken kan vara lämpliga vid särskilda övergångar eller där säkerheten för gångtrafikanter är viktig. Pollare avgränsar inte ytor lika markant och är att föredra i områden där många människor är i rörelse men där riktningen inte är lika tydlig. Löstagbara pollare kan vara ett alternativ på platser som behöver flexibla lösningar och där tillfälliga avgränsningar kan vara önskvärda.

Cykelställ ska spridas ut och placeras nära målpunkter. Där cyklar parkeras längre tid, som t.ex. i närheten av busshållplatser, rekommenderas väderskydd över parkeringen i form av tak. Utformning på cykelställ ska möjliggöra fastlåsning av cykeln i ramen.

## SKYLTAR

### Generella principer

Genomtänkt och enhetlig skyltning är ett effektivt sätt att skapa attraktiva miljöer för såväl besökande som boende och affärsidkare. Riktlinjer för skyltar och skyltning ska primärt inhämtas från det kommunala dokumentet *"Skyltprogram för Öckerö Kommun"*.

## **BEBYGGELSE**

### **Generella principer**

Vid placering av bebyggelsen bör lokala vindförhållanden beaktas och hänsyn tas till dominerande vindförhållanden. Grupper av hus ska i möjligaste mån placeras så att kraftiga vindar på platser mellan husen undviks. Projektering av byggnation ska följa krav satta i BBR gällande dagsljus och solljus. Vind- och solstudier kan vid behov utföras samlat inom de olika områdena och i en gemensam modell.

Variation av bebyggelsen inom planområdet är önskvärt men det bör eftersträvas att undvika synliga skillnader i standard mellan hyres- och bostadsrätter, både när det gäller hus- och gårdsutformning.

Fasadmaterial bör huvudsakligen utgöras av naturliga material. Materialkombinationer är välkomna. Fönsterbågar kan med fördel vara i en något avvikande färg för att skapa variationer i fasadens uttryck.

### **Centrum med omgivning**

Utformningen av entréer i de centrala delarna bör varieras för att berika miljön i gatuplan. Entréerna ska vara tydliga.

Lastintag ska placeras och gestaltas så att de utgör minimal negativ påverkan på hela byggnaden och omgivningen.

Sammanhängande och stora fasader utan fönster eller öppningar bör utformas i varierande material för att bryta upp byggnadens volym. Konstnärlig utsmyckning med lokal anknytning kan med fördel användas i detta syfte.

### **Skärhamnsås**

Där utrymme finns bör gårdar innehålla grönska samt gemensam plats för lek och rekreation.



Tornstaden Projektutveckling AB

# Öckerö nya centrum, trafikutredning

## Del Trafikalstring

SLUTRAPPORT

Göteborg 2021-05-24



# Öckerö nya centrum, trafikutredning

Del Trafikalstring

Datum	2021-05-24
Uppdragsnummer	1320020149
Utgåva/Status	SLUTRAPPORT

Harald Lundström  
Uppdragsledare

Harald Lundström  
Handläggare

Sheraz Iqbal  
Granskare

Ramböll Sverige AB  
Box 5343, Vådursgatan 6  
402 27 Göteborg

Telefon 010-615 60 00  
Fax  
[www.ramboll.se](http://www.ramboll.se)

Unr 1320020149

Organisationsnummer 556133-0506

## Sammanfattning

Planen för Öckerö centrum omfattar cirka 300 bostäder och cirka 9 300 m<sup>2</sup> verksamheter varav 1 700 m<sup>2</sup> handel. Cirka 230 nya arbetsplatser bedöms rymmas inom planen, de flesta som kommer att arbeta där är boende inom kommunen. Totalt bedöms området generera cirka 2 000 fordonsrörelser per dygn varav 300 fordonsrörelser per dygn är från bostäderna.

Väg 155 är kommunens enda koppling in mot Göteborg och övriga delar av landet. En åtgärdsvalsstudie har genomförts i syfte att undersöka långsiktigt hållbara lösningar för tillgängligheten och förbindelsen mellan Göteborg och Öckerö. Inga beslut eller förslag är tagna än.

Väg 155 är hårt belastad, framförallt i högtrafik. I högtrafik reser cirka 500 fordon per timme i den mest belastade riktningen till/från Höno. Planen bedöms medföra en trafikökning på väg 155 med cirka 6 till 9 fordon per timma i den mest belastade riktningen i hög trafik, vilket är en ökning med cirka 1,5 procent. Dessa siffror kan reduceras med andra åtgärder som påverkar trafikallsträngen och resmönstren.

Planens innehåll av bostäder, verksamheter och centrumbildning i ett kollektivtrafikhärläge bedöms som mycket gynnsamt både för kommunens utveckling och för påverkan på väg 155.

Kommunens trafikstrategi innebär bland annat att det är nödvändigt med ett förändrat resebeteende och synsätt på biltrafiken för att skapa en positiv utveckling. Strategin skall verka för att minska bilresandet både inom kommunen men också på väg 155. Utöver tillämpning av de åtgärder som är angivna i trafikstrategin används parkeringstal som ligger tämligen långt under kommunens gällande parkeringsnorm, vilket gör att bilinnehavet troligtvis kommer att vara betydligt lägre inom aktuellt planområde än vad det är i de resterande delarna av kommunen. Planförslaget medger parkering i parkeringsgarage vid centrum för boende och besökare. För att hålla nere antalet parkeringsplatser föreslås samutnyttjning av dessa.

Planen tillsammans med övriga faktorer och strategiska arbeten inom kommunen bedöms inte påverka väg 155 negativt. Planen bedöms inte heller påverka hälsoeffekterna i form av buller och luftföroreningar för boende längs väg 155.

## Innehållsförteckning

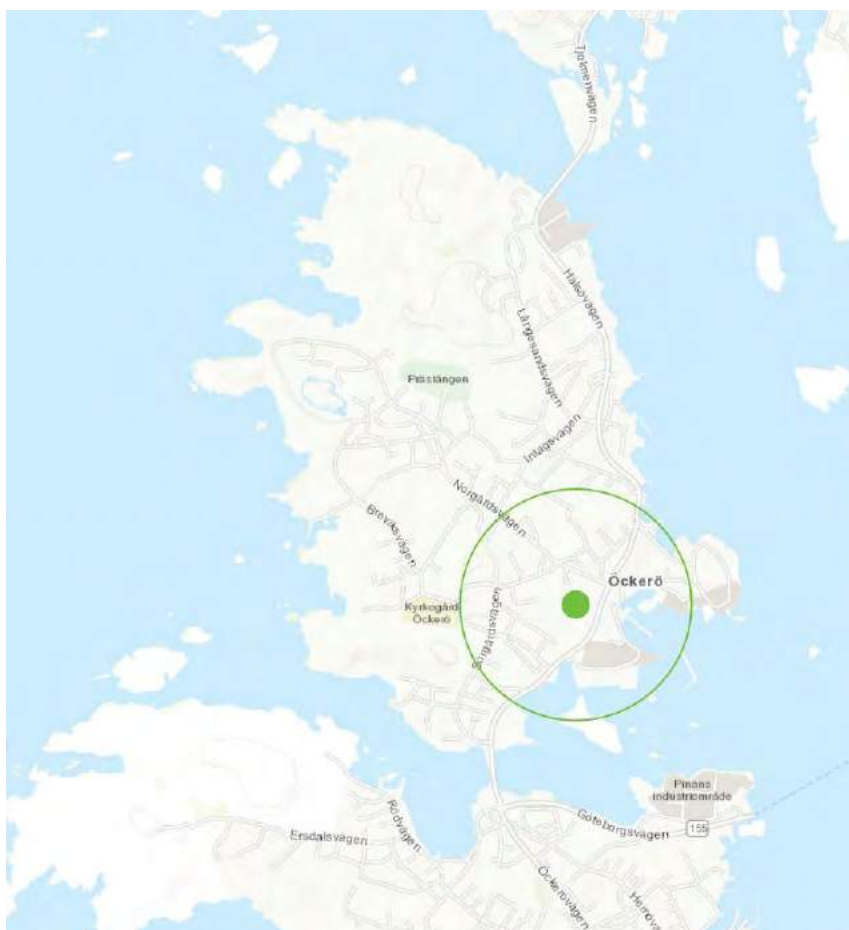
1.	Bakgrund och syfte.....	1
2.	Förutsättningar .....	2
3.	Planerad markanvändning .....	4
4.	Trafikalstring .....	4
4.1	Trafikverkets alstringsverktyg.....	5
4.2	Trafikflöden från detaljplaneområdet .....	6
4.3	Tung trafik på Öckerö kommun.....	6
5.	Väghöjning vid korsning .....	7
6.	Påverkan på väg 155 .....	8
6.1	Trafikpåverkan från planen .....	8
6.2	Trafikstrategi för Öckerö kommun (med etapper).....	11
6.3	Åtgärder som föreslås i Trafikprognos Öckerö.....	12
6.4	Förslag på mjuka åtgärder .....	13
6.4.1	Sammanfattning av effekter .....	14
6.5	Miljökonsekvenser av ny trafik på väg 155.....	15
6.6	Sammanfattning trafikstringens påverkan på väg 155 .....	16
7.	Slutsatser för Öckerö trafikutredning .....	17

## Öckerö centrum, trafikutredning

### 1. Bakgrund och syfte

Denna trafikutredning är underlag till arbetet med detaljplan för Öckerö centrum. I planen ingår en ny centrumbildning med bostäder, kommersiella lokaler och hotell i direkt anslutning till hamnen. Trafikutredningen beskriver hur planen påverkar väg 155 som är den enda bilvägen till Öckerö kommun. Ett nytt centrum kan ge synergieffekter för kommunens befolkning, genom att de inte behöver åka till Göteborg i lika stor utsträckning som tidigare. En åtgärdsvalsstudie har genomförts för att undersöka långsiktigt hållbara lösningar gällande tillgängligheten mellan Göteborg och Öckerö. Inga beslut har tagits och därför redovisas trafikalsstring från detaljplanen utifrån ett scenario utan fast förbindelse och ett scenario med en vägkoppling till fastlandet.

Syftet är att ta fram ett underlag till detaljplanen.



Figur 1. Planområdet är ungefärligt markerat med röd ring, vilket också motsvarar utredningsområdet för denna utredning.

## 2. Förutsättningar

Öckerö kommun består av 10 bebodda öar. År 2017 fanns det cirka 5 200 bostäder i kommunen och cirka 12 920 invånare. Enligt SCB bor det i genomsnitt 2,6 personer per hushåll. Antal personer per lägenhet i flerbostadshus är dock mycket lägre. Antal personer i lägenheter som erbjuds som bostadsrätter är 1,4 personer per lägenhet. Antal personer per lägenhet i specialbostäder är 1,1 personer per lägenhet. Andelen hushåll som bor i flerfamiljshus är cirka 10 %. Då bristen på bostäder är stor i kommunen är det många som hyr i privathus, antingen i källare eller i friggebodar.

### Trafiksystemet

Öckerö kommun har ingen fast förbindelse till Göteborg, all trafikmatning sker med Trafikverkets färjor från Lilla Varholmen. En linje går till Björkö (Björköleden) och en går till Hönö (Hönöleden). Väg 155 är den väg som förbinder Lilla Varholmen och Göteborg. Vägen är hårt belastad med mycket trafik och har kapacitetsproblem i högtrafik. Trafikmängderna framgår av tabellen nedan. I högtrafik är riktning fördelningen 70/30, det vill säga 70 % kör i en riktning och 30 % i den andra. Den mest belastade timman på dygnet är 10 % av dygnsflödet.

Enligt en mätning år 2014 kom cirka 8 100 fordon med färjorna från Öckerö kommun till Lilla Varholmen, 7 100 via Hönöleden och 1 000 via Björköleden. I maxtimmen åker cirka 500 fordon per timma på Hönöleden. All trafik till och från Lilla Varholmen kör väg 155. På eftermiddagarna kan köerna till färjan bli så långa att den påverkar trafik till Hjuvik och Hästevik. Vissa fredagar och andra trafikintensiva dagar kan köerna bli ännu längre. På färjan är det i genomsnitt 1,2 personer i varje bil. Andelen som reser med bil på färjan är 70 %, övriga åker till största delen kollektivt. Viss cykeltrafik förekommer, främst på sommaren.

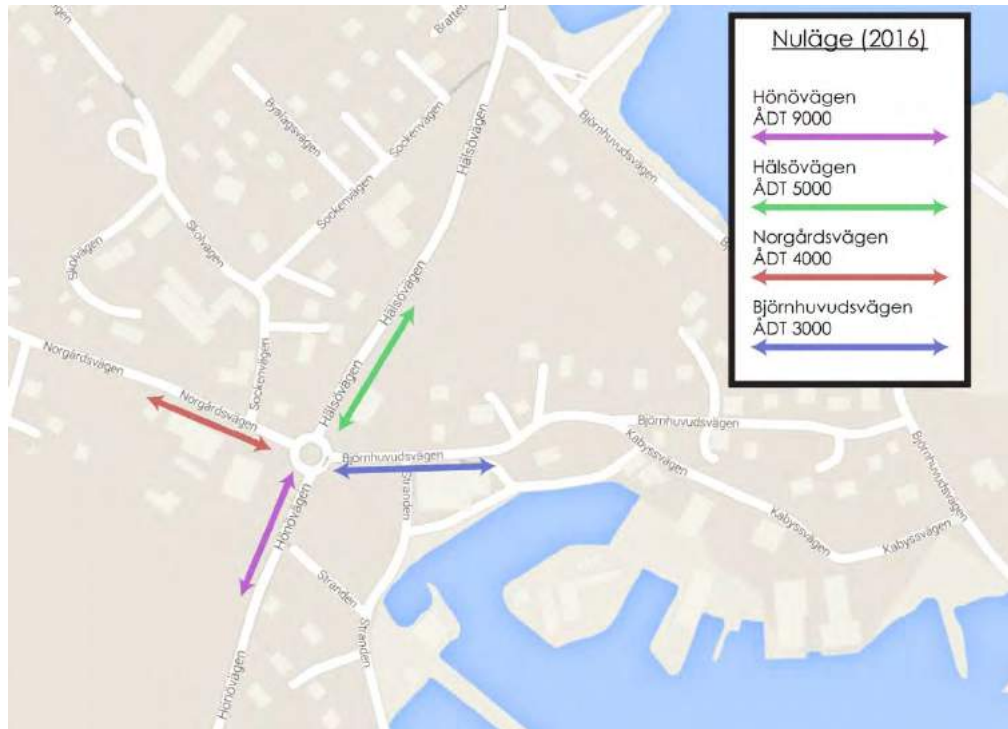
Tabell 1. Trafikmängder på väg 155 år 2014

Sträcka	Antal fordon/dygn (ÅMVD)
Lilla Varholmen-Hjuviks bryggväg	9 000
Hjuviks bryggväg-Hästeviksvägen	12 000
Hästeviksvägen-Hällsviksvägen	13 000
Hällsviksvägen-Flyghamnsvägen	16 000
Flyghamnsvägen-Torslandavägen	17 500
Torslandavägen-Bulycke	30 000

### Trafikflöden inom planområdet

Vid Öckerö centrum möts Hönövägen, Hälsövägen, Nordgårdsvägen och Björnhuvudvägen i en cirkulationsplats. Mest trafik har Hönövägen med cirka 9 000 fordon per dygn, se figur nedan. Trafikflödet är ofta stötvis i samband med att färjorna kommer och går. En del fordon åker vidare till Nordöarna med färja från Burö. Det upplevs av boende att dessa trafikanter åker fort för att hinna med färjan. Trafikflöden och hastighetsbegränsningar måste därför studeras vidare vid projektering för att trygga trafiksäkerheten inom området.

Trafikmängderna i figuren nedan är uppräknade från trafikmätningar genomförda år 2005 och 2007. Information om trafikmätningar har inhämtats från Program för Öckerö centrum genomförd år 2011.



Figur 2. Trafikmängder år 2016

Trafikverket har genomfört en åtgärdsvalsstudie som behandlar en vägförbindelse från Hisingen till Öckerö kommun (Åtgärdsvalsstudie Väg 155, Torslanda – Öckerö, Trafikverket, 2020). Syftet med åtgärdsvalsstudien var att hitta en långsiktig hållbar lösning för tillgängligheten och förbindelsen mellan Göteborg och Öckerö, med fokus på väg 155 mellan Torslanda (Amhult) och Öckerö. Målsättningen var att genom fyrstegsprincipen identifiera åtgärder som skapar bättre tillgänglighet på ett sätt som minskar klimatpåverkan och trängsel. Studien visade på och beskrev effekterna, måluppfyllelsen och genomförbarheten för alternativa långsiktiga lösningar. Det är Västra Götalandsregionen som, utifrån studiens resultat, politiskt beslutar hur de långsiktiga åtgärdsvalen ska hanteras i det fortsatta arbetet. Det finns flera förslag framtagna och inga beslut har fattats inom arbetet än.

En övergripande studie av hur en fast förbindelse kan komma att påverka trafiken vid detaljplaneområdet har genomförts. Framtida trafikmängder vid Hönovägen år 2025 beräknas bli cirka 11 000 fordon per dygn, oavsett bro eller ej. I jämförelse med dagens trafik blir skillnaden i färdriktning för resenärer längs vägen. Hälsövägen påverkas mer av en bro då prognosen visar att sträckan mellan Hönovägen och gamla färjeläget får 10 000 fordon per dygn med bro och 6 000 fordon per dygn utan bro. En stor skillnad mellan ett

system med bro och ett system utan bro är att trafikflödet blir mer utspritt i tid med en bro och att stressen med att passa tider för färjans avgångar försvinner.

### 3. Planerad markanvändning

Detaljplanen omfattar centrumbildning med bostäder, verksamheter i form av kontor, handel och hotell. Totalt planeras för cirka 300 bostäder varav ett 20-tal i radhus och resterande lägenheter. 220 stycken av bostäderna planeras uppe på Skärhamnsås och övriga bostäder nere runt centrum. Verksamhetsytan planeras till 9 270 m<sup>2</sup> varav 1 700 m<sup>2</sup> bedöms vara lämplig som handelsyta. Fördelningen regleras dock inte i detaljplanen.

### 4. Trafikalstring

Trafikalstringen från området har beräknats, dels total alstring och dels alstring på väg 155. Trafikalstring beräknas utifrån schabloner för hur mycket olika typer av bostäder genererar i olika miljöer och hur mycket olika verksamheter genererar.

Trafikverkets trafikstringsverktyg har använts för att beräkna tillkommande trafik utifrån detaljplanens markanvändning.

Denna utredning har uppdaterats efter tidigare samråd- och granskningskede med nya uppgifter avseende förväntat antal bostäder samt verksamhetsytor. Uppdateringen innebär att föregående utredningar inte längre är aktuella. Denna utredning utgår ifrån följande markanvändning:

Tabell 2. Markanvändning inom detaljplaneområdet

Markanvändning	BTA
Lägenheter	284 st
Radhus	18 st
Kontor	4 570 m <sup>2</sup>
Detaljhandel	1 200 m <sup>2</sup>
Närbutik	500 m <sup>2</sup>
Samhällsservice	2 000 m <sup>2</sup>
Förskola	1 000 m <sup>2</sup>

#### 4.1

#### Trafikverkets alstringsverktyg

Totalt cirka 1 260 bilresor varav 350 genererade av bostäderna och resterande av verksamheter per dygn. 1 260 bilresor motsvarar cirka 1 030 fordon per vardagsdygn (i varje bil sitter 1,3 personer i genomsnitt för alla resor), därmed genererar bostäderna 269 fordon per dygn (ÅDT) eller 299 fordon per vardagsdygn (ÅVDT).

Med trafikalstringsverktyget kan även antal anställda uppskattas utifrån exploaterings bruttoyta. Verktyget uppskattar cirka 30 anställda för handel (för cirka 1 700 m<sup>2</sup>) och cirka 140 anställda för kontor (för cirka 4 570 m<sup>2</sup>). Utöver dessa verksamheter tillkommer cirka 60 anställda för förskola och annan samhällsservice. Totalt uppskattar trafikalstringsverktyget att cirka 230 personer kommer att arbeta i verksamheterna utifrån det föreslagna markanvändningen.

Tabell 3. Trafikalstring enligt Trafikverkets verktyg

Resor per färdmedel (exkl. nyttotrafik)						
	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Antal resor / dygn	1 257	462	308	2 461	71	4 560

#### Resor uppdelat efter markanvändning

Antal resor / dygn (exkl. nyttotrafik) fördelat per markanvändning						
	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Lägenhet	298	197	86	832	33	1 446
Radhus/parhus	52	11	9	54	5	130
Kontor	245	113	68	155	14	593
Detaljhandel	350	65	51	562	10	1 039
Närbutik	14		9	155		178
Samhällsservice	163	43	58	509	7	781
Förskola	135	33	27	195	3	393
<b>Totalt</b>	<b>1 257</b>	<b>462</b>	<b>308</b>	<b>2 461</b>	<b>71</b>	<b>4 560</b>

#### Uppskattat antal bilar

Antal bilresor, exkl nyttotrafik: 1 257 bilresor  
 Uppskattning av antal bilar: 926 bilar (ÅDT),  
 vilket motsvarar ungefär 1 028 ÅVDT.



## 4.2 Trafikflöden från detaljplaneområdet

Totalt skapas ungefär 1 030 fordonsrörelser per dag till- och från detaljplaneområdet. En bedömning av hur trafikflödet rör sig i trafiknätet närmast detaljplaneområdet har gjorts.

Trafikflödet bör vara hög mot färjeläget vid Hönö då den utgör enda förbindelsen mot Göteborg. Trafikflödet till färjeläget bör vara störst för trafik genererad av bostäder. Detaljhandel, närbutik, samhällsservice och förskola bör i högre grad lokala till sig lokal trafik från bosatta inom kommunen. Anställda däremot vid dessa verksamheter kan locka till sig pendlare över kommungränsen. En bedömning är att 60 procent av trafikstringen vid detaljplanen flödar längs Hönövägen. Cirka 20 procent av trafiken bedöms istället flöda norrut längs Hälsövägen. Nordgårdsvägen bedöms få 15 procent av trafiken medan resterande trafik åker längs Björnhuvudvägen.

Fördelningen av trafik innebär att trafikökningen blir följande:

- Hönövägen 1 206 f/d, 13 % ökning
- Hälsövägen 402 f/d, 8 % ökning
- Nordgårdsvägen 302 f/d, 8 % ökning
- Björnhuvudvägen västra delen 101 f/d, 3 % ökning (endast sträckan närmast befintlig rondell)

### Trafikflöde med fast förbindelse

Om en fast förbindelse anläggs norr om detaljplanen bör trafikflödet förändras. Trafik mot färjeläget bör istället förflyttas norrut medan övriga verksamheter fortfarande bör dra till sig trafik från kommunen. Trafikflödet blir således i motsatt riktning med en fast förbindelse norr om detaljplanen. Detta innebär att trafiken istället fördelas på följande sätt:

- Hönövägen 402 f/d, 4 % ökning
- Hälsövägen 1 206 f/d, 24 % ökning
- Nordgårdsvägen 302 f/d, 8 % ökning
- Björnhuvudvägen västra delen 101 f/d, 3 % ökning (endast sträckan närmast befintlig rondell)

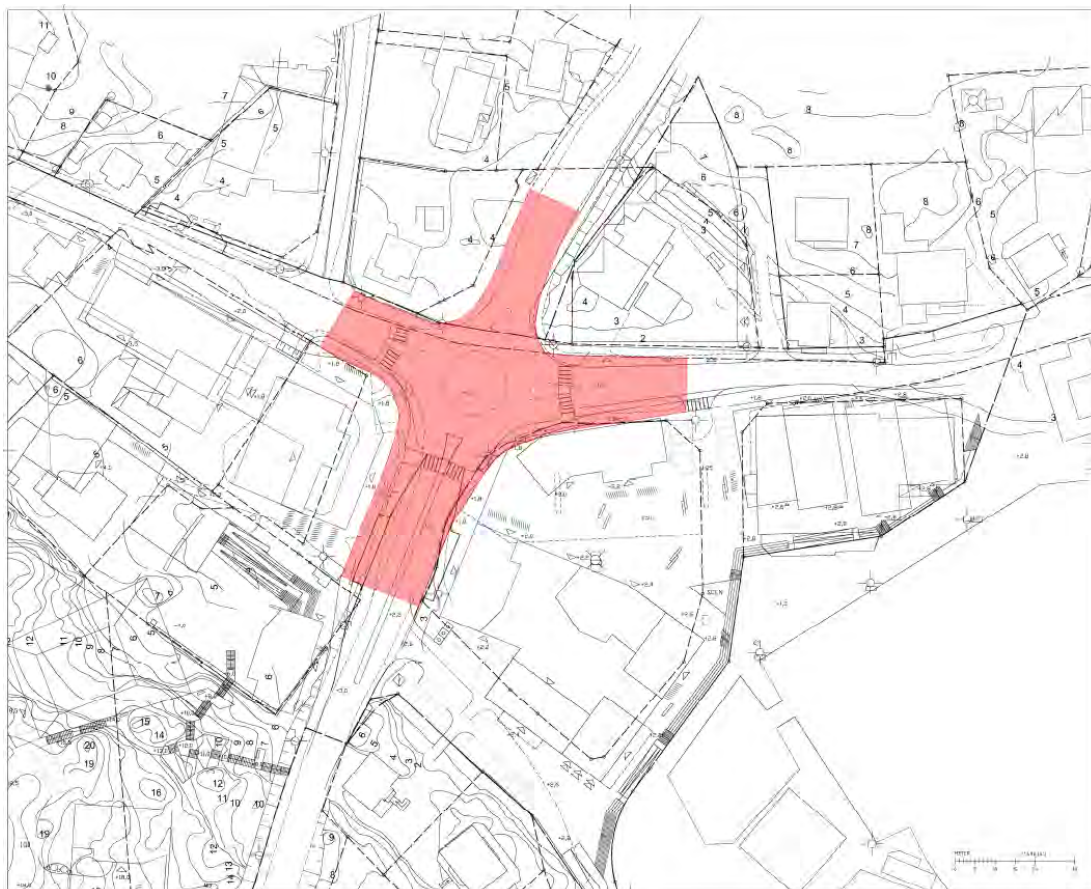
## 4.3 Tung trafik på Öckerö kommun

En del av trafikstringen utgörs av tung trafik. Ur ett bullerperspektiv utgör den tunga trafiken en viktig bullerkälla för eventuella bullerberäkningar. En uppskattning av tung trafik har därför genomförts med hjälp av Trafikverkets mätning vid Göteborgsvägen år 2017. Mätningen visar ett trafikflöde på 7 720 fordon per dag och att 540 av dessa fordon är tung trafik. Detta innebär att den tunga trafiken utgör 7,0 procent av den totala trafiken, vilket är i enlighet med andra mätningar från tidigare år som visar på tung trafik utgör mellan 6 procent och 8 procent inom Öckerö kommun. Trafiken från detaljplaneområdet bedöms därför bestå av 7 procent tung trafik. En betydande del av tungtrafik på ön kör till- och från Ö-varvet. Den tunga trafiken till ö-varvet bedöms ingå i procentandelen redovisade i trafikmätningar.

Samma mätning visar att trafikflödet mellan klockan 22 och 06 är ungefär 7,84 procent av det dagliga trafikflödet.

## 5. Vaghöjning vid korsning

Översvämningsskydd vid Öckerös östra kustlinje gör att vattennivåerna kan komma att öka i framtiden. Det har därför utretts om vägbanan i framtiden kan höjas till cirka 2,55 meter över vattennivån för att klimatanpassa sträckan och minimera risken för översvämningar längs vägen. Korsningspunkten Hälsövägen/Nordgårdsvägen ligger under denna nivå. Detta innebär att området runt cirkulationsplatsen kan höjas ifall vattennivåerna stiger. Vägyta som kan höjas i framtiden visas i figuren nedan.



Figur 3. Vägyta vid korsning Hälsövägen/Nordgårdsvägen som skulle kunna höjas för att minska risken för översvämning i framtiden om vattennivåerna stiger.

## 6. Påverkan på väg 155

Påverkan på väg 155 beror på antalet människor som bedöms använda väg 155 på en vardaglig basis. Denna påverkan är oberoende av trafikstringen från detaljplanen i föregående kapitel. Trafikstringen från detaljplanen anger antalet bilar som kommer att alstras på grund av bostäder och verksamheter inom detaljplanen, vilket ger ett mått på trafikflöden inom och invid detaljplaneområdet. Påverkan på väg 155 är istället ett mått på antalet människor inom detaljplaneområdet som kan komma att använda väg 155 varje dag. Denna påverkan på väg 155 är beroende av antal boende och arbetsplatser och inte detaljplanens trafikstring.

För väg 155 är påverkan i högtrafik mest kritiskt då belastningen ligger nära kapacitetstaket, varför följande uträkningar beskriver påverkan på högtrafiken. Nya bostäder kommer medföra nya bilresor på väg 155. Nya arbetsplatser kommer medföra att fler kan stanna och arbeta kvar inom kommunen och därmed bidra till en minskning av bilresorna på väg 155.

Det planeras för 302 bostäder inom planen och i dem beräknas i genomsnitt 1,4 personer bo vilket ger totalt cirka 420 nya boende inom området. Alla dessa kommer inte vara nya invånare i kommunen, många bedöms komma från andrahandsboende. Kommuninvånare bedöms flytta inom kommunen snarare än att 420 nya invånare flyttar till kommunen till följd av bostadsbyggandet. De som väljer att bosätta sig här bedöms bli yngre människor som just flyttat hemifrån och äldre människor som lämnat villan för ett enklare och tryggare boende. Detta baseras på att människor i högre utsträckning hyr ut rum i exempelvis källare inom kommunen. Sammantaget gör det att bilägandet och bilresandet från området bedöms bli lägre jämfört med genomsnittet i kommunen idag.

### 6.1 Trafikpåverkan från planen

Beräkningar nedan utgår ifrån trafikstringstal framtagna genom Trafikverkets Trafikstringsverktyg.

#### Alternativ 1: Baserat på invånare

Idag bor det 12 900 invånare i kommunen, varav 1 800 bor på Björkö, Kalvsund och Grötö resterande cirka 11 000 är invånare som åker med färjan mellan Hönö och Lilla Varholmen och vidare på väg 155. Dessa genererar 7 100 f/d eller 500 f/tim i högtrafik i den mest belastade riktningen (siffror enligt mätning genomförd 2014). Det ger en faktor (500/11 000) på 0,045 bilresor i timmen i högtrafik per invånare.

Planen medger 302 bostäder med totalt 420 invånare. Med samma resmönster som nuvarande invånare ger det 19 f/tim i högtrafik.

#### Alternativ 2: Baserat på pendlingsstatistik

Idag bor det 12 900 invånare i kommunen, varav 1 800 bor på Björkö, Kalvsund och Grötö resterande 11 000 är invånare som åker med färjan mellan Hönö och Lilla Varholmen och vidare på väg 155. Ungefär 50 % av befolkningen är sysselsatta och 60 % av dem pendlar ut från kommunen. Det ger 3 300 pendlare per dag. 70 % av dessa reser med bil och i varje bil sitter 1,2 personer (vid resor för arbetspendling), vilket medför 1925 bilresor per dag. Av dessa reser 500 f/tim i högtrafik i den mest belastade riktningen. Det innebär att 26 % av bilresorna sker i maxtimmen i den mest belastade riktningen.

#### Alternativ 2a

Planen medför 302 bostäder med totalt 420 invånare. Ungefär 50 % av befolkningen är sysselsatta och 60 % av dem pendlar ut från kommunen. Det ger 126 nya pendlare per dag. 70 % av dessa reser med bil och i varje bil sitter 1,2 personer, vilket medför 74 nya bilresor per dag. Med samma resmönster som nuvarande invånare, det vill säga 26 % reser i den mest belastade riktningen i maxtimmen, ger det 19 f/tim.

#### Alternativ 2b

Planen innehåller 230 arbetsplatser, vilket i förhållande till antalet bostäder är högre än antalet arbetsplatser per invånare idag. Det skulle kunna innebära att det är 40 % av de tillkommande invånarna som pendlar ut från kommunen och 60 % som stannar och arbetar kvar i kommunen jämfört med idag då det är det omvända. Det ger istället 49 nya pendlare per dag. Med samma resmönster som nuvarande invånare har, det vill säga 26 % reser i den mest belastade riktningen i maxtimmen, ger det 13 f/tim.

#### Minskad resebehov vid etablering

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en centrumetablering och skapa fler arbetsplatser inom kommunen. Om kommunen med hjälp av exploateringen förtätar och möjliggör för människor att bo och arbeta inom kommunen bör hållbar resebeteende uppstå för samtliga invånare, även de som redan bor inom kommunen. Arbetspendling över kommungränser kan komma att minska då fler människor har möjligheten att bo och arbeta inom Öckerö kommun. Det innebär att trafikflödet på väg 155 bör minskas i framtiden. Samtidigt möjliggör detaljplanen en etablering i kollektivtrafiknära läge vilket ökar möjligheterna för boende att välja hållbara transportmedel. En minskning av trafikpåverkan på väg 155 utifrån detaljplanen med 50 procent bedöms rimlig. Fler invånare inom kommunen ges möjligheten att bo och arbeta inom kommungränsen samtidigt som boende inom detaljplanen erbjuds goda möjligheter till resande med kollektivtrafik.

Med denna reduktion bör trafikflödet på väg 155 från detaljplaneområdet vara 7-10 f/tim.

Tabell 4. Sammanfattning av de olika alternativen att beräkna planens påverkan på väg 155 i högtrafik enligt nuvarande resemonster. Tabellen visar antal tillkommande fordon i den mest belastade riktningen.

Alternativ	Fordon under maxtimme	Minskad resebehov vid etablering
1	19 f/tim	10 f/tim
2a	19 f/tim	10 f/tim
2b	13 f/tim	7 f/tim

## 6.2 Trafikstrategi för Öckerö kommun (med etapper)

I trafikstrategin nämns bland annat följande:

**”För en positiv utveckling är det nödvändigt med ett förändrat resbeteende och synsätt på biltrafiken. Detta budskap från kommunen är entydigt och tydligt. Resurser måste avsättas för utveckling och underhålla av infrastruktur. Krav vid planering och lov ska sätta människan i centrum – inte bilen. Arbetet med strategiernas genomförande ska ske i enighet och långsiktigt. Härvid är samverkan mellan alla parter nödvändigt”.**

Mer specifikt beskriver trafikstrategin utvecklingen av kommunens centra. Där ibland att **”i centrum är det extra viktigt att planeringen utgår ifrån människan och att biltrafiken inte skapar otrygghet eller stör de attraktiva miljöerna. Parkeringsplatser ska inte prioriteras vid konflikt med annan byggnation och behöver inte vara lokaliserad på de mest centrala platserna i centrum.”**

Om ambitionerna i trafikstrategin genomförs kan det medföra ett mera hållbart sätt att resa till, från och inom kommunen. En viktig faktor som planen kan bidra med är att skapa nya arbetsplatser och ytor för nya verksamheter inom kommunen. Med fler arbetsplatser och utökad service inom kommunen minskar behovet att resa in till Göteborg. Fler arbetsplatser i Öckerö är positivt för väg 155 då mindre människor reser ut ur Öckerö för arbetspendling. Behovet av kedjeresor med bil minskar med utökad service, det blir enklare att resa kollektivt till och från arbetet om serviceresan sedan kan göras hemma i närområdet. Utökad service som vård och förskola inom kommunen genererar fler lokala resor samtidigt som påverkan på väg 155 minskar.

Utöver att möjliggöra för en blandad bebyggelse med närhet till bostad, service, handel och arbete har trafikstringsverktyget svårt att reglera färdmedel för boende och besökande. Det som dock är möjligt inom ramen för detaljplanen är att ange parkeringstal. Alltså det, i detta fall, minsta antalet parkeringar per lägenhet. Detta kan ge en fingervisning gällande andelen parkeringsplatser som tillskapas i området.

Öckerö kommun arbetar utifrån trafikstrategin och tar fram fördjupade planeringsunderlag i syfte att uppnå trafikstrategins mål. En plan för Mobility Management är ett prioriterat arbete i kommunen som ska påbörjas snart. Plan för mobility management ska ge en inriktning till hur Öckerö kommun kan jobba med mjuka åtgärder för att påverka människors bilresande. Kommunens nya parkeringsnorm, Riktlinje för Mobilitet, antagen år 2020 anger en ambition om att i framtiden övergå till flexibla parkeringstal med hjälp av mobilitetslösningar.

Öckerö kommun har en trafiksäkerhetsplan som syftar till att förbättra trafiksäkerheten inom kommunen. Trafiksäkerhetsplanen antogs av kommunstyrelsen 2019. Genom att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter med säkra gång- och cykelvägar kan hållbara resor uppmuntras. Arbetet syftar även till att förbättra och skapa säkra skolvägar till och från skolorna i Öckerö.

Åtgärder som har utförts nyligen är exempelvis en ny tidtabell för kollektivtrafiken. Den nya kollektivtrafiken erbjuder fler möjligheter att resa till och från Göteborg under

pendlingstider. Nya kollektivtrafiken ger även ökade förutsättningar för resande inom kommunen. Den nya tidtabellen är även bättre samordnad med färjeavgångar och minskar därmed restiden. Man utreder även möjligheterna till att ha personfärjetrafik till Lilla Varholmen men är en svårlöst åtgärd på grund av finansiering och drift. Nya kollektivtrafikzoner har också införts vilket innebär att Öckerö kommun hamnar i samma zon som Göteborg. Detta ger lägre avgifter för kollektivtrafikresenärer och bedöms få en positiv effekt på kollektivtrafikresandet.

Planer och åtgärder som tas fram utifrån trafikstrategin prioriterar i första hand de hållbara transporter och ökar förutsättningar för att resa med alternativa färdmedel.

### 6.3

#### Åtgärder som föreslås i Trafikprognos Öckerö

Öckerö kommun har tagit fram en trafikprognos som visar framtidens utveckling på trafik på de bebodda öarna. Detta utredningsunderlag föreslår bland annat mjuka åtgärder som redovisar potentiella effekter. De åtgärdsförslagen med högst effekt eller hög överensstämmelse med de uppsatta målen redovisas här nedan. Effekterna av trafikåtgärderna är beräknade för hela kommunen (nedanstående åtgärder är från "Trafikprognos Öckerö kommun", Öckerö kommun, 2016).

- Åtgärder av hållplatser och strategiska bytespunkter för standardhöjning kan ge en minskning på 40+40 bilresor per dygn.
- Utbyggnad av pendelparkering i strategiskt läge där många kan dra nytta av den (Hönö Pinan) bedöms kunna ge en minskning med 40 bilresor per dygn.
- Vara strategisk i planeringen och ha med trafikplanering redan i mycket tidigare skeden. Viktigt att främja småskaligheten. Genom att delar av Bostadsförsörjningsprogrammet byggs med bästa förutsättningar för resor med kollektivtrafik och cykel så kan en minskning av behovet av bilresor göras som motsvarar en effekt på 70 bilresor per dygn.
- Information och åtgärder som underlättar användandet av kollektivtrafik och cykel- bedöms kunna bidra med en minskning på 40 bilresor per dygn.
- Samåkning- om det blir en beläggning på 1,3 personer/bil istället för dagens 1,13 (jämfört med riksnittet på 1,2), så kan en kraftig effekt ske på väg 155. Det krävs dock att samåkare prioriteras vid färjan. Totalt ger det en effekt på drygt 1 000 färre resor per dygn på väg 155.
- De resor som inte behöver göras är de bästa resorna. Kontorshotell och utbyggnad av bredband kan ge stor effekt, cirka 160 resor per dygn beräknas kunna undvikas.
- Ändra så att någon av busslinjerna går via Volvo från Lilla Varholmen på morgonen och tvärtom på eftermiddagen. Trafiken på väg 155 beräknas kunna minska med cirka 80 resor/dygn.

## 6.4 Förslag på mjuka åtgärder

Öckerö kommun har en hög ambition om att minska bilresandet till fördel för hållbara resor. Ett flertal åtgärder som har föreslagits i tidigare utredningar är intressanta att pröva i detaljplanearbetet. Dessa åtgärder syftar till att skapa ett centrum med god tillgänglighet och som anses attraktivt ur boende- och besöksynpunkt. Exempelvis anses det finnas goda möjligheter för cykelparkering, särskilt i anslutning till kollektivtrafiken kring centrum, bilpool för boende samt tillämpning av åtgärder med stöd av Mobility Management<sup>1</sup>. Vissa mobility management åtgärder är svåra att ställa som krav i detaljplaner utan möjliggörs enbart i och med förslaget.

Mobility management åtgärder syftar till att öka resor med hållbara transporter, där fokus oftast ligger på cykel- och kollektivtrafik. Dessa åtgärder syftar även till att minska bilåkandet i området. De potentiella effekterna i förslagen nedan är delvis hämtade från Göteborgs Stads arbete med mobility management i samband med stadsmiljöavtalen och trafikutredningen "Trafikprognos Öckerö kommun- åtgärder för trafik på väg 155" (Öckerö kommun, 2016).

### Lägre parkeringstal

Parkering är ett verktyg för styrning av bilresande och beteendepåverkan. Genom lägre parkeringstal kan en del av resebehovet med bil förflyttas till hållbart resande. Öckerö kommun arbetar extensivt med färre parkeringsplatser i detta detaljplaneområde. Genom att minska tillgången till parkeringsplatser påverkas människornas resemönster. Minskat antal parkeringsplatser i detaljplaner skapar dessutom mer yta för att skapa attraktiva miljöer. Färre parkeringsplatser försvårar möjligheterna till att använda bilen och uppmuntrar människor att resa hållbart.

Planförslaget medger parkering i parkeringsgarage vid centrum för boende och besökare. För att hålla nere antalet parkeringsplatser föreslås samutnyttjning av dessa. I arbetet med ny detaljplan har följande parkeringstal använts:

- Centrum 0,5 p-platser per lägenhet, inkluderat besöksparkering.
- Skärhamnsås 0,7 p-platser per lägenhet, inkluderat besöksparkering.
- Handel 25 p-platser per 1000 m<sup>2</sup> BTA, kontor 15 p-platser per 1000 m<sup>2</sup> BTA.

Effekterna av lägre parkeringstal har bedömts utifrån Göteborgs Stads arbete med mobility management i samband med Stadsmiljöavtalen.

Potentiell effekt av färre parkeringsplatser: -0,9 procent av exploaterings trafikalstring  
Effekt i antal fordon under rusningstrafik på väg 155: 0,1 f/tim

---

<sup>1</sup> Mobility Management är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Åtgärder inom Mobility Management är så kallade "mjuka" åtgärder såsom kommunikation, information, organisation av tjänster och koordination av olika partners verksamheter. Ibland beskrivs Mobility Management som mjuka åtgärder för att påverka resan innan den har börjat.



## Bilpool

Genom att ha tillgång till bilpool kan bilinnehavet i områden påverkas positivt. Med bilpool kan exempelvis hushåll med två bilar oftast gå ner till att äga en bil och ett medlemskap i en bilpool. Detta ger en positiv effekt med minskade trafikflöden i områden med bilpool. Detaljplanen möjliggör plats för två parkeringsplatser för två bilar för en bilpool.

I Öckerö föreslås två typer av bilpool upprättas i samband med exploatering i området. En bilpool, som bör vara gratis, kan användas för lokala resor på öarna. Denna lokala bilpool ska i första hand lösa medlemmarnas dagliga behov av att utföra ärenden på Öckerö. Denna bilpool kan dessutom utökas med exempelvis elcyklar, lastcyklar och så vidare. En andra bilpool kan upprättas, mot avgifter, för att möjliggöra resebehov till närliggande kommuner.

Effekterna av bilpool har bedömts utifrån Göteborgs Stads arbete med mobility management i samband med Stadsmiljöavtalen.

Potentiell effekt av bilpool: -3 procent av exploaterings trafiksträng

Effekt i antal fordon under rusningstrafik på väg 155: 0,4 f/tim

## Lånecykelsystem

Med ett lånecykelsystem kan en del av bilbehovet på Öckerö minska. Lånecykelsystemet bör utöver vanliga cyklar ha elcyklar och lastcyklar. Lånecykelsystemet skulle då kunna utnyttjas för dagligvaruhandel och andra ärenden på ön. Med hjälp av elcyklar kan även cykling genom öns terräng och väder underlättas då mindre energi krävs av cyklisterna. Ett lånecykelsystem kan kopplas till ett nytt bostadsområde men även vid någon av kollektivtrafikens knutpunkter på Öckerö.

Effekterna av ett lånecykelsystem har bedömts utifrån Göteborgs Stads arbete med mobility management i samband med Stadsmiljöavtalen. Potentiell effekt av ett lånecykelsystem bedöms vara -2 procent av den nya exploaterings trafiksträng. Ett lånecykelsystem bedöms dock inte påverka trafikflödet på väg 155.

### 6.4.1

#### Sammanfattning av effekter

De föreslagna effekter har ett positivt effekt på bilresandet. Effekterna redovisas i tabellen nedan.

Tabell 5. Sammanfattning av effekter utifrån de föreslagna mjuka åtgärder.

Förslag	Trafikalsträng detaljplan (bilresor per dygn)	Detaljplanens effekter på väg 155 (bilresor per timme)
Bilresor utan åtgärder	2 010	6,5 till 9,5
Färre parkeringsplatser	-26	-0,1
Bilpool	-87	-0,4
Lånecykelsystem	-58	0
Summa	Cirka 1 840	Cirka 6 till 9

## 6.5 Miljökonsekvenser av ny trafik på väg 155

Enligt de beräkningar som gjorts medför en exploatering enligt planförslaget att den tillkommande trafiken på väg 155 bedöms vara ungefär 6 till 9 fordon per timme under rusningstrafik. Detta innebär ungefär 120 fler fordon per dag. I dagsläget går ungefär 7 200 fordon per dag på väg 155 från Öckerö. Den tillkommande trafiken är så begränsad att den inte bedöms påverka hälsoeffekterna i form av buller och luftföroreningar längs väg 155.

Bullernivåerna kommer inte att påverkas av den tillkommande trafiken. I en principiell bullerberäkning av en standard väg med 70 hastighet och cirka 7 200 fordon kommer bullret att öka med en decibel först vid en trafikökning med 1 000 fordon per dag. Luftföroreningar påverkas inte heller av den tillkommande trafiken. Halterna är generellt låga vid väg 155 närmast Öckerö (Ren regionluft- Beräkningar av kvävedioxid i Öckerö kommun, Göteborgsregionens kommunalförbund, 2012) och en ökad trafik påverkar inte luftkvaliteten i någon hög grad.

Med 6 till 9 fler bilar under maxtimmen påverkar inte trafiksituationen heller något märkbart längs Väg 155. Ökade trafikköer till följd av detaljplanens utveckling är osannolika. En CapCal analys har gjorts för att se hur 6 till 9 fordon påverkar en eventuell korsning längs väg 155. Analysen visar på att det blir inga ökade fördröjningar eller trafikköer på grund av 9 fordon fler under maxtimmen.

Öckerö kommun arbetar aktivt med en trafikstrategi där olika åtgärder för att begränsa den tillkommande trafiken på väg 155 diskuteras. Förbättrad kollektivtrafik är ett av åtgärdsförslag ur trafikstrategin för att minska trafiken. En exploatering i Öckerö centrum bedöms ge ökat underlag för kollektivtrafik, vilket även ökar förutsättningarna för de boende som idag reser med bil att åka kollektivt. De verksamheter som föreslås i Öckerö centrum bedöms också ge arbetstillfällen som kan sysselsätta lokala boende, vilket innebär att de inte behöver resa. Detta kan ha en positiv effekt på resebeteendet i Öckerö.

Räddningstjänsten i Öckerö kommun har två deltidstationer på Öckerö och Björkö, samt fem värdstationer utplacerade på Rörö, Hyppeln, Källö-Knippla, Kalvsund och Grötö. Därutöver finns även samarbete med Torslanda räddningsstation, Kustbevakning och Sjöräddningssällskapet, vilka har båtar med pumpar som kan hjälpa till vid exempelvis bränder på land. Räddningstjänsten uppger att de har god förmåga att försörja sin verksamhet inom kommunen, både med personal och materiell. De beskriver vidare att majoriteten av olyckor kan de hantera själva och är inte beroende av hjälp ifrån fastlandet, vilket visar på en robusthet hos kommunen ur säkerhetssynpunkt och minskar dess sårbarhet mot oförutsedda hinder vid uttryckning. Räddningstjänstens verksamhet påverkas således inte av trafiksituationen på väg 155, annat än i undantagsfall då komplexa och långvariga olyckor inträffar. Viss hjälp kan då flygas in med helikopter.

## 6.6

### Sammanfattning trafikallstringens påverkan på väg 155

Den tillkommande trafikökningen på väg 155 med anledning av planen kan bli 6-9 fordon per timma i den mest belastade riktningen, cirka 1,5 % ökning. Utöver detta tillkommer positiva effekter i form av mjuka faktorer. Dessutom tillkommer synergieffekter som ett centrum kommer att ge, då invånarna i större utsträckning än idag kan arbeta här och utföra mera av sin dagliga service. Fler arbetsplatser i Öckerö innebär att fler människor kan bo och arbeta inom kommunen vilket minskar utpendlingen och därmed påverkan på väg 155. Förutsättningarna för nya resvanor är goda.

Med tillkommande bostäder och verksamheter på Öckerö ökar underlaget för mera kollektivtrafik. Mer kollektivtrafik kommer också innebära att fler nya resenärer lockas då utbudet och servicen blir bättre. Detta innebär att nyexploateringen är en viktig pusselbit för att genomföra Öckerö kommuns trafikstrategi. Nyexploateringen bidrar till att skapa goda förutsättningar för att resa hållbart inom kommunen.

**I "Trafikprognos för Öckerö kommun – åtgärder för trafik på väg 155" har ett antal förslag tagits fram och analyserats för att minska trafiken på väg 155. Där nämns bland annat:**

- Ökad samåkning
- Skapa förutsättningar för att kunna arbeta mera hemma i kommunen och inte behöva resa, till exempel kontorshotell
- Skapa bättre möjligheter att resa kollektivt till Volvo som är en stor arbetsplats för många kommuninvånare.
- Förbättrad standard på hållplatser och strategiska bytespunkter
- Pendelparkeringar i strategiska lägen
- Bostadsplanering med koppling till kollektivtrafik
- Information

Den tillkommande trafiken bedöms ur ett miljöperspektiv ha en ytterst liten påverkan. Bullernivåer och hälsoeffekter från den nya trafiken bedöms vara försumbara vid väg 155.

## 7. Slutsatser för Öckerö trafikutredning

Detaljplanen för Öckerö nya centrum är unik i sin ambition att skapa ett centrum på Öckerö genom att den ger förutsättningar till ett nytt sätt att leva och röra sig i kommunen. Med nya arbetsplatser och utökad service minskar behovet av att resa ut från kommunen. Planen stärker möjligheterna till nya resvanor och beteende som inte bara är till fördel för kommunen men också för resandet på väg 155. Planen är ett viktigt steg i riktning mot kommunens trafikstrategi, kanske är den en av de viktigaste planerna för att skapa förutsättningar för mera hållbart resande till och inom kommunen.

Detaljplanen innebär bland annat en större satsning på verksamheter och bostäder. Detaljplanen kommer också innebära att Öckerö får ett tydligare centrum och en förtätad bebyggelse runt detta. Bedömningen av påverkan på trafiksystemet och i synnerhet väg 155 bör göras i två steg. I det första steget studeras effekterna av planen i sig med en bedömning av effekterna från den på det omgivande trafikinätet. Framförallt finns det intresse av att få ett grepp om hur trafiken på väg 155 påverkas, eftersom vägen har en begränsad kapacitet och idag är högt utnyttjad. Analyserna har visat att det på väg 155 tillkommer cirka 6- 9 fordon per timme under högtrafik i den mest belastade riktningen. Det huvudsakliga problemet uppkommer under eftermiddagstrafiken, vilket Trafikverkets ÅVS för väg 155 tydligt visar. Morgonens rusningstrafik innebär i första hand ett problem för trafik på anslutande vägar till väg 155, vilket inte direkt är ett problem för framkomligheten på väg 155 – även om det kan leda till att vävning snarare än väjningsplikt tillämpas.

I ett andra steg behöver effekter av planens genomförande på trafikalstring och flöden i Öckerö som helhet bedömas. Planen är av en sådan karaktär att den har potential att förändra beteendemönster på Öckerö. Inköpsresor som idag görs på vägen hem från jobbet i Göteborg, eller som renodlad inköpsresa till och från Göteborg, kan istället genomföras på Öckerö. Möjligheterna ökar till exempel att ställa bilen och ta bussen till arbetet och sedan göra inköpsärendet på Öckerö. Hur stor den här andelen blir är svårt att avgöra men det troliga är att det kommer ha en effekt på trafiken även på väg 155, framförallt på eftermiddagstrafiken som är mer utspridd i tid och aktuell för denna typ av kedjeresor. Om effekten blir så stor som att fem procent av bilresenärerna under eftermiddagens rusningstrafik skulle ändra beteende och inte resa med bil, uppväger det föreliggande plans påverkan.

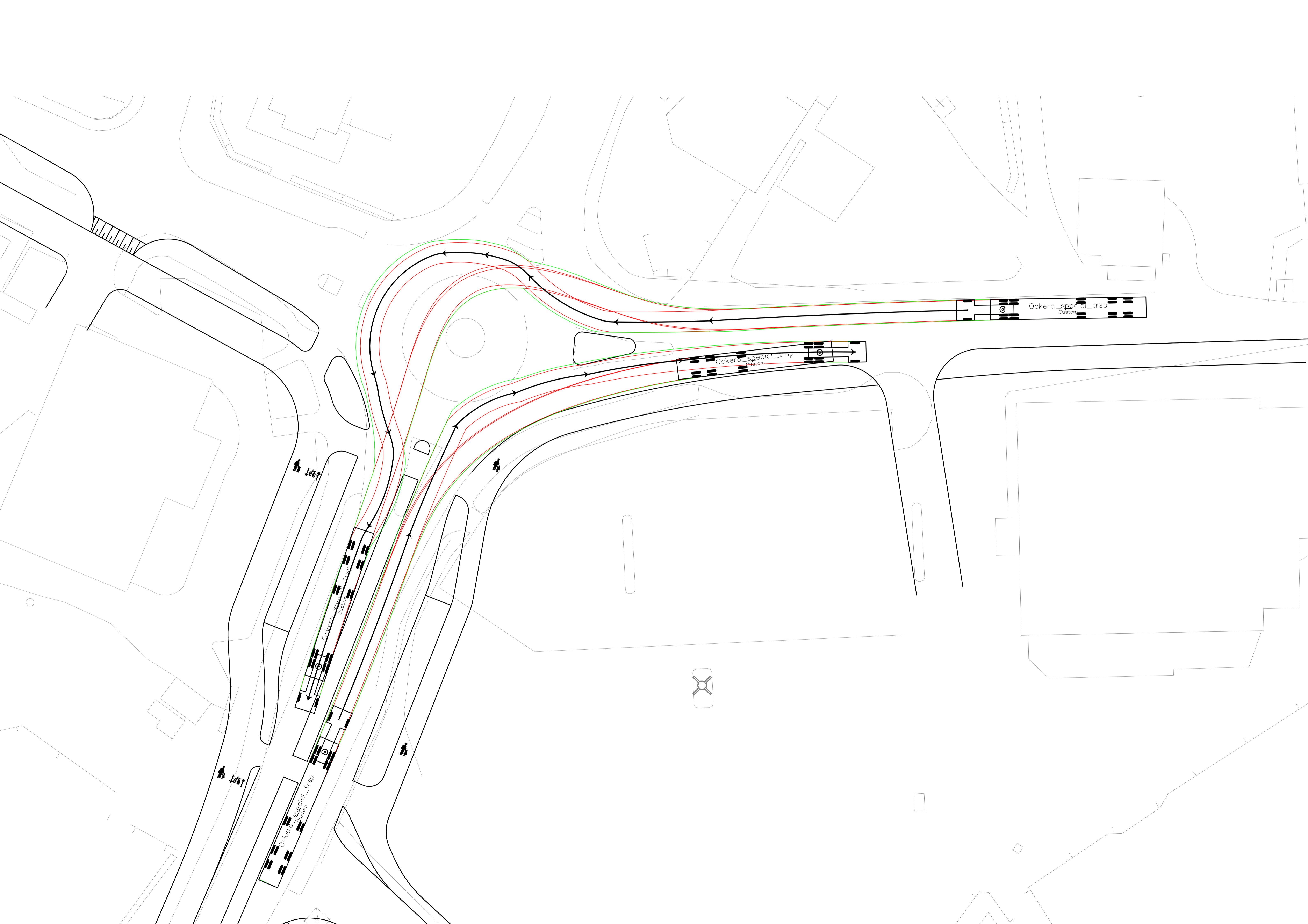
Planen är intressant i den meningen att den också lägger grunden för en förtätning och centrumbildning som är ett led i en hållbar utveckling av kommunen. Tätare bebyggelse och närmre tillgång till service och handel är i sig något som leder mot ett minskat beroende av bil och i förlängningen till ett beteende där kollektivtrafiken är ett mer naturligt transportmedel – även för arbetspendling. Det tillsammans med att planen använder ett parkeringstal per lägenhet som ligger tämligen långt under kommunens nuvarande parkeringsnorm gör att bilinnehavet troligtvis kommer att vara betydligt lägre inom aktuellt planområdet än vad det är i de resterande delarna av kommunen.

Utöver att planen i sig har en effekt på Öckerö som helhet finns det ett trafikstrategiskt arbete i kommunen och Göteborgs Stad som kommer ge effekt på resandet på väg 155, och som syftar till att möjliggöra utveckling av kommunerna. På den trängselutsatta sträckan av väg 155, från Lilla Varholmen till Gossbydal, utgör pendlingstrafiken från Öckerö cirka 70 procent och 30 procent från bebyggelse i Göteborg längs den aktuella sträckan. Detta antagande bygger på in- och utpendlingsstatistik över kommungränser från SCB, där övervägande pendling sker från Öckerö kommun. Både det trafikstrategiska arbetet på Öckerö och i Göteborg syftar till att göra det möjligt att utveckla samhället och göra plats för fler utan att öka trafiken – eftersom det är en förutsättning för att överhuvudtaget kunna bygga ut samhället. Göteborgs trafikstrategi innebär att trafiken ska minska med 25 procent samtidigt som samhället kommer byggas ut i stor omfattning. I det aktuella området är det en utmaning för Göteborgs Stad att minska det bilburna resandet men även detta område måste bidra för att målsättningen i stort ska kunna nås.

Öckerö trafikstrategi och en utredning för åtgärder för trafik på väg 155 från år 2016, pekar på hur man genom olika typer av åtgärder ska göra det möjligt att växa samtidigt som trafiken inte ökar. Det innebär att alstringen av biltrafik från befintlig bebyggelse behöver minska. Den troligen enskilt effektivaste åtgärden är att öka graden av samåkning från Öckerö, vilket också nämns i Öckerö kommuns trafikstrategi. Graden av samåkning har sjunkit på senare år och det finns potential för en upphämtning vilket får stor effekt på väg 155.

Sammanfattningsvis, förutsatt att trafikstrategin för en minskad biltrafikandel tillämpas i Öckerö kommun, bedöms planen kunna genomföras. Planen är i trafikstrategiskt rätt riktning, framförallt med tanke på utbyggnad av arbetsplatser och centrumbildning. Projektets effekter på väg 155 bör således inte bedömas isolerat utan ska ses i ett sammanhang. Planen har potential att ge effekt på resebeteendet för Öckerö kommun i stort och därmed möjliggörs en reducering av planens egen påverkan på väg 155.





# EPN322 – Lastbil (BC (Dragfordon För Pålhängsvagn))

**Längd**

7450 mm

**Bredd**

2550 mm

**Höjd**

4000 mm

**Tjänstevikt (faktisk vikt)**

10740 kg

**Max lastvikt**

18260 kg

**Totalvikt**

29000 kg

**Ursprunglig totalvikt**

29000 kg

**Skattevikt**

26000 kg

**Tillåten lastvikt**

15260 kg

**Bakre överhäng**

770 mm

**Axlar och hjul****Antal axlar**

3

**Antal hjul**

10

**Drivande axlar bak**

1

**Vägvänlig fjädring**

JA

---

**Axel - I****Max axelavstånd axel 1-2**

3900 mm

**Däckdimension**

385/55R22,5

**Fälgdimension**

11,75X22,5 mm



**Teknisk tillåten vikt/axel**

8000 kg

**Teknisk tillåten vikt/axelgrupp**

21000 kg

---

**Axel - 2****Max axelavstånd axel 2-3**

1300 mm

**Däckdimension**

315/70R22,5

**Fälgdimension**

9,00X22,5 mm

---

**Axel - 3****Däckdimension**

315/70R22,5

**Fälgdimension**

9,00X22,5 mm

**Max släpvikt, påhängsvagn**

60000 kg

**Max sammanlagd bruttovikt (tågvikt)**

80000 kg

**Bromsuttag**

PNEUMATISK

**D-värde fordon**

260 kn

**U-värde fordon**

36 ton

**Kopplingsanordning**

Vändskiva

**Kopplingsavstånd**

5400 mm

**Max kopplingsavstånd**

6050 mm

**D-värde koppling**

152 kn

**U-värde koppling**

20 ton

## YAU605 (släp)

DA (Påhängsvagn)

### Kaross tillägg

29 (Låggolvssläpvagn)

### Mått och vikt

#### Längd

19900 mm

#### Bredd

2600 mm

#### Höjd

2000 mm

### Tjänstevikt (faktisk vikt)

15070 kg

### Max lastvikt

41730 kg

### Totalvikt

56800 kg

### Ursprunglig totalvikt

56800 kg

### Skattevikt

30000 kg

### Bakre överhäng

885 mm

### Lastutrymmets längd

19900 mm

### Axlar och hjul

#### Antal axlar

3

---

### Axel - I

#### Max axelavstånd axel 1-2

4000 mm

#### Däckdimension

265/55R19,5 142J

#### Fälgdimension

8,25X19,5 mm

**Teknisk tillåten vikt/axel**

10600 kg

**Teknisk tillåten vikt/axelgrupp**

21200 kg

---

**Axel - 2****Max axelavstånd axel 2-3**

2000 mm

**Däckdimension**

265/55R19,5 142J

**Fälgdimension**

8,25X19,5 mm

---

**Axel - 3****Däckdimension**

265/55R19,5 142J

**Fälgdimension**

8,25X19,5 mm

**Kopplingsanordning och bromsar****Bromsuttag**

PNEUMATISK

**Effektiv bromsanordning**

Ja

**Kopplingsanordning**

Tapp

**Kopplingsavstånd**

18360 mm

**Största belastning koppling**

25000 kg

**D-värde koppling**

168 kn

# PM – Påverkan på landskapsbilden vid utveckling av Öckerö centrum

---

## Bakgrund och syfte

Ett detaljplanearbete pågår för att möjliggöra en utveckling av Öckerö centrum. Målet är att skapa ett centrum för hela kommunen.

Planens innehåll av bostäder, verksamheter och centrumbildning i ett kollektivtrafiknära läge bedöms som mycket gynnsamt för kommunens utveckling. Det aktuella området är genom sin tradition, sitt innehåll samt sitt centrala och havsnära läge mycket strategiskt och har en stor potential att bli en attraktiv plats.

Översiktsplanen anger för Öckerö centrum användningen ”Hamn/ centrum, framtida utbyggnadsområde”. Planförslaget överensstämmer i stort med rekommendationerna i översiktsplanen.



*Illustration som visar möjlig utbyggnad inom planområdet*

Länsstyrelsen har i sitt granskningsyttrande angivit att man, baserat på den information som har presenterats i granskningshandlingarna, inte kan bedöma om den föreslagna exploateringen innebär en påtaglig skada på riksintresse 4 kap MB Högexploaterad kust. Länsstyrelsen anger att man saknar en analys av hur de värden samt de hållpunkter inför en exploatering som finns listade i värdebeskrivningen för riksintresset påverkas av den föreslagna exploateringen och efterfrågar ett resonemang gällande vad landskapet tål i form av skala, särskilt för exploateringen uppe på Skärhamnsås. Länsstyrelsen efterfrågar även fler fotomontage för att få en bättre bild av om en påtaglig skada på riksintresset föreligger.

Detta PM är framtaget med syfte att beskriva och analysera hur ett genomförande av planen skulle påverka landskapsbilden utifrån länsstyrelsens definition av området kallat högexploaterad kust.

### Riksintresse högexploaterad kust

Länsstyrelsen i Västra Götaland beskriver i sin publikation 2000:08, ”Kustområdet och skärgården i Bohuslän – en värdebeskrivning av ett nationallandskap enligt 4 kap miljöbalken” bland annat de natur- och kulturvärden som ligger till grund för riksintresset enligt 4 kap miljöbalken.

Den högexploaterade kusten från Lysekil och söderut – den så kallade högexploaterade kusten innehåller enligt länsstyrelsens publikation nio stycken utpekade värden som tillsammans utgör ett värdefullt nationallandskap. De nio punkterna är:

1. *Ursprunglighet inom vissa delar av området*
2. *Närhet till områden med många människor*
3. *Förutsättningar för rörligt friluftsliv: badplatser, fiskeplatser, möjligheter till båtsport*
4. *Rekreativmiljö för ett stort antal människor*
5. *Tillgängliga och attraktiva bad-, strand- och skärgårdsområden i vissa delar*
6. *Högklassiga fornlämningsmiljöer*
7. *Talrika äldre bebyggelse- och verksamhetsmiljöer*
8. *Vetenskapliga natur- och kulturvärden*
9. *En i sig värdefull kombination av högklassiga natur- och kulturvärden*

Grunden för länsstyrelsens bedömning grundar sig på de preciserade bestämmelserna i miljöbalken (2-4 kap MB). 4 kap i miljöbalken gör det möjligt att utveckla Bohuskusten. Dock är det viktigt att det ursprungliga landskapet och tidigare generationers kulturpåverkan i

stor utsträckning ska lämnas kvar och synas. Särskilt är det viktigt att sammanhängande partier av ursprunglig eller äldre karaktär består.

Det är mycket viktigt att påpeka att enligt bestämmelserna i 4 kap MB så utgör inte 4 kap 4 § hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller av det lokala näringslivet. Detta påpekas tydligt i lagtexten. Den så kallade högexploaterade kusten har sitt lagstöd i 4 paragrafen i det 4 kapitlet. Den fjärde paragrafen statuerar att:

*”Inom kustområdena och skärgårdarna från Brofjorden till Simpevarp och från Arkösund till Forsmark, utmed Gotlands kust, på Östergarn och Storsudret på Gotland samt på Fårö får fritidsbebyggelse komma till stånd endast i form av kompletteringar till befintlig bebyggelse. Om det finns särskilda skäl får dock annan fritidsbebyggelse komma till stånd, företrädesvis sådan som tillgodoser det rörliga friluftslivets behov eller avser enkla fritidshus i närheten av de stora tätortsregionerna”.*

Paragrafen innebär alltså att en mycket restriktiv hållning mot fritidsbebyggelse. Öckerö kommun anser att en exploatering av fritidshusbebyggelse i områden som är orörda generellt ska undvikas. Utvecklingen av Öckerö centrum kan dock inte på något sätt anses innebära en etablering av ett fritidshusområde, vilket är det som den 4:e paragrafen behandlar. Frågan är om utvecklingen av Öckerö centrum innebär att områdets natur- och kulturvärden skadas påtagligt.

### Bedömning av påverkan

Planförslaget innebär i stort att en redan exploaterad del i direkt anslutning till centralt lokaliserad bebyggelse exploateras.

De befintliga kulturvärden som direkt påverkas av den föreslagna bebyggelsen kan inte anses vara av ett särskilt högt värde. Inga fornlämningar eller kulturhistoriskt intressanta byggnader berörs direkt av förslaget. De naturvärden som påverkas kan inte heller anses vara speciellt stora med tanke på projektets storlek. Naturvärdena i området är enligt genomförd naturvärdesinventering (Naturcentrum 2015-09-29) i klass 3, påtagligt naturvärde. Höga eller mycket höga naturvärden saknas.

Enligt länsstyrelsens publikation innehåller nationallandskapet söder om Lysekil en ”ursprunglig karaktär” som kan upplevas inom vissa delar av området. Den ”kulturpräglade orördheten” ska, enligt publikationen, ”kunna förändras försiktigt och påverkas med vår tids tillskott, men fortfarande på så sätt att möjligheten att kunna uppleva den tidigare karaktären bibehålls.”

Öckerös siluett påverkas starkt av föreslagen bebyggelse på Skärhamnsås, i synnerhet sett på håll från vattnet. Landskapet är redan påverkat av bebyggelse, men placeringen av höga byggnader på och i direkt anslutning till berget Skärhamnsås bryter mot det traditionella bebyggelsemönster på Öckerö, där få byggnader placerades högt i terrängen. Dock är det värt att påpeka att bebyggelse på bergshöjder numera förekommer inom kommunen. Det traditionella bebyggelsemönstret där byggnation undveks på bergen har sedan en relativt lång tid frångåtts.

Därför kan man konstatera att den föreslagna bebyggelsen som ska utgöra Öckerö nya centrum frångår det bebyggelsemönster som traditionellt har använts, men att den föreslagna bebyggelsen inte utgör ett helt nytt inslag gällande bebyggelsemönstret i kommunen.

Den byggnad, ”Båken”, som i planförslaget har den högsta tillåtna höjden är planerad på Skärhamnsåsens slänt och kan komma att resa sig drygt 50 meter över havsnivån. Uppe på Skärhamnsåsen planeras något lägre bebyggelse, men på grund av placeringen högre upp i landskapet kan den komma att resa sig 35–40 meter över havet och något tona ner ”Båken” som solitär i landskapet.

Ingen av byggnaderna inom planområdet förslås dock bli högre än kyrktornet – Öckerös högsta byggnad. På det sättet förhåller sig och underordnar sig projektet i viss mån till Öckerös historia.



*Karta som visar varifrån de foton, som visas och används i fotomontagen på följande sidor, är tagna*



*Vy A, mot kyrkan och Öckerö centrum från väster, som det ser ut idag (ovan)  
och med planerad bebyggelse (nedan)*







*Vy B, mot Öckerö centrum från öster (Kahlsund), som det ser ut idag (ovan)  
och med planerad bebyggelse (nedan)*





*Vy C, mot Öckerö centrum från öster (farleden), som det ser ut idag (ovan)  
och med planerad bebyggelse (nedan)*



## Diskussion

Landskapsbilden i ett samhälle präglas av dess historia. Den nya planerade bebyggelsens karaktär bryter av mot den traditionella byggnadstraditionen men skapar också ett tillskott till landskapsbilden, som vittnar om utveckling och framåtanda. Stadsutveckling innebär oftast en påverkan på landskapsbilden och utvecklingen av Öckerö centrum är inget undantag. Påverkan på landskapsbilden är en del i den naturliga utvecklingen av tätorten med syfte att låta fler människor stanna kvar och skapa sig ett liv på Öckerö och minska beroendet av den närliggande storstaden.

Planerad exploatering sker i direkt anslutning till Öckerö centrum och föreslagen bebyggelse sker i anslutning till befintlig bebyggelsestruktur i enlighet med de hållpunkter som redovisas i ”Kustområdet och skärgården i Bohuslän – en värdebeskrivning av ett nationallandskap enligt 4 kap miljöbalken”.

Bebyggelse har traditionellt placerats på den östra delen av Öckerö. Centrumfunktionerna, exempelvis det som idag utgör Öckerö centrum, har placerats invid vattnet på den östra delen av ön. Planförslaget bygger vidare på detta rådande bebyggelsesätt.

Att skapa ett levande centrum, som är ett av huvudsyftena med planläggningen, kräver en viss exploateringsgrad för att skapa underlag för att centrumfunktionerna ska kunna fungera. Öckerö kommun bedömer att tät och hög bebyggelse i detta fall är en förutsättning för att kunna skapa ett levande centrum. Öckerö kommun vill växa och man anser att det är rimligt att man växer och förtätar i den redan etablerade centrumbildningen som finns, istället för att ianspråkta arealer som är dåligt kopplade till befintlig bebyggelse.

Det nuvarande centrumet fungerar inte bra och detta beror troligtvis inte på dess läge utan på den bristande täthet av bebyggelse i närheten som är en förutsättning för ett fungerande centrum.

Alternativa lokaliseringar av ett centrum på Öckerö anses olämpliga. Om inte lokaliseringen av centrumfunktioner placeras i öster, där tyngdpunkten av bebyggelsen redan är belägen, måste mark i den västra delen av ön exploateras. Detta bedöms inte vara lämpligt av ett flertal skäl, inte minst på grund av påverkan på landskapsbilden från havet. En högre exploatering vid det befintliga centrumet på den östra sidan av ön innebär att orörda/obebyggda delar av ön även i fortsättningen kan lämnas obebyggda.

I kommunen i allmänhet och på Öckerö i synnerhet finns begränsat med mark att exploatera. Den högre bebyggelsen som föreslås innebär, förutom att den skapar underlag för handel, att marken

nyttjas effektivt och att mindre markarealer tas i anspråk. En lägre bebyggelse skulle innebära att mycket större markområden skulle behöva bebyggas för att inrymma den mängd bostäder och verksamheter som det aktuella planförslaget innebär. Detta skulle med största säkerhet få större negativa effekter på bland annat natur- och rekreationsvärden.

Öckerö utvecklas och det innebär att landskapsbilden även måste få påverkas och att en ny episod i öns historia skrivs när ett nytt lager adderas till landskapsbilden. Landskapsbilden förändras med ett nytt tillskott samtidigt som man förhåller sig till öns historia.

## Slutsats

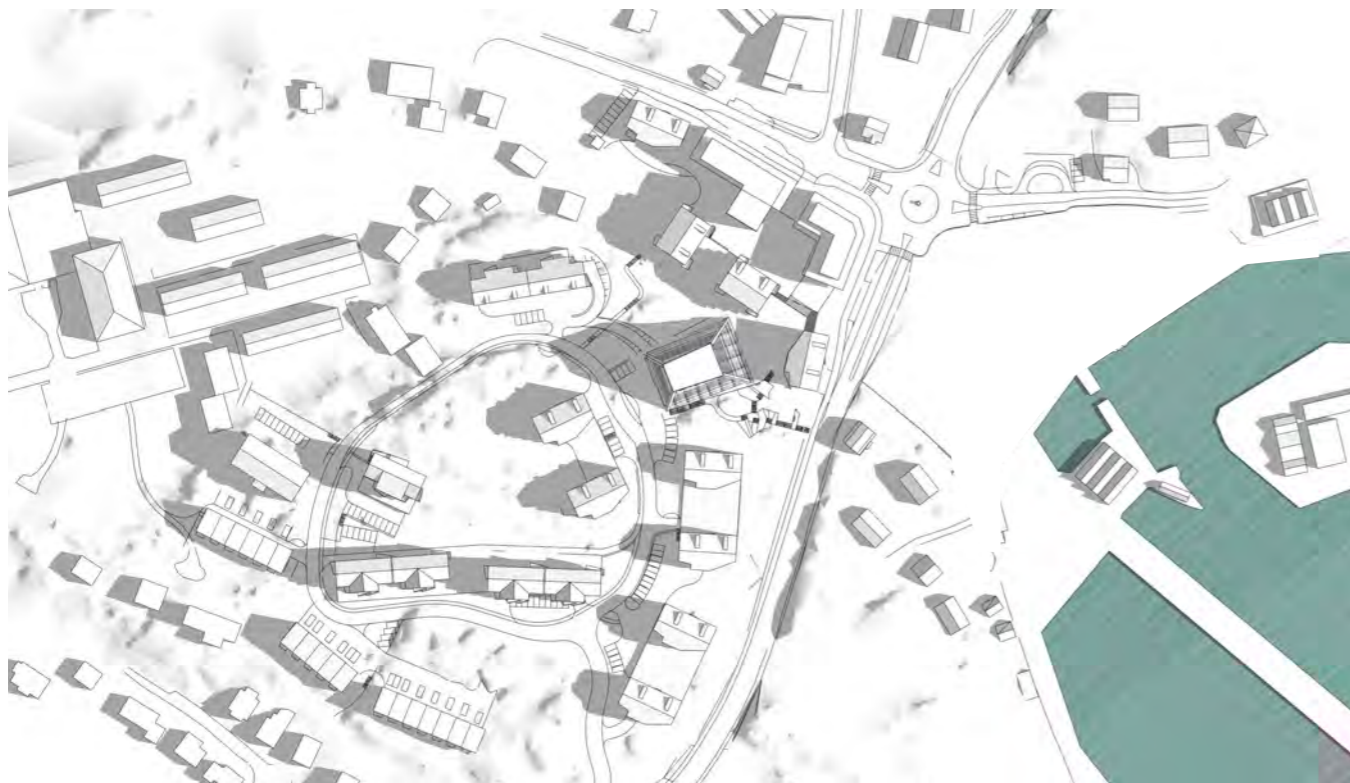
Projektet anses vid en helhetsbedömning ligga i linje med portalparagrafen i miljöbalken (1 kap 1 § MB) då projektet innebär att marken nyttjas så att en ekologisk, social, kulturell och samhällsekonomisk synpunkt långsiktigt god hushållning tryggas.

Centrumområdet på Öckerö är ett centrum för hela kommunen. Detaljplanen innebär en möjlighet att utveckla detta i dagsläget bristfälligt utformade centrum, för att skapa fler möjligheter att bo, träffas, arbeta och skapa arbetstillfällen inte bara inom planområdet utan även i hela kommunen. Beroendet av Göteborg minskas, och ungdomar kan ha en chans att bo kvar istället för att söka sig bort från kommunen för arbete och bostad.

Projektet innebär att landskapsbilden påverkas men kommunen gör bedömningen att exploateringen inte medför en påtaglig negativ skada på de värden i nationallandskapet som ligger till grund för hushållningsbestämmelserna.

Planen innebär en utveckling av befintlig tätort och av det lokala näringslivet. Planförslaget bedöms sammantaget vara förenligt med bestämmelserna i Miljöbalkens 4 kapitel.

---



VÅR/HÖSTDAGJÄMNING 8:00



VÅR/HÖSTDAGJÄMNING 16:00



VÅR/HÖSTDAGJÄMNING 12:00



MIDSOMMAR 18:00









