

KUNGÄLV
KOMMUN



FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR YTTERBY

ANTAGEN AV KOMMUNFULLMÄKTIGE 210415

REFERENSGRUPPER FÖP

Politisk referensgrupp: Framtids- och utvecklingsberedningen (FOU) nuvarande beredningen för Samhälle och Utveckling (BSU)

Förvaltningens referensgrupper: Gestaltungsgruppen, Sektorsamsyn, Strategmöte och Program Kungälv

STYRGRUPP FÖP

Styrgruppen för stora exploateringar

ARBETSGRUPP FÖP

Anna Ulvehed, Viktor Heinesson, Erik Liedner, Jenny Bjönness Bergdahl, Linda Andreasson (plan)

PROJEKTGRUPP FÖP

Arbetsgrupp FÖP samt Johan Emanuelsson, Sune Karlsson, Sarah Franzén (VA), Fredrik Horn (Miljö), Hanna Bäck (TGP), Christoffer Bjarneberg (MEX), Andreas Rutgersson (TGP), Therése Albertsson (Bygglov)

PROJEKTLEDARE

Jessica Andersson (t.o.m. vår 2017)
Linda Andreasson (fr.o.m. höst 2017)

ILLUSTRATIONER

Martin Forsman Hallberg (plan)

LAYOUT

Elisabeth Böber (plan)

FOTON

Kungälvs kommun där inget annat anges.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1| Inledning 5

Sammanfattning och Vision	6
FÖP Ytterby	6
Läsanvisningar	6
Organisation	6
Underlagsmaterial	7

2| Vad är en översiktsplan 8

Vad är en översiktsplan	9
Fördjupning av översiktsplanen (FÖP)	9
Planprocess	9

3| Bakgrund och Utgångspunkter 10

Uppdrag	11
Planområdet - Ytterby	11
Utgångspunkter för planeringen	21
Forskning och samverkan	26

4| Syfte, Mål och Avgränsning 30

Syfte	31
Mål och Vision FÖP Ytterby	31

5| Utvecklingsstrategi 35

Bakgrund	37
Strategi och delstrategier	37
Prioriteringsordning	38
Huvudprinciper	38

6| Användning av mark- och vattenområden 41

1. Centrala Ytterby	45
2. Björkås - Östra Porten - Porteberget	50
3. Västra Porten	53
4. Västra Tunge	54
5. Östra Sparrås	55
6. Lilla Smällen	56
7. Yttern	57
8. Södra Tornhaga	57
Nordtag	58
Riksintressen och skyddade områden	59

7| Förutsättningar och Riktlinjer 63

Planering	64
Exploatering	65
Mellankommunala frågor	67
Befolkning	68
Landskapsbild	70
Gestaltning	73
Stadsliv	75
Naturvärden och rekreation	80
Trafik och kommunikationer	84
Jordbruk och skogsbruk	90
Kulturmiljö	92
Teknisk försörjning	99
Geoteknik och Geologi	105
Miljö- och riskfaktorer	109
Kommunal service	115

8| Konsekvenser

118

9| Fortsatt Planering och Arbete

123

Bilagor

128

1 | INLEDNING

Sammanfattning och Vision

Översiktsplanen (ÖP 2010) lyfter Ytterby som en del av Göteborgsregionens strukturbild där Ytterby som stationssamhälle ligger i ett av huvudstråken och är en del av en hållbar utveckling.

Ytterby är både ett eget samhälle och en del av Kungälv's centralort. Ytterby är till stora delar omgiven av landsbygd och natur samt Nordre älv. I norr angränsar Ytterby till Rollsboindistriområde med stort underlag för arbetstillfällen. Förtätning föreslås i ÖP2010 i de centrala delarna öster om järnvägen men det är främst i utkanten av Ytterby i väster och söder som exploatering har föreslås och genomförs. Grönstrukturen har angetts som en lika viktig del som bebyggelse- och trafikstrukturen.

Denna fördjupade översiktsplan (FÖP) för Ytterby tar visionen om det hållbara stationssamhället längre genom att mer styra exploateringen till de centrala området runt stationen. Mobiliteten lyfts fram genom koppling till kollektivtrafik och gena trygga gång- och cykelstråk. Samtidigt förtydligas grönstrukturen både centralt med parker och dagvattenhantering samt koppling till omgivande rekreations- och kulturmiljöer. Förhoppningen är att Föpen mer i detalj ska kunna beskriva hur målsättningarna ska kunna infrias.

Vision 2050

I FÖPens Vision är Stationssamhället Ytterby en självklar del av Storgöteborg och en entrépunkt till Bohuslän. Ytterby har 12 000 invånare och ett välutvecklat näringsliv. Kungälv-Ytterby har växt samman till en sammanhängande centralort för kommunen, men Ytterbys egen identitet är stark på den kulturhistoriskt betydelsefulla

plats där bebyggelse, landsbygd och älv möts.

Hållbara kommunikationer präglar Ytterby där stationen är hjärtat för tätorten, landsbygden och kustzonen.

Ytterbys täta centrum på båda sidor av Bohusbanan är en kreativ blandning av bostäder, arbetsplatser, service, spännande arkitektur, variationsrika rumsbildningar och grönska.

Ytterby är en sammanhängande tätort med välintegrerade bostadsområden och mötesplatser för alla, där invånarna är välmående och har nära till varandra. Naturområden som Kastellegården, Guddehjälm och Nordre älv förbinds via gröna stråk genom centrum och är populära för både kvällspromenader och söndagsutflykter. De boende i Ytterby vandrar eller cyklar gärna längs med älven.

FÖP Ytterby

Den fördjupade översiktsplanen anger hur kommunen anser att mark- och vattenområden i Ytterby ska användas, både avseende exploatering av de centrala delarna och bevarande av de yttre områdena, samt hur samhället ska knytas ihop med stråk för gående och cykel. Den anger även riktlinjer för hur denna utveckling ska genomföras.

Konsekvenserna av denna utveckling har analyserats ur tre hållbarhetsperspektiv; miljökonsekvenser, sociala konsekvenser och ekonomiska konsekvenser. Den samlade bedömningen är att planeringen utgör goda förutsättningar för en hållbar utveckling på lång sikt.

Läsanvisningar

Den fördjupade översiktsplanen inleds med beskrivningar vad en FÖP är, om bakgrund och vilka utgångs-

punkter som varit viktiga i arbetet samt vilka mål som ska uppnås.

En **utvecklingsstrategi** redovisas i text och karta som visar de stora dragen i utvecklingen av FÖP området. Den anger även vilka övergripande principer som ska gälla för det framtida arbetet.

Kapitlet om **Användning av mark- och vattenområden** anger hur av mark- och vattenområden avses användas samt ger riktlinjer för genomförande av FÖPen. Här redovisa även ställningstagande avseende allmänna intressen.

Under kapitlet om **Förutsättningar och Riktlinjer** beskrivs alla aktuella ämnesområden med nuläge, förändringar utifrån FÖPen samt med tillhörande riktlinjer där det bedöms viktigt för kommande utveckling.

Under kapitlet **Konsekvenser** sammanfattas miljö-, sociala- och ekonomiska konsekvenser för FÖPen. Konsekvensbeskrivningarna som helhet finns som bilagor.

Fortsatt planering anger vilka processer som behövs för genomförandet av FÖPen.

Organisation

Processen med att ta fram Planhandlingen och dess bilagor har letts av Planenheten under sektor Samhälle och utveckling, med en arbetsgrupp bestående av planarkitekter, samhällsplanerare och en trafikstrateg. I arbetet har även en större projektgrupp medverkat med kompetenser från miljöenheten, mark- och exploateringsenheten, va-enheten samt trafik-gata-park. Avstämning har även skett med kompetenser inom fritid, socialÖP, bygglov, lokalresursplanering.

Som referensgrupper inom förvaltningen har projektet haft möten som Sektorsamsyn samt Gestaltningmöte.

Beredningen för samhällsutveckling (f.d.FOU) har varit politisk referensgrupp under framtagandet av FÖPen.

Underlagsmaterial avseende Grönstrukturplan/Dagvatten samt Miljökonsekvensbeskrivning för FÖP Ytterby har tagits fram av Norconsult. PM för geoteknik och bergsteknik har tagits fram av COWI.

Underlagsmaterial

Arbetet med fördjupad översiktsplan för Ytterby utgår till stor del från de utgångspunkter och övergripande inriktningar som anges i ÖP2010. Dock har vissa förutsättningar ändrats vilket kräver en ny utbyggnadsstrategi för Ytterby. Under kapitel om Bakgrund och Utgångspunkter anges ett stort antal mål, riktlinjer som styr samhällsplaneringen på nationell, regional samt kommunal nivå.

Som bilagor finns det material som varit underlag inför uppstart av FÖParbetet, t.ex. rapport Hela Ytterby, Medborgardialog samt en täthetsanalys. Dessutom finns underlag som tagits fram under arbetets gång avseende grönstruktur, dagvatten samt kulturmiljö. Dessutom ligger miljö-, social och ekonomiska konsekvensanalyser som bilagor. Bilagorna anges sist i dokumentet. Efter samråd har ett underlag avseende geoteknik tagits fram.

Hela Ytterby

Under 2015, arbetade en intern tjänstemannagrupp från planeringsenheten tillsammans med forskare och specialister från Kungliga Tekniska Högskolan (KTH), i en serie workshops med Hela Ytterby inom forskningsprojektet SPECIAL. I arbetet deltog ett stort antal tjänstemän i förvaltningen samt politiker. Arbetet samman-

ställdes i en rapport, som har varit ett viktigt underlag för framtagandet av FÖPYtterby.

Medborgardialog Ytterby

Våren 2017 inför arbetet med FÖPen hölls en medborgardialog i Ytterby. Dialogarbetet samordnades med EU-projektet SMART-MR som Kungälv kommun deltar i. SMART-MR syftar till att lokala och regionala myndigheter ska få stöd i att utforma styrdokument och få förslag på hur det hållbara resandet kan öka.

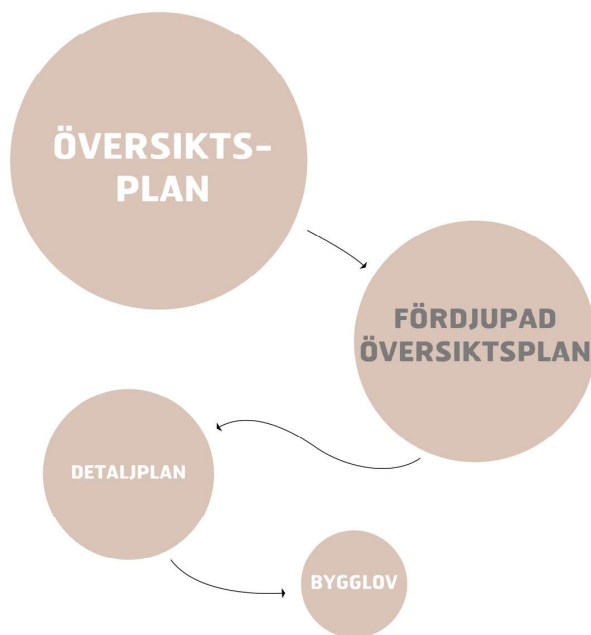
I dialogarbetet genomfördes workshops med två högstadielklasser på Ytterbyskolan samt en mobilitetsvandring i Ytterby med en av klasserna. Det utfördes även en workshop med PRO:s lokala förening i Ytterby samt en workshop med företrädare för Ytterbys näringsliv. Till näringslivet har också en enkät skickats ut. Vidare genomfördes intervjuer med människor på plats i Ytterby samtidigt som det fanns möjlighet att svara på en enkät på Kungälv kommuns hemsida. Dialogen har sammanställs i en rapport som varit ett viktigt underlag i arbetet.

Täthetsanalys

Rapporten "Hållbar täthet i Stationssamhällen Riktlinjer och indikatorer för hållbar täthet i stationsnära lägen i Göteborgsregionen Exempel på hållbar förtätning i Ytterby", togs fram i augusti 2017 av Spacecape. Kungälv kommun och GR hade ett överenskommet samarbete i EU-projektet SMART-MR där stationssamhället Ytterby ingick som fallstudie i projektet. Detta arbete har haft en stor betydelse i arbetet med FÖPen.



2| VAD ÄR EN ÖVERSIKTSPLAN



Vad är en översiktsplan

En översiktsplan är ett styrdokument som är vägledande för kommunens planering som till exempel vid planbesked, framtagande av detaljplaner, hantering av bygglov och andra tillståndsprövningar. Den är också underlag för kommunen i dialog med statliga myndigheter, medborgare och övriga.

I översiktsplanen tar kommunen ställning till hur mark- och vattenområden inom kommunen ska användas i framtiden och vilken målsättning kommunen har att utvecklas.

Planbeskrivningen innehåller vision och viljeinriktning för kommunens mark- och vattenanvändning. Konsekvensbeskrivningen redovisar sociala, ekonomiska och ekologiska konsekvenser av översiktsplanen.

Mark- och vattenanvändningskartan redovisar de ställningstaganden som kommunen gjort avseende bland annat bebyggelse och näringslivsutveckling samt riksintressen som kommunen omfattas av.

Översiktsplanen har en viktig roll som måldokument och vägvisare mot en mer hållbar framtid.

Fördjupning av översiktsplanen (FÖP)

För områden i kommunen som behöver en mer detaljerad redovisning av ställningstaganden, till exempel en tätort, kan en fördjupning av översiktsplanen (FÖP) göras. En FÖP behandlar samma typ av frågor som en översiktsplan och tas fram på samma sätt.

FÖP Ytterby utgår från i stort sett samma ställningstaganden som i gällande översiktsplan, ÖP2010, men förutsättningarna för markanvändning har förändrats sedan antagandet av ÖP2010. Kartan för mark- och vattenanvändning har förändrats i förhållande till ÖP2010 och ersätts därmed av en ny för FÖP-Ytterby området. Dessutom har flera ställningstaganden för ett hållbart attraktivt stationssamhälle förtydligats genom FÖPen.

Planprocess

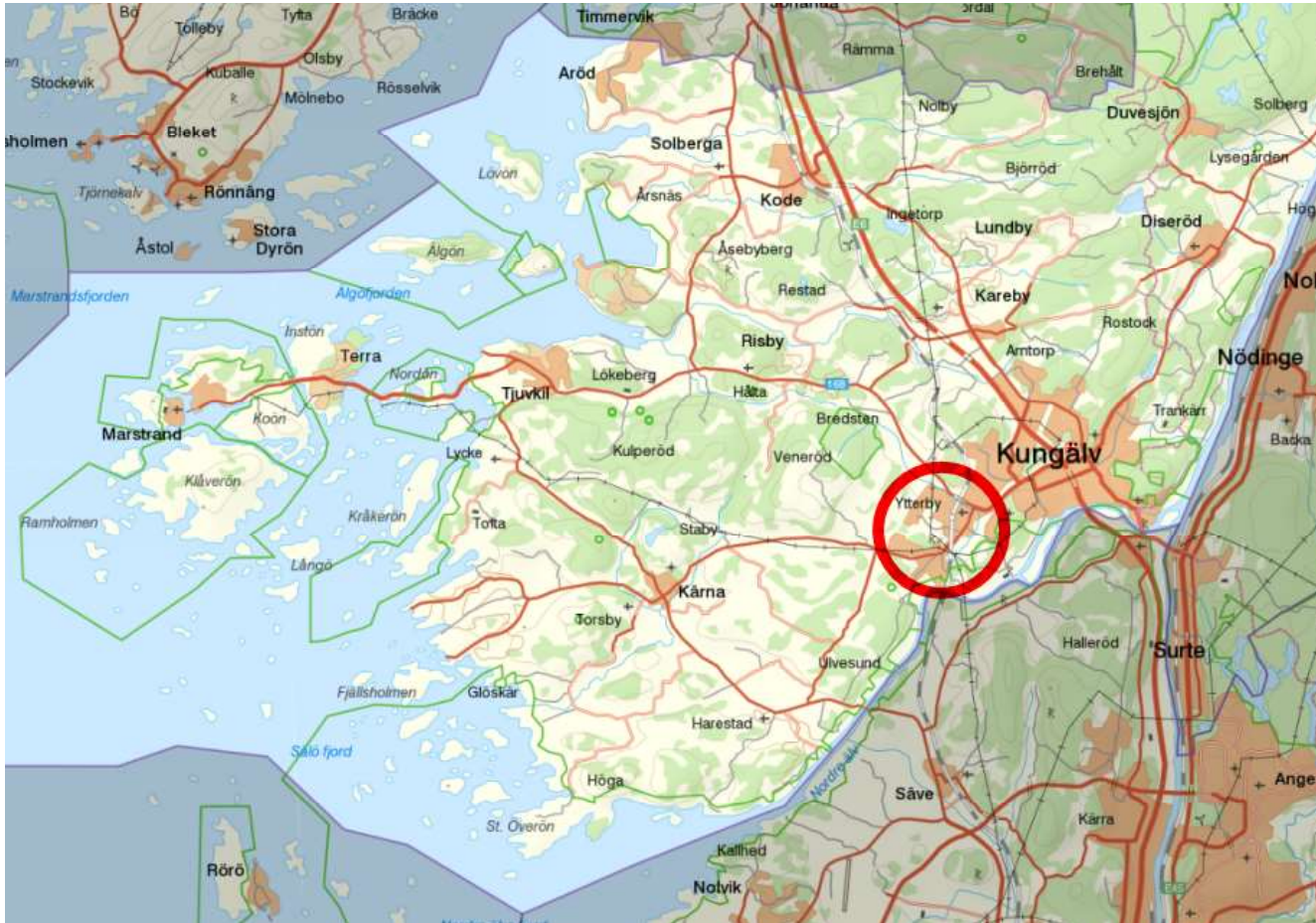
Processen att upprätta en översiktsplan styrs av plan och bygglagen. När ett förslag till ny översiktsplan eller FÖP har upprättats hålls samråd med medborgare, myndigheter och andra berörda. Förslaget tillgängliggörs genom att allt material finns utställt på offentliga platser som bibliotek, i stadshuset och på kommunens hemsida. Efter samrådet tar kommunen ställning till de inkomna synpunkterna och besvarar dem i en samrådsredogörelse. Planförslaget arbetas om och ställs ut på nytt under minst två månader. Synpunkter som kommit in vid granskningen sammanfattas och besvaras i ett särskilt utlåtande. Efter granskningen kan mindre justeringar göras innan FÖPen antas av kommunfullmäktige.

SAMRÅD

GRANSKNING

ANTAGANDE

3| BAKGRUND OCH UTGÅNGSPUNKTER



Uppdrag

Förvaltningen fick 2016 (KS 2016/0329) i uppdrag av Kommunfullmäktige att arbeta fram en fördjupad översiktsplan (FÖP) för Ytterby. FÖPYtterby utgår ifrån genomförandet av Översiktsplanen (ÖP) 2010.

Inledningsvis var projektnamnet för arbetet med utveckling av Ytterby "Hela Ytterby". Det arbetet syftade till att läka tätorten fysiskt, genom att se över möjligheterna att förtäta den centrala marken i västra Ytterby som skulle frigöras av ridskolans flytt. Hela Ytterby

utvecklades och omfattade även stationen och de östra delarna av tätorten i enlighet med omvandlingsområde och intentioner för ÖP 2010. Hela Ytterby som var ett internt arbete resulterade i en rapport som ligger som underlag för arbetet med FÖPYtterby.

Arbetet med Hela Ytterby tydliggjorde behovet av en FÖP för Ytterby. Ytterby är en av kommunens viktigaste serviceorter och ligger i kommunens huvudstråk för kollektivtrafik. Tillsammans med ett stort kommunalt markinnehav ger det en stor potential för att utveckla orten och skapa ett attraktivt stationssamhäl-

le som kan hävda sig i regional konkurrens. Samtidigt finns möjligheter att minska klimatpåverkan och minska segregation av samhällsgrupper genom tidiga ställningstaganden i enlighet med kommunfullmäktiges mål.

Utvecklingen de senaste åren har inte skett helt i enlighet med översiktsplanens intentioner om förtätning, men förutsättningarna för förtätning har förbättrats genom beslut om flytt av ridskolan.

Planområdet - Ytterby

Ytterby är ett stationssamhälle beläget ca 5 km väster om centrala Kungälv men ingår tillsammans med Kareby i kommunens centralort. Det är inom centralorten som kommunens bostadstillskott huvudsakligen ska tillkomma.

Nuvarande markanvändning i centrala Ytterby består främst av bostäder, en del verksamheter utmed Bohusbanan samt mindre centrumverksamheter, en stor matvaruaffär och kommunal service. I södra Ytterby finns ett mindre industriområde. De yttre delarna i väster, söder och öster innehåller stora rekreationsområden med höga natur och kulturvärden. I Norr grän-



sar Ytterby mot Rollsbo som är ett omfattande industriområde och viktigt avseende lokala arbetstillfällen. Inom det område som begränsas av FÖPYtterby-området bor i dag ca 6000 personer.

Landskapsbilden i Ytterby domineras av en bred lerdalgång där Kyrkebäcken rinner ner mot Nordre älv. Dalgången omges av höjdparter i nordväst och sydost. Vid dalgången ligger Ytterbycentrum på den västra sidan och bostadsområdet Enekullen på dess östra sida. Det är detta landskapsrum som både ytterbybor och besökare i första hand kommer i kontakt med.

Längre västerut avgränsas Ytterby av en bergsrygg mot den omgivande landsbygden. Kastellegårdsbergsryggen löper längs dalgångens östra sida ända ner till Nordre älv. Den norra delen av bergsryggen blir en barriär mellan Ytterby och Kungälv.

Kyrkan utgör ett framträdande landmärke med sitt smäckra torn och är en betydelsefull del i Ytterbys identitet.

Tre vägar utgör huvudvägar i Ytterby: Marstrandsvägen, Torsbyvägen och den nyligen utbyggda Sparråsvägen. Tillsammans bildar de en ringväg runt Ytterby. Av särskild betydelse är de "entréer" till Ytterby som finns kring dessa vägar, i synnerhet entrén från kungälvshället. Marstrandsvägen och Torsbyvägen är kopplingar från omlandet och orterna Kärna, Kovikshamn, Tjuviken och Marstrand till Ytterby. Bohusbanan skär genom området i nord-sydlig riktning med den gamla stationsbyggnaden som central punkt.

De kulturhistoriska värdena i Ytterby har en betydande potential i ett framtida arbete med att levandegöra kulturmiljöerna i olika sammanhang. Området utgör en synnerligen spännande "mix" av miljöer med koppling



till bl.a. riksbildningsskedet under Skandinaviens äldsta historia. Flera för landet unika lämningar, såväl synliga som dolda under mark, återfinns här. De har dessutom i ovanligt hög grad varit föremål för arkeologiska undersökningar. Den naturliga inramningen, bl.a. läget intill älven och möjligheter till överblickar, skapar också ovanligt goda förutsättningar för information, levandegörande och identitetsskapande i olika former.

Flera äldre byggnader är en viktig del i Ytterbys identitet och dess historia, varav vissa inte har ett skydd avseende förvanskning eller rivning. Några av dessa bygg-

nader är kyrkan, stationen, gamla skola samt även ett flertal villor från början av 1900-talet. Dessutom finns gårdar vars tillkomst går längre tillbaks i tiden. Även senare tillkommen bebyggelse har sin specifika karaktär och utgör viktiga historiska markeringar i Ytterby.

Under 1900-talet har Ytterby genomgått större förändringar. 1907 öppnades Ytterby station vid Bohusbanan 1942 byggdes ABC-fabrikerna i Ytterby för tillverkning av bland annat båtar. Från att tidigare ha varit ren landsbygd ökade byggandet och ett samhälle med eget centrum växte fram till följd av att stationen förlades till



Ytterby. Personalbostäder till stationen och skolbyggnaden. Vid områdena Enekullen och Tunge byggdes mindre villaområden och däremellan utgjordes landskapet av åkermark.

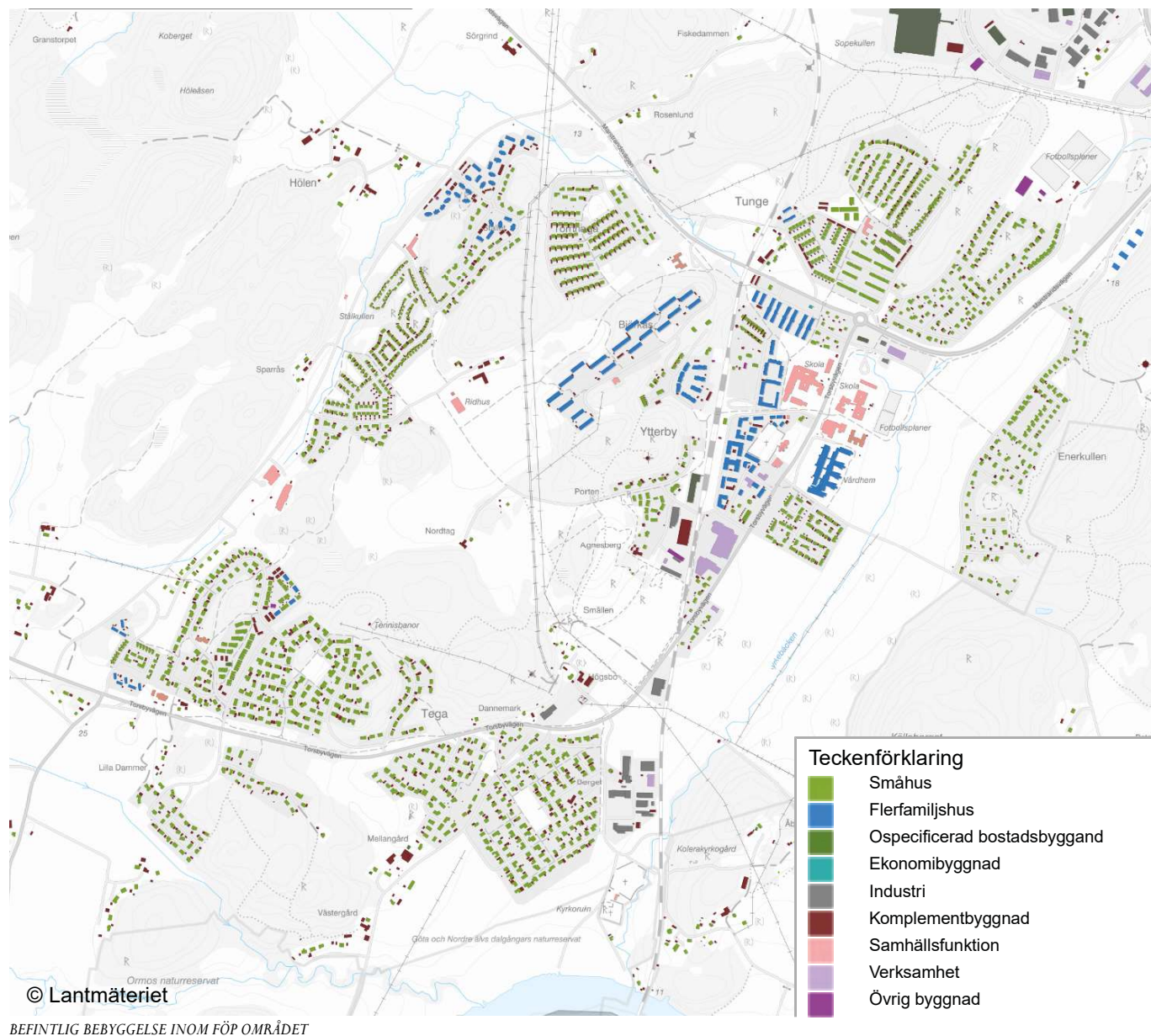
Nybyggandet sedan 1950-talet har varit omfattande och har fortsatt in på 2000-talet. 1971 blev Ytterby en del av Kungälv kommun och i samband med tätortsavgränsningen 1980 blev Ytterby en del av tätorten Kungälv. Runt de centrala delarna av Ytterby byggdes i slutet på 1900-talet stora villaområden i framförallt Stället och Tega.

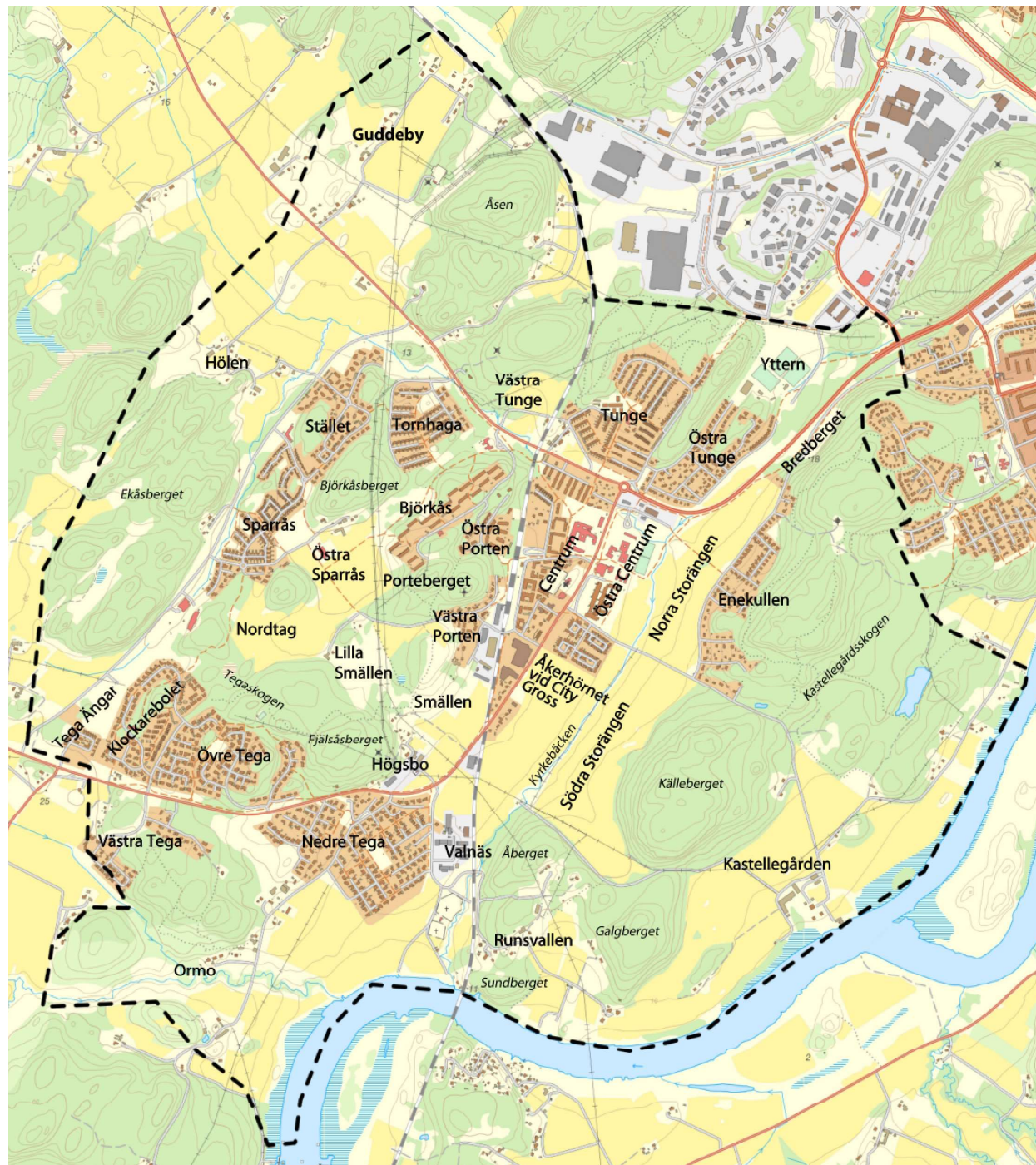
Under de senaste 20 åren har inflyttningen och nybyggnationen i Ytterby ökat. City Gross öppnade butiker i Ytterby 1999 i ABC-fabrikernas gamla lokaler vilket flyttade centrum något söderut. 2006–2008 byggdes till stor del nya Ytterby Centrum med flera byggnader på 4 till 5 våningar. Det byggdes ny busstation och järnvägsstationen restaurerades. I samband med nyinvigningen av Ytterby Torg 2008, utplacerades konstverket "För stor för sitt bo" av Karin Schmid som skapats på uppdrag av byggföretagen, Kungälv kommun och Statens Kulturråd. År 2012 och 2014 revs Folkets hus respektive det gamla centrumhuset. På dessa tomter har uppförts byggnader på upp till 5 våningar med både lägenheter och kommersiella lokaler.

Bebyggelse

Ytterbys bebyggelse karaktäriseras av en gles och funktionsuppdelad struktur uppdelad i olika enklaver. I de centrala delarna ligger större delen av den offentliga och privata servicen, blandat med bostäder, medan de omkringliggande bebyggelseområdena i stora drag är renodlade småhusområden. Flerbostadshus är koncentrerade till framförallt centrum och områdena närmast väster om centrum. Två mindre industriområden finns i Ytterby, belägna i anslutning till järnvägen. Ett beläget i centrala Ytterby i Västra Porten, det andra i Valnäs. Större delen av bebyggelsen i Ytterby är uppförd från 50-talet fram till idag.

I områdesbeskrivningarna på följande sidor ingår inte områden vars uppförande påbörjades efter att arbetet med FÖPen startade, såsom Västra Tega och Tega Ängar.





OMRÅDESNAMN INOM FÖP-OMRÅDET

Centrum

Bebyggelsen i denna del av Ytterby har karaktären av en centrummiljö med småbutiker, kommunal och privat service, men även ett stort inslag av bostäder, framförallt i flerbostadshus. Bebyggelsen närmast järnvägsstationen är relativt tät, för att bli glesare längre bort från stationen. Närmast stationen är bebyggelsen även högst med upp till fem våningar, för att sedan bli lägre, längre bort från stationen. I södra delen av centrum ligger City Gross butik som kan upplevas som gräns söderut för centrumområdet, även om ett antal villor ligger söder om butiksområdet. Bebyggelsens utseende är mycket varierad i denna del av Ytterby, gammalt blandas med nytt i olika arkitekturstilar med olika fasadmateriäl. I södra delen av centrum är gatunätet relativt sammanhängande, vilket kan jämföras med den norra delen där gatunätet är uppbyggt kring återvändsgator.



Östra Centrum

I Östra Centrum dominerar ett antal större offentliga institutioner stadslandskapet, såsom äldreboende, skola och idrottshall. Längst i norr mot Marstrandsvägen ligger ett antal verksamhetsbyggnader och en bensinstation. Mellan byggnaderna ligger stora öppna ytor vilket bidrar till att ge ett mer storskaligt intryck jämfört med bebyggelsen väster om Torsbyvägen. Längst söderut mot jordbruksmarken ligger ett bostadsområde, som skapar ett "vasst" hörn i det öppna landskapet. Uppdelningen mellan offentliga institutioner, verksamheter och bostäder är tydlig och området har en starkt funktionsuppdelad prägel. Byggnaderna är låga, envåningshus dominerar, endast en tillbyggnad till äldreboendet (två våningar) och Kastellegårdshallen är högre. Då bebyggelsen är låg smälter den in i det öppna, flacka, landskapet. Trafiken leds in till området via återvändsgator med markparkeringar placerade mellan bebyggelsen och Torsbyvägen.



Östra Tunge

Östra Tunge består av blandad villabebyggelse med olika uttryck, från olika tidsepoker. Den äldre, sydvästra delen av området karaktäriseras av en stor blandning av stilar. Bebyggelsen i denna del är till största del uppförd mellan slutet av 30-talet och 50-talet. Denna del av området har ett gatunät av trädgårdsstadstyp, där gatunätet har drag av rutnätsstruktur. Detta till trots finns bara en anslutning till Marstrandsvägen. I nordöstra delen är bebyggelsen mer enhetlig och i huvudsak byggd under tidigt 60-tal respektive tidigt 70-tal. Gatustrukturen utgörs av återvändsgator, vilka ansluter till gatunätet i den sydvästra delen av området.



Tunge

Tunge består av villor, radhus och kedjehus uppförda under andra halvan av 60-talet. Det norra delområdet består av kedjehus och röda, tidstypiska tegelvillor. Det sydöstra delområdet, i hörnet Marstrandsvägen/Länsmansvägen, domineras av rad- och kedjehus med varierat utseende. Det västra delområdet domineras av enhetligt utformade kedjehus uppförda 1968, med typiskt utseende för tiden. Gatustrukturen i Tunge är uppbyggt kring återvändsgator med gång- och cykelbanor som knyter ihop de inre delarna av området.



Enekullen

Enekullens bebyggelse består av småhus i 1-1,5 plan, till stor del uppförda under 50- och 60-talen, vilka är placerade mellan Kastellegårdsberget och Norra Storängens dalgång. På detta sätt har bebyggelsen anpassats till landskapet och villaområdet smälter in som en del av det skogsklädda berget och framstår inte som bebyggelse som landat på åkern. Enekullsvägen är dragen längs med bergskanten så att åkermarken i dalgången inte delas itu. Sådan vägdragning var vanlig förr, och ledde till slingrande vägar. Raka återvändsgator ansluter till Enekullsvägen och går upp längs sluttningen. Dessa gator ger en lätt klättrande bebyggelse med fria siktlinjer ut över dalgången och Ytterby centrum.



Västra Porten

Västra Porten, beläget sydväst om stationen, innehåller en blandning av industri och bostäder. Närmast järnvägen ligger ett antal större industribyggnader, där gamla ABC-fabriken byggnad (idag lager) utmärker sig. Längre in i området längs bergssluttningarna är bostäder uppförda, mestadels trähus i 1-2 våningar. Bebyggelsen ligger längs återvändsgator, vilka ansluts till Ytterby centrum's gatunät via en plankorsning över järnvägen.



Östra Porten

Precis väster om stationsområdet ligger Östra Porten som domineras av ett antal flerbostadshus och radhus uppförda under 80-talet. Runt dessa ligger ytterligare ett antal radhus och villor. Bebyggelsen är relativt småskalig med en höjd på max två våningar. Flerbostadshusens gula tegelfasader är utmärkande i området, men småhusens blandade utseenden ger ändå en variation i området. Bebyggelsen ligger längs återvändsgator, som ansluter till Hällebergsgatan norrut. Genom en gång- och cykelväg kopplas området till Ytterby centrum, vilken passerar under järnvägen i en tunnel.



Björkås

Björkås, beläget nordväst om Östra Porten, består av ett flertal loftgångshus i 2-3 våningar uppförda runt 1970. De är alla likadana och placerade i samma nordost/sydvästliga riktning upp på en bergsplåta. Parkering sker längs återvändsgatan Hällebergsgatan vilket skapar bilfria bostadsgårdar. Björkås är ett typiskt område från miljonprogramsåren avseende utseende, bebyggelse- och trafikplanering. Parkering sker i parkeringsanläggningar placerade ut mot Hällebergsgatan, vilken ansluter till Marstrandsvägen. Björkås är ett av de större sammanhängande flerbostadshusområdena i Kungälv kommun från denna tidsperiod, och det enda i Ytterby.



Tornhaga

Tornhaga småhusområde, uppfört 1970, är beläget norr om Björkås. Området ger ett varierat uttryck i fråga om t.ex. kulör och fasadmateriell, även om byggnaderna är byggda under samma epok och till stor del är lika stora, bortsett från östra och norra delens något större villor. Bebyggelsen ansluter till återvändsgator som ansluter till större gator, som i sin tur ansluter till Marstrandsvägen. Gång- och cykelbanor kopplar samman Tornhaga med andra kringliggande bostadsområden och vidare mot Ytterby centrum. En typisk trafikplanering för perioden då området byggdes.



Stället

Stället byggdes ut under första halvan av 90-talet med mindre flerbostadshus och villor. Flerbostadshusen är i två plan och till största del belägna i områdets norra del, närmast Sparråsvägen. I södra delen av området dominerar småhus 1 - 1,5 plan. Gemensamt för bebyggelsen är ett utseende som till stor del hämtar inspiration från förfunktionalistiska stilar med träfasad och sadeltak. Gatustrukturen är organisk och följer terrängen. I södra delen där villabebyggelse dominerar är gatorna mycket smala.

Sparrås

Sparrås, beläget sydväst om Stället, byggdes under första halvan av 00-talet och består av villor och parhus. Området är inspirerat av trädgårdsstaden i bebyggelse- och gatustruktur. Husen står tätt längs gatorna samtidigt som små grönytor lämnats mellan de olika tomterna inne i kvarteren. Området består till stor del av olika enhetliga typhus i 1 - 2 plan, vilket ger respektive delområde en tydlig karaktär. Likt Stället är byggnaderna stilmässigt till stor del inspirerade av förfunktionalistiska stilar med träfasad och sadeltak eller valmat tak. Området har en gatustruktur som är uppbyggd av smala återvänds- och rundkörningsgator, vilka ansluter till huvudgator för biltrafiken. Gatorna rör sig organiskt genom området, trots att terrängen är platt, vilket skapar intressanta gaturum. Gång- och cykelvägar kopplar ihop de inre delarna av området.

Nedre Tega

Bebyggelsen i nedre Tega består i huvudsak av småhus i 1 - 1,5 plan. En stor del av småhusbebyggelsen uppfördes under första halvan av 70-talet, men nya delområden har tillkommit under 80- och 00-talen. Även inslag av äldre bebyggelse finns i området. Tillsammans ger detta en utseendemässigt varierad villabebyggelse i olika form, färg och fasadmaterial. Husen är placerade kring återvändsgator som ansluter till större gator och vägar. Gång- och cykelvägar korsar områdena vilket gör att det är lätt att röra sig igenom området till fots eller med cykel.



Valnäs

Mellan nedre Tegas villabebyggelse i väst och järnvägen i öst ligger Valnäs industriområde. Området är ett relativt småskaligt industriområde med byggnader i måttlig skala.



Övre Tega

Övre Tega byggdes till största del ut under andra halvan av 70-talet och består i huvudsak av villor i 1 - 1,5 plan. Området är likt nedre Tega varierat i fråga om form, färg och fasadmaterial. Gatustrukturen är uppbyggd kring återvändsgator i en organisk struktur som följer den kuperade terrängen.



Klockarebolet

Klockarebolet, som kan ses som en fortsättning västerut från övre Tega, består av villor, radhus och mindre flerbostadshus. Flerbostadshusen i två våningar är placerade i nordöstra delen av området, ”inkilat” mellan kullar och berg. Österut mot övre Tega ligger ett antal radhus som tillsammans med höjdskillnad och vegetation skapar en förhållandevis tydlig avgränsning mellan områdena. I västra och norra delen dominerar området av villor, till stor del i 1 plan, vilket har givit en ”mjuk” övergång till det öppna landskapet västerut (som idagsläget dock bebyggs). Bebyggelsen i området är förhållandevis enhetligt utformat i fråga om form och färg, jämfört med Tega. De norra och östra delarna består av för 80-talet tidstypiska hus i orange/rosa tegel.



Utgångspunkter för planeringen

Plan- och bygglagen (PBL)

Planeringen utgår från plan och bygglagen som syftar till att främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktig hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer. Enligt plan och bygglagen ska mark- och vattenområden användas för det eller de ändamål som de är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov.

Företrädare ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning med resurser.

Nedan anges ett antal relevanta nationella och regionala samt kommunala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling inom kommunen och som är applicerbara på FÖParbetet.

Globala Hållbarhetsmål

Läs mer: globalamalen.se

FN har antagit, en Agenda 2030 för hållbar utveckling, med 17 stycken globala mål.

Jämställdhet, rent vatten och sanitet, Hållbar energi för alla, minskad ojämlikhet, hållbara städer och samhällen,



Bekämpa klimatförändringarna, Ekosystem och biologisk mångfald, fredliga och inkluderande samhällen är de mål som främst har betydelse för arbetet med hållbar samhällsplanering.

Nationella ställningstaganden

Riksdagens mål

Läs mer: regeringen.se

Riksdagen har ett stort antal mål som ska vara vägledande för samhällsplaneringen i kommunen. Följande mål har lyfts fram som viktiga i arbetet med FÖPen:

- **Miljömålen**

Generationsmålet, miljömålen och etappmålen är vägledande för miljöarbetet i Sverige.

Generationsmålet anger inriktningen för den samhällsomställning som behöver ske inom en generation för att miljömålen ska nås.

Miljömålen beskriver det tillstånd i miljön som arbetet ska sikta mot – den kvalitet miljön ska ha.

Etappmålen är steg på vägen för att nå generationsmålet och ett eller flera miljömål. De visar vad Sverige kan göra och tydliggör var insatser bör sättas in.

De miljömål som främst har betydelse för arbetet med FÖP Ytterby är Begränsad klimatpåverkan, Giftfri miljö, Grundvatten av god kvalitet, Levande sjöar och vattendrag, God bebyggd miljö och ett rikt växt- och djurliv samt Ett rikt odlingslandskap. När det gäller etappmålen så är det främst **Biologisk mångfald** och **Hållbar stadsutveckling**.

Den biologiska mångfaldens och ekosystemtjänsternas värden
Senast år 2018 ska betydelsen av biologisk mångfald och värdet av ekosystemtjänster vara allmänt kända och integreras i ekonomiska ställningstaganden, politiska avväganden och andra beslut i samhället där så är relevant och skäligt.

Under **Hållbar stadsutveckling** finns ytterligare delmål som är relevanta för FÖParbetet.

Andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik

Andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent år 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Integrering av stadsgrönska och ekosystemtjänster i urbana miljöer

En majoritet av kommunerna ska senast år 2025 ta tillvara och integrera stadsgrönska och ekosystemtjänster i urbana miljöer vid planering, byggande och förvaltning i städer och tätorter.

Metod för stadsgrönska och ekosystemtjänster i urbana miljöer

Kommunerna ska senast år 2020 ha tillgång till en utvecklad metod för att ta tillvara och integrera stadsgrönska och ekosystemtjänster i urbana miljöer vid planering, byggande och förvaltning i städer och tätorter.

- **Kulturpolitiska mål**

Läs mer: kulturradet.se

Kulturen ska vara en dynamisk, utmanande och obun-

den kraft med yttrandefriheten som grund. Alla ska ha möjlighet att delta i kulturlivet. Kreativitet, mångfald och konstnärlig kvalitet ska prägla samhällets utveckling. För att uppnå målen ska kulturpolitiken bl.a.:

främja ett levande kulturarv som bevaras, används och utvecklas, särskilt uppmärksamma barns och ungas rätt till kultur.

- **Arkitektur- form och design politik**
"Gestaltad livsmiljö"

Läs mer: regeringen.se

Regering och riksdag anser att arkitektur, form och design har avgörande betydelse i samhällsbygget eftersom den gestaltade livsmiljön påverkar alla människor i deras vardag. 2018 antog riksdagen politiska mål för arkitektur-, form- och designområdet

Det ska uppnås genom att:

Hållbarhet och kvalitet inte underställs kortsiktiga ekonomiska överväganden

Kunskap om arkitektur, form och design utvecklas och sprids

Det offentliga agerar förebildligt

Estetiska, konstnärliga och kulturhistoriska värden tas till vara och utvecklas

Miljöer gestaltas för att vara tillgängliga för alla, och Samarbete och samverkan utvecklas, inom landet och internationellt.

- **Bostadspolitiska mål**

"Målet för bostadspolitiken är att alla ska ges förutsättningar för att leva i goda bostäder till rimliga kostnader och i en stimulerande och trygg miljö inom långsiktigt

hållbara ramar. Boende och bebyggelsemiljön ska bidra till jämlika och värdiga levnadsförhållanden och särskilt främja en god uppväxt för barn och ungdomar. Vid planering och förvaltning ska en ekologisk, ekonomisk och socialt hållbar utvecklig vara grund för verksamheten"

Regionala ställningstaganden

Vision Västra Götaland – Det goda Livet Framtagen i samarbete mellan VGR och kommunerna

Visionens fem fokusområden

- Ett livskraftigt och hållbart näringsliv
- Ledande i kompetens- och kunskapsutveckling
- Infrastruktur och kommunikationer med hög standard



GÖTEBORGSREGIONENS STRUKTURBILD

- En lednade kulturregion
- En god hälsa

Göteborgsregionens strukturbild

Göteborgsregionens strukturbild är en överenskomelse om ett gemensamt ansvar för en långsiktigt hållbar regional struktur. Strukturbilden visar på samspelet mellan kärnan (centrala Göteborg) det sammanhängande stadsområdet, huvudstråken för infrastruktur, kustzonen, de gröna kilarna och Göta älv.

I framtagna strukturbilden fastslås huvudstråk för regionens utveckling som utgör ryggraden i Göteborgsregionen. I ett av regionens huvudstråk innefattar Bohusbanan och E6 som utgår från Regionens kärna, Göteborg. I denna strukturbild ligger Bohusbanan går genom Ytterby centrum. Utvecklingen av huvudstråken i regionen ska ske med stöd av en attraktiv och kraftfull pendel- och regiontågtrafik. I stationslägen är det särskilt attraktivt att förtäta och skapa goda förutsättningar för gång- och cykel, etablera handel-, service och arbetsplatser med ett större upptagningsområde än den egna orten

Regionala miljömål för Västra Götaland

Läs mer: [Länsstyrelsens hemsida](http://lansstyrelsens.hemsida)

Generationsmålet, miljömålen och etappmålen ska tillsammans med de regionala tilläggsmålen vara vägledande för miljöarbetet i Västra Götaland. Målen kallas tillsammans Västra Götalands regionala miljömål.

Hållbar tillväxt

Läs mer: GR:s hemsida

Syftet med mål- och strategidokument är att lägga en stabil grund för vårt gemensamma arbete inom GR-kommunerna med att utveckla Göteborgsregionen till en stark och tydlig tillväxtregion i Europa – en region som är attraktiv att leva och verka i samt besöka. Genom ett gemensamt målinriktat arbete vill vi stärka regionens kvaliteter och aktivt arbeta för att möta framtidens utmaningar.

Stimulera en fortsatt befolkningstillväxt och samtidigt ta vara på de möjligheter en fortsatt regionförstoring ger.

Stärka de kvaliteter som gör att vi vill leva och verka i samt besöka Göteborgsregionen

Skapa en stark och långsiktigt hållbar regional struktur som utgår från storstadsområdets möjligheter.

Utveckla ett långsiktigt hållbart transportsystem med en attraktiv kollektivtrafik.

Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om.

Läs mer: GR:s hemsida

2009 antogs ett regionalt klimatmål att Västra Götaland ska vara en fossiloberoende region senast 2030. Det har sedan preciserats med regionala tilläggs mål:

- Utsläppen av växthusgaser i Västra Götaland ska minska med 80 procent till år 2030 från 1990-års nivå.
- Utsläppen av växthusgaser från västsvenskarnas konsumtion, oavsett var i världen de sker, ska

minska med 30 procent jämfört med 2010.

K2020 – Målbild för kollektivtrafiken i Göteborgsregionen

Läs mer: GR:s hemsida

Denna omfattar förutom Göteborg, Mölndal och Partille också struktur och resande i Göteborgs lokala arbetsmarknadsområde, vilket i princip innebär området med en timmes pendlingsavstånd till Göteborg. Viktiga utgångspunkter är dels visionen för utveckling av Västra Götaland, ”det goda livet”, dels den långsiktiga strukturen för den regionala tågtrafiken. Minst lika viktiga är de av GRs förbundsstyrelse antagna målen och strategierna för uthållig tillväxt i Göteborgsregionen.

Trafikförsörjningsprogrammet – Så utvecklas kollektivtrafiken

Läs mer: VGR:s hemsida

Trafikförsörjningsprogrammet är det viktigaste dokumentet i utvecklingen av kollektivtrafiken i Västra Götaland. Det är här det beskrivs hur kollektivtrafiken ska utvecklas och var fokus på kollektivtrafiksatsningar ska ligga. Nuvarande program sträcker sig från år 2017 till år 2020 med utblick till år 2035. Nu pågår arbetet med att ta fram ett program för åren 2021 - 2024.

Kommunala ställningstaganden

Översiktsplan ÖP2010

GR:s strukturbild efterföljs i ÖP 2010 och Ytterby är

där, och i andra styrdokument, utpekad som en prioriterad ort för bebyggelseutveckling på grund av dess strategiska läge. För Ytterby anger ÖP 2010 att Ytterby i första hand bör växa genom kompletterande bebyggelse i de centrala delarna. I närhet till stationsområdet bör en hög bebyggelsetäthet eftersträvas. Nya områden ska tillkomma i direkt anslutning till befintlig bebyggelse och i så stor utsträckning som möjligt utnyttja befintlig infrastruktur. En utbyggnadsordning eftersträvas som innebär att nya områden tas i anspråk inifrån och ut. ÖP anger även ambitionen att Kungälv-Ytterby-Kareby ska växa samman till en huvudort. Sammantaget finns det i Ytterby potential för långsiktig hållbar utveckling och att nå kommunens strategiska mål och tillväxtmål.

Natur- och friluftslivsplan

Läs mer: kungalv.se

Här beskrivs naturen i Kungälv och vilka områden som klassas som skyddsvärda. Planen innehåller också mål och åtgärder för hur kommunen ska skydda naturen och underlätta för friluftslivet. Naturvårds- och friluftslivsplanen beslutades av fullmäktige 2005.

Närströvområden i Kungälv-Ytterby Inventering och åtgärdsplan antagen av KS 2008 är en underlagsrapport.

Grönplan

Läs mer: kungalv.se

Grönplanen för Kungälvs kommun antogs av fullmäktige 2006. Det är en handlingsplan för hur kommunen ska bygga och sköta parker i tätorterna.

Kommunfullmäktiges strategiska mål

Läs mer: kungalv.se

Arbetet med FÖPen har utgått från KF:s tidigare strategiska mål och då framför allt Attraktivt boende, Minskad segregation, Minskad miljö- och klimatpåverkan samt görrätt från början investera i barn och unga.

De nya av KF:s mål som bedöms relevant i FÖPen är:

1. Att ge goda förutsättningar för livslångt lärande
2. En trygg omsorg med valmöjligheter genom hela livet
3. Att ge möjligheter till en aktiv fritid för alla åldra
4. Att alla medborgare ska ha möjlighet att delta i ett rikt och aktivt kulturliv
5. Att medborgare och näringsliv ska känna ökat förtroende för kommunen
6. En ökad samordning mellan infrastruktur och byggnation i hela kommunen
7. Att underlätta för invånare och företag som vill reducera klimatutsläppen
8. Att nå Sveriges lägsta arbetslöshet med utbildning, arbete, sysselsättning för de som står längst från arbetsmarknaden

Miljöpolitiskt program

Läs mer kungalv.se

Det miljöpolitiska programmet pekar ut fem programområden där kommunfullmäktige vill se ökade aktiviteter och förbättrad miljö under perioden 2016-2019.

Bidra till hållbara och klimateffektiva resor

Kungälv kommun vill att resandet ska vara hållbart, med miljöanpassade fordon och en hög andel cykel- och kollektivtrafik. Hållbara resvanor hos dem som bor och arbetar i kommunen kan stödjas genom att fortsätta investera i cykelbanor och laddstationer, utveckla tåg- och busstrafik, främja bil- och cykelpooler, gynna cykling och kollektivtrafik i detaljplaner, stötta samåkning och sprida information om effektiva fordon och förnybara drivmedel.

Utveckla naturvård och friluftsliv för en attraktiv kommun

Kungälv kommun vill att den biologiska mångfalden ska vara hög och att naturen ska vara tillgänglig för alla. Det kan uppnås genom att utveckla livsmiljöer för växter och djur i tätorter, bevara och utveckla värdefulla naturområden och stigsystem, samt miljöanpassa skötseln av kommunens egna skogar. En rik och tillgänglig natur är en resurs för bättre folkhälsa, ökad attraktivitet för boende och utvecklat näringsliv och besöksnäring.

Trafikplan 2017

Läs mer: kungalv.se

Den kommunala trafikplanens inriktning definieras av strategiska mål och resultatmål. Dessa utgår från styrande dokument dels på nationell och regional nivå men även på kommunal nivå, det vill säga inriktningar som Kungälv kommun har tagit fram.

Trafikplanens strategiska mål är de utpekade mål som trafikplanens strategier ska verka mot. De är definierade utifrån övergripande mål som nämns ovan.

- Öka andelen hållbara resor.

- Ny bebyggelse ska stödja en välutbyggd och attraktiv kollektivtrafik genom att i första hand utvecklas i huvud- och sekundärstråk samt i serviceorter.
- Öka trygghet, säkerhet och tillgänglighet i trafikmiljöer.
- Öka samnyttjande av trafikslag.
- Minskad miljö- och klimatpåverkan.

Lokala miljömål

Läs mer: kungalv.se

För att styra den kommunala verksamheten inom olika miljöområden har kommunen flera politiskt antagna styrdokument. I skrivande stund finns naturvårds- och friluftslivsplan, grönsplan, energiplan, vattenöversikt, renhållningsordning, översiktsplan och årlig tillsynsplan.

Bostadsförsörjningsprogram 2017-2019

Läs mer: kungalv.se

Bostadsförsörjningsprogrammet baseras av KF:s mål främst på målet Attraktivt boende – Attraktiv kommun som växer genom en aktiv och hållbar samhällsutveckling:

Kommunen ska ha ett attraktivt boende. Kommunen är Attraktiv och växer genom en aktiv och hållbar samhällsutveckling. Det finns god tillgång till bostäder i olika upplåtelseformer för livets alla faser.

Bostadsbyggnation och samhällsplanering ska präglas av social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet.

En utveckling av såväl centrala Kungälv som våra serviceorter. Serviceorter ska vara så stora att de skapar ett

underlag för en bra samhällsservice. Möjlighet ska skapas att ha funktionella och billiga bostäder i alla kommunens delar.

Boendet är bostaden, en trygg boendemiljö, tillgången till varierat utbud av service, en dynamisk stadskärna, bra skolor, god omsorg, närhet till havet och natur samt ett rikt kultur- och föreningsliv samt god tillgång till infrastruktur och till kollektivtrafik.

Den sociala dimensionen har under kommande år ett särskilt fokus. Ett attraktivt boende integrerar människor. Kommunen är aktiv för samordning av hela miljöer. Ett attraktivt boende integrerar människor.

Kommunen erbjuder ett varierat utbud utifrån efterfrågan av bostäder för att kunna skapa flyttkedjor.

Befolkningstillväxt i Kungälv kommun ska i genomsnitt vara ca 1,5–2,0 % under ett 15-årigt perspektiv (2020-2035).

Kulturpolicy 2018

Läs mer på kommunens hemsida

I Kungälv kommun vill vi främja allas möjlighet till kulturupplevelse och eget skapande, främja ett levande kulturarv samt särskilt uppmärksamma barns och ungas rätt till kultur. I Kungälv vill vi lyfta fram vårt rika kulturhistoriska arv och värna om att ta vara på våra nysvenska medborgares kultur och deras historia. Vi behöver gränsöverskridande kulturell samverkan för att skapa ett tryggt och bra samhälle.

Lokalbehovsanalys 2016–2019

En del i Kungälv kommunplanering är det årliga arbe-

tet med lokalresursplanering, LRP, för att få fram ett tydligt underlag för förvaltningens framtida lokalbehov till den rullande investeringsbudgeten.

Social översiktsplan (SÖP)

Läs mer på kungalv.se

Utifrån kommunfullmäktiges tidigare strategiska mål att minska segregationen har kommunstyrelsen fastslagit resultatmålen om minskad barnfattigdom och minskat utanförskap. För att uppnå detta gav kommunstyrelsen inför 2015 förvaltningen i uppdrag att ta fram en social översiktsplan. Syftet med social översiktsplan är att, utifrån resultatmålen, analysera den sociala hållbarheten och i ett första steg presentera en översikt över social utsatthet.

I den sociala översiktsplanen analyseras olika indikatorer, som kan påvisa sociala risker/sårbarhet, exempelvis arbetslöshetstid, försörjningsstöd, meritvärde årskurs 9 och sjukskrivningar. Metoden innebär att olika indikatorer hänförs till olika nyckelkodsområdena i Kungälv kommun och hur de förhåller sig till kommunens genomsnittliga värde. Fokus för analysen är de områden, som utifrån olika indikatorer ligger dubbelt så högt jämfört med det genomsnittliga värdet.

I arbetet med FÖP Ytterby och kommande fysisk planering handlar det framför allt om att planera för ett attraktivt samhälle för alla d.v.s. både för de som bor i Ytterby idag och de som kommer att flytta dit.

I samband med förtätning och utbyggnation av serviceorter är det särskilt angeläget att investera i de mjuka värdena, såsom livet mellan husen, lekplatser, mötesplatser etc.

Vid nyproduktion, förtätning eller ändrade upplåtel-

seformer av bostäder ska det finnas ett tydligt socialt ansvarstagande. I samband med markexploatering sätter Kungälv kommun ett krav på engagemang i sociala hållbarhetsfrågor.

Kartläggningen av täthet och service i regionens stationssamhällen visar på att sambandet mellan mängden boende och arbetande och utbudet av urbana verksamheter är starkt.

Men för att uppnå hållbar täthet behövs också en viss fördelning av markanvändning så att inte förtätningen går ut över behovet av tillgänglig offentlig grönyta, trafikyta etc. Riktlinjerna för hållbar täthet innehåller därför också i grova drag indikatorer för markanvändningen i stort inom de stationsnära områdena.

Täta, men också gröna och tillgängliga städer kan bidra till att minska utsläppen av växthusgaser och förbättra luftkvalitet. De kan minska bilberoendet och förbättra folkhälsan då fler stimuleras till att gå, cykla och använda kollektivtrafik.

Exempel Ytterby

Täthetsanalysen illustrerar markanvändningen idag i Ytterby samt markanvändningen i ett framtidsscenario med möjlig förtätning.

En fjärdedel av marken inom 500m från stationen har stor förtätningspotential enligt täthetsanalysen.

En blandning av boyta och lokalyta understöder en lokal arbetsmarknad, lokalt serviceunderlag och mindre bilberoende.

Täthetsanalysen menar att det är av stor vikt att prioritera en hög andel lokalyta inom nära avstånd från stationer, dvs 500 meter. Likväl behövs en viss andel lokalyta inom 1 000 meter, inte minst för att ge närhet till nödvändig samhällsservice.

Hela Ytterby

Läs mer "HelaYtterby + SPECIAL" Bilaga 6

Under 2015 var Ytterby ett "case" i det internationella forskningsprojektet SPECIAL, med stöd av bland annat Kungliga tekniska Högskolan (KTH) och i samverkansprojektet Det urbana stationssamhället som har fokus på stationssamhällen i Göteborgsregionen (med GR, Trafikverket och Mistra urban futures). Under dessa arbeten har mycket betydande underlagsmaterial tagits fram i tvärspektoriella och blocköverskridande workshops med förtroendevalda och tjänstemän inom kommunen. Resultaten från dessa workshops har varit ett viktigt underlag i FÖParbetet avseende främst mål och visioner.

Täthetsanalysen

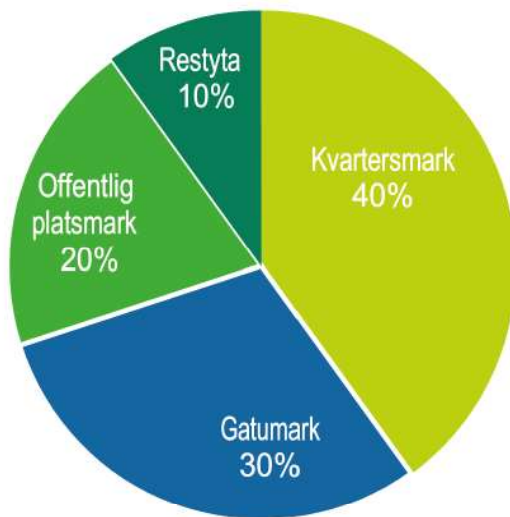
Läs mer "Hållbar täthet i Stationssamhällen" Riktlinjer och indikatorer för hållbar täthet i stationsnära lägen i Göteborgsregionen. Exempel på hållbar förtätning i Ytterby augusti 2017 (Spacescape) Bilaga 5

Under uppstart av arbetet med FÖPYtterby tog kommunen i samarbetet med SMART MR fram en täthetsanalys där Ytterby användes som exempel.

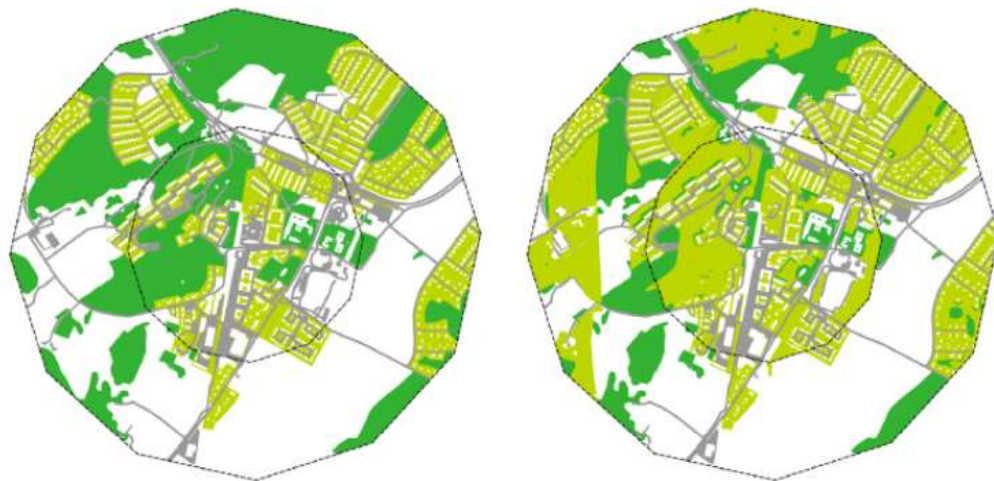
I rapporten har riktlinjer och indikatorer för hållbar täthet i stationsnära lägen i Göteborgsregionen sammanställts. Riktlinjerna och indikatorerna baseras på rekommendationer från UN-Habitat och tidigare undersökningar av markanvändning och täthet i ett nordisk sammanhang.



RIKTLINJER FÖR HÅLLBAR TÄTHET FRÅN RAPPORTEN "HÅLLBAR TÄTHET I STATIONSSAMHÄLLEN"



EXEMPEL PÅ EFFEKTIV FÖRDELNING AV MARKANVÄNDNING



NULÄGE OCH FRAMTIDSSCENARIO I YTTERBY FRÅN TÄTHETSANALYSEN. LJUSGUL YTAVISAR KVARTERSMARK, GRÖN ALLMÄNPLATSMARK, GRÅ GATUMARK OCH VIT ÖVRIG MARK.

Smart-MR - Hållbara åtgärder för att uppnå flexibla/elastiskt hållbara transporter i storstadsregioner

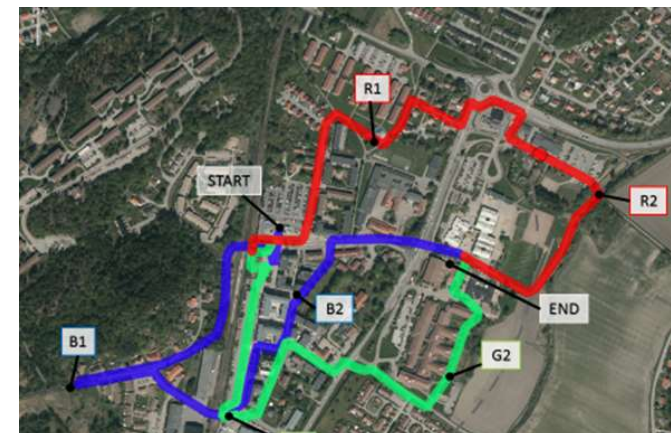
Kungälv kommun har medverkat i EU-projektet SMART MR (Sustainable Measures for Achieving Resilient Transportation in Metropolitan Regions) som startade upp under 2016. I projektet var fokus det centrala stationsområdet i Ytterby samt kopplingen till resecentrum i Kungälv för att skapa ökad delaktighet, mobilitet och energieffektivitet i arbetet med transportnoder. Inom ramen för FÖP Ytterby har samverkan skett med SMART MR-projektet så att dessa berikats varandra genom att behandla olika perspektiv av Ytterby som stationssamhälle.

Att Ytterby fortsatt ingår i olika samverkansprojekt och forskningsbaserade plattformar säkerställer att FÖP Ytterby blir ett användbart planeringsinstrument och

innebär en regional och global uppmärksamhet kring orten ur ett planeringsperspektiv. Genom projektet har lokala och regionala myndigheter fått stöd i att utforma styrdokument samt förslag på hur det hållbara resandet kan öka. På så sätt kan storstadsregionerna växa på ett sätt som gynnar både invånare och näringsliv.

Den 12-13 december 2017 genomfördes en Workshop i Kungälv där medlemmar från de andra storstadsregionerna i SMART MR deltog. Bland annat diskuterades förtätningsanalysen för Ytterby samt att det genomfördes en walk and talktur på plats i Ytterby. Resultatet från detta arbete var ytterligare ett underlag i FÖP arbetet. Deltagande i walk & talk var ett stort antal samhällsplanerare, trafikplanerare, miljöstrateger samt ekonomer m.fl., från olika EU-länders storstadsregioner. De deltagande vandrade i 3 olika områden i Ytterby och kommenterade på förutbestämde platser enligt en mall.

Denna metod är värdefull för att få en bred analys över ett större eller mindre område. Metoden har fördelen



WALK & TALK (2017)

att den kan fånga upp olika intressenters subjektiva erfarenheter och uppfattningar om den fysiska miljön. Detta leder till helt nya inspel och idéer för området samt en validering i fall FÖP arbetet är på rätt väg. Denna metod är ett viktigt komplement till den mer mätbara analysmetoden som täthetsstudien gav.

Resultat Walk & talk

Resultatet av walk&talkpromenaden diskuterades och sammanställdes tillsammans med deltagarna i SMART MR projektet.

De synpunkter som framkom var till stora delar i enlighet med det som framkommer i den s.k. täthetsanalysen, d.v.s. högre täthet, attraktivare arkitektur och utemiljöer.

Ett urval av de synpunkter som framkom:

- Förtäta centralt på Porteberget
- Bygg på delar av jordbruksmark
- Bygg på befintliga byggnader t.ex. Citygross eller befintliga flerbostadshus
- Förtäta runt stationen
- Fortsätt att utveckla arkitekturen
- Utveckla för gång och cykel för att minska bilåkandet för att uppnå minskad klimatpåverkan
- Begränsa parkering, endast Park&Ride inom 500m från stationen
- Utveckla multifunktionella ytor nära stationen och skolor
- Förtäta för att kunna uppnå en livligare stad, där människor stannar, snarare än enbart bor i
- Jordbruksmark bör bevaras både ur ett landskapsperspektiv samt livsmedelsproduktion
- Utveckla grönytor

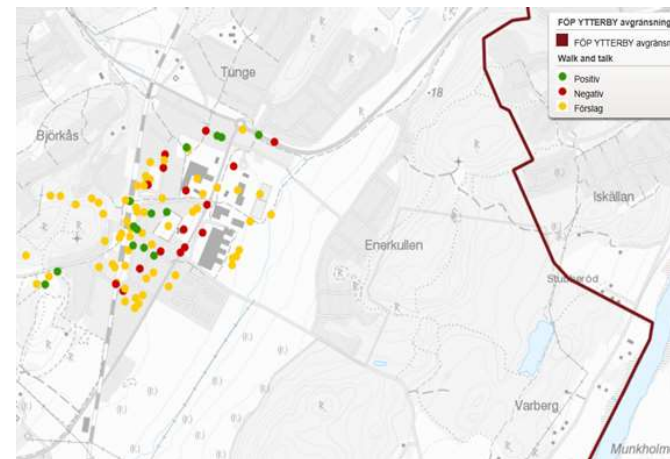
Medborgardialog Ytterby

Läs mer Rapport Medborgardialog bilaga 7

En medborgardialog hölls våren 2017 inför arbetet med FÖPYtterby. Dialogarbetet samordnades med EU-projektet SMART-MR som Kungälv kommun deltar i.

I dialogarbetet genomfördes workshops med två högstadielklasser på Ytterbyskolan samt en mobilitetsvandring i Ytterby med en av klasserna. Det utfördes även en workshop med PRO:s lokala förening i Ytterby samt en workshop med företrädare för Ytterbys näringsliv. Till näringslivet har också en enkät skickats ut. Vidare genomfördes intervjuer med människor på plats i Ytterby samtidigt som det fanns möjlighet att svara på en enkät på Kungälv kommunens hemsida.

I dialogen framkom att många ser positivt på att Ytterby kompletteras med nya verksamheter och bostäder men att hänsyn måste tas till grönområden och att tillgängligheten till dessa för befintliga invånare inte försämras. Många värnade också den lantliga känslan som Ytterby idag förmedlar. Flera synpunkter rörde den ansträngda trafiksituationen, som behöver lösas inför framtida nybyggnation. Många framhöll även de snabba kollektiva förbindelserna från Ytterby centrum till Göteborg som något mycket positivt. För att fler ska resa kollektivt behövs dock tätare turer, framförallt för tågen, samt fler kollektiva förbindelser in till Ytterby centrum från omlandet. Brist på pendelparkeringsplatser lyftes upp som en faktor som gör kollektivtrafiken till ett mindre attraktivt alternativ än bilen.



RESULTAT FRÅN WALK & TALK GRÖN POSITIV MARKERING, RÖD NEGATIV, GUL UTVECKLINGSPOTENTIAL



WORKSHOP MEDBORGARDIALOG

4| SYFTE, MÅL OCH AVGRÄNSNING

Syfte

FÖP Ytterbys syfte är att för det avgränsade geografiska området, ersätta ÖP2010 avseende mark- och vattenanvändningskartan samt utveckla och förtydliga översiktsplanens övergripande mål om ett hållbart stationssamhälle. Syftet är också att få ett mer detaljerat underlag som är vägledande och förenklar processen i kommande detaljplanering, bygglov och övriga beslut.

Mål och Vision FÖP Ytterby

Vision för FÖP Ytterby 2050

Visionen har sitt ursprung i projekt Hela Ytterby

Stationssamhället Ytterby är en självklar del av Storgöteborg och en entrépunkt till Bohuslän. Ytterby har 12 000 invånare och ett välutvecklat näringsliv. Kungälv-Ytterby-Kareby har växt samman till en sammanhängande centralort för kommunen, men Ytterbys egen identitet är stark på den kulturhistoriskt betydelsefulla plats där bebyggelse, landsbygd och älv möts.

Hållbara kommunikationer präglar Ytterby där stationen är hjärtat för tätorten, landsbygden och kustzonen. Attraktionskraften för boende och företag är stor då Ytterby station och Kungälvs resecentrum samspelar effektivt och ger utmärkta valmöjligheter för resande. Ytterbys täta centrum på båda sidor av järnvägen är en kreativ blandning av bostäder, arbetsplatser, service, spännande arkitektur, variationsrika rumsbildningar och grönska. Liv och rörelse i gaturummet karaktäriserar de tidigare trafiklederna som omvandlas till stadsgator.

Ytterby är en sammanhängande tätort med välintegrerade bostadsområden och mötesplatser för alla, där in-

vånarna är välmående och har nära till varandra. Naturområden som Kastellegården, Guddehjälm och Nordre älv förbinds via gröna stråk genom centrum och är populära för både kvällspromenader och söndagsutflykter. De boende i Ytterby vandrar eller cyklar gärna längs med älven.

Vision utifrån medborgardialog om ett framtida Ytterby

De äldre i Ytterby tycker om att träffas för en förmiddagsfika innan de tillsammans spelar Boule och umgås. Dagar då det är sämre väder träffas de i den centrala samlingslokalen.

Kvällar när Eivor har mer energi tycker hon om att möta upp sina vänner på krogen i centrala Ytterby. Där är alla välkomna.

De äldre träffas gärna för gemensamma promenader längs Kyrkebäcken och ner till älven. De trivs som äldre i Ytterby eftersom orten tillhandahåller all servis de behöver.

Ali tycker om att spela fotboll efter skolan, han cyklar tillsammans med Adam till träningarna och efteråt handlar de träningskläder i den lokala sportaffären, sedan möter de upp Lisa och Sherin för att fika. Så ser en optimal dag ut för Ali när han inte behöver konditionsträna i Elljusspåret. Lisa och Sherin brukar också springa eller promenera i de populära slingorna.

Småbarnspapporna Lars och Gunnar trivs i sitt hus, där de har gångavstånd till stationen. De har tid att fokusera på sina karriärer samtidigt som de snabbt kan åka kollektivt för att hämta och lämna barnen. De tycker om att leka med dem i parken efter arbetet för att sedan handla på det lokala bageriet för att kunna bjuda de ny-

inflyttade grannarna på middag.

Familjeföretaget _____ är nöjda med Ytterby som arbetsmarknad där de lätt kan locka de bästa unga webbdesigners till sitt företag. De brukar locka genom de korta pendeltiderna från Storstaden Göteborg och lugnet ute vid havet, där företaget gärna har sina verksamhetsmöten.

Turisten Javier tycker om att känna historien under fötterna när han besöker Kungälvs födelseplats. Vandringen startade när han anlände med tåget, Javier som är trött efter resan tycker om att kunna pusta ut på det trendiga fiket, där han kan insupa den lokala Ytterby atmosfären. Efter påfyllning lockar fågelskådning längs med älven, där träffar han på de lokala flugfiskarna som lätt når vattnet genom bryggor. Fiskarna vill gärna visa Javier deras favorit stråk i Kungälvs andra största motionsområde.

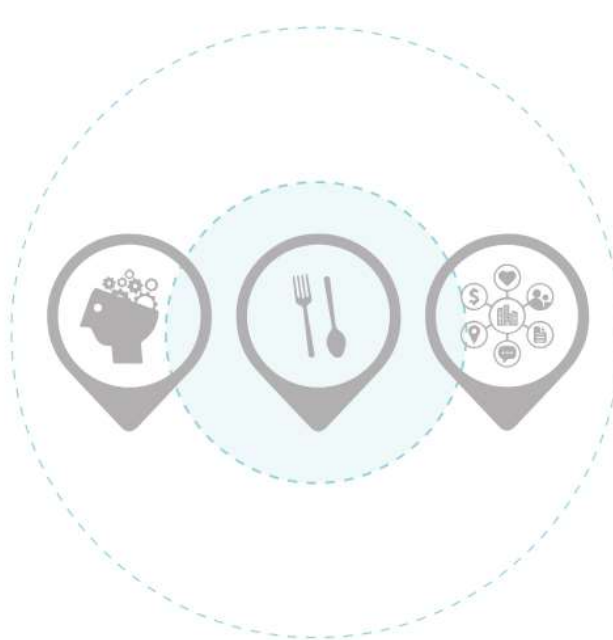
MÅL FÖP Ytterby - Med utgångspunkt från Rapport Hela Ytterby

Sociala frågor

2035 ska det finnas ett utökat utbud av mötesplatser både i Ytterbys centrum och i befintliga bostadsområden. Mötesplatser och utemiljöer ska vara trygga, inbjudande och inkluderande. Ytterbys identitet ska ha förtydligats.

2050 ska Ytterby ha, en välplanerad urban miljö, för alla dess invånare i bostadsområden och gemensamma utemiljöer, där alla känner sig trygga och trivs. Ytterby har en tydlig egen identitet.

Socioekonomiska skillnader ska inte vara synliga i bebyggelsestrukturen



Näringsliv & Centrum

2035 ska omfattningen av verksamhetslokaler och kontor i centrum ha utökats i linje med det utökade bostadsbeståndet och en god servicenivå för vardag och fritid. De centrala verksamheterna ska vara av den art som kräver begränsade transporter.

2050 ska centrum vara fullt utbyggt på bägge sidor av Bohusbanan och goda förutsättningar ska finnas för ett levande näringsliv med nyskapande verksamheter och kontor. Centrum ska ha en stark koppling till Rollsbo, centrala Kungälv och omlandet genom tydliga tillgängliga stråk.



Mobilitet & Infrastruktur

2035 ska stationsområdet vara utbyggt med mycket god pendlarservice inom kommunen. Gång- och cykelvägnätet ska vara välutbyggt med gena och trygga kopplingar till stationen och centrum samt Rollsbo. Utbyggnad sker av pålitligt infrastruktursystem. **2050** ska det självklara transportsättet vara gång-, cykel-, och kollektivtrafik i Ytterby och till/från Kungälv/Rollsbo och i regionen. Ytterby är ett tydligt stationssamhälle i sin helhet med ett Resecentrum och ett pålitligt och hållbart transportsystem och infrastruktur.



Bostäder

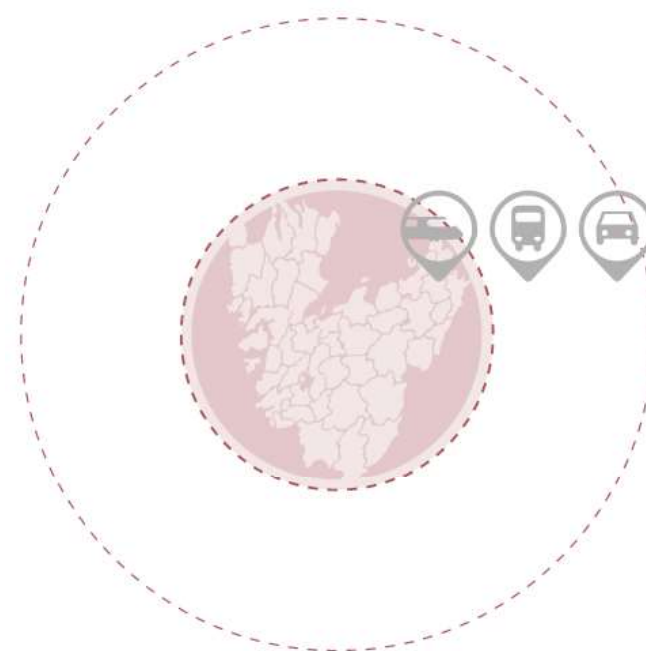
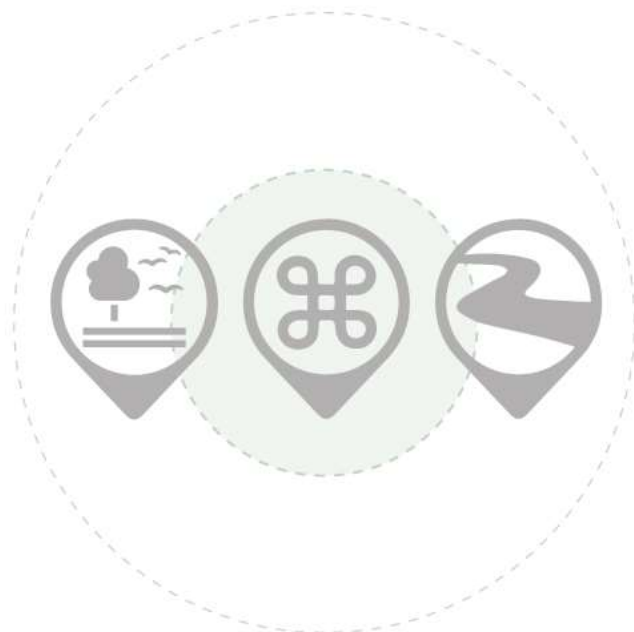
2035 ska Ytterbys invånarantal ha växt med 50 % i de centrala delarna, inom 500m från stationen, genom nybyggnation och förtätning. Nya bostäder har även tillskapats i befintliga områden som bidrar till att bostadsutbud blir lokalt diversifierat men med fokus på flerbostadshus. Boendemiljöerna ska vara attraktiva med omsorgsfull gestaltning och kvalitativa grönytor. **2050** ska invånarantalet fördubblats i Ytterby som helhet men med fokus på området ca 1000m från stationen. Det ska finnas möjlighet att bo i Ytterby genom livets alla skeden.

Nya bostadsområden ska ha medfört att tätorten växt samman, och Ytterby ska upprätthålla en god service-nivå.



Natur, Kultur, Rekreation

2035 ska parker och grönska tydligt vara integrerade i bebyggelsestrukturen i de centrala delarna av tätorten. Det ska vara lätt att ta sig till naturområden och Nordre älv. Den biologiska mångfalden värnas på land och i vatten. Kända kulturmiljöer och objekt ska ha lyfts fram och tillgängliggjorts som en del av tätortens identitet. Det kulturella intresset har utvecklats i samarbete med Ytterbyborna och andra intressenter. **2050** ska ett nätverk av parker och grönska ha tillskapats som sammanbinds med naturområden och Nordre älv. Naturområdena som helhet finns en rik biologisk mångfald. Ortens kulturmiljöer ska liksom grönskan vara identitetsbärare och tillgängliga i vardagen samt locka besökare.



Omvärlden

2035 ska Ytterby vara en attraktiv pendlingsort för Ytterbys omland, Kungälv, Göteborg (Hisingen), Stenungsund och Uddevalla.

2050 ska Ytterby vara en tydlig entré till Bohuslän och en attraktiv pendlingsort i regionen för boende, besökare och företag.

Avgränsning och lokalisering

I översiktsplanen (ÖP2010) redovisas en tätortsavgränsning kring varje tätort. Syftet med den är att tydliggöra översiktsplanens inriktning mot en mer koncentrerad bebyggelse och hållbar planering. Avgränsningen utgår från en ca 1-2 km radie från ortens centrumpunkt.

Tätortsgränsen innebär att utbyggnadsbehovet för bostäder och verksamheter för respektive tätort ska kunna tillgodoses innanför gränsen. Den gräns som anges som tätortsavgränsning i ÖP2010 för Ytterby, utgör till stor del den geografiska avgränsning av FÖPområdet, förutom att en avgränsning mot nordost mot Rollsbo och Komarken har gjorts. Tätortsavgränsningen fyller samma syfte som i ÖP2010, d.v.s. inom tätortsavgränsningen gäller krav på detaljplan för all ny bebyggelse för att säkerställa att marken används på ett så effektivt sätt som möjligt i enlighet med strukturbilden och FÖPen.

Planeringshorisont och befolkningstillväxt

Planeringshorisonten, det tidsperspektiv som avses för planeringen med FÖP Ytterby, är satt till år 2035 och med utblick till 2050.

Målet för planeringen är att befolkningen i Ytterby ska växa till drygt 12 000 invånare från dagens (2018) 6000 invånare, inom FÖPområdet. Som en första etapp till omkring 2035 ska invånarantalet växa till 9 000. Tillväxttakten är anpassad efter att Ytterby, som en del av kommunens centralort, ska utvecklas i enlighet med gällande översiktsplan.

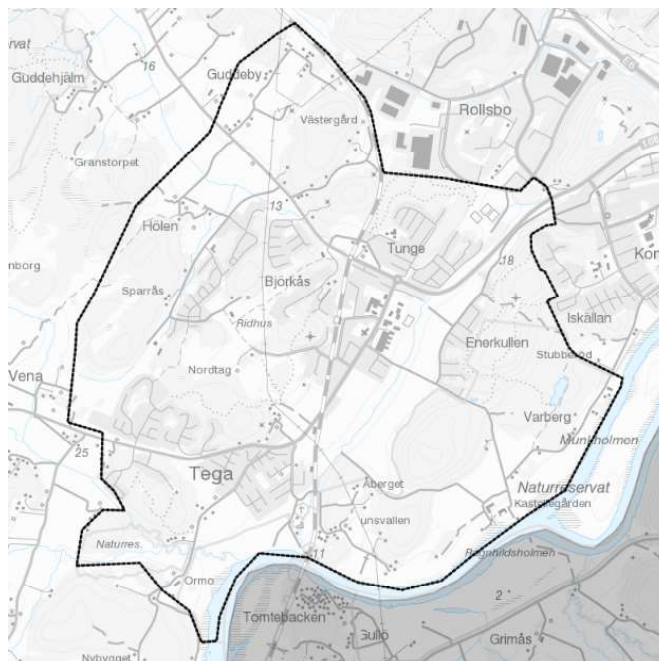
I ursprungsförslaget ingick cirka 2 000 nya bostäder vilket beräknades ge cirka 4 500 nya invånare. FÖPens

mål är dock 6 000 nya invånare, differensen beror på att FÖPen har räknat med detaljplaner i byggnations-skede som nyligen har vunnit laga kraft.

Den pågående byggnationen inom FÖPområdet beräknades ge en ökning med ca 1 600 personer samt ca 760 bostäder.

Efter samrådsskedet tog politiken beslut om att de områden som föreslogs för byggnation på jordbruksmark och som idag ägs av Statens fastigverk ska utgå ur FÖPen. Detta innebär en minskning med ca 360 bostäder och ett uppskattat antal invånare på 820 personer.

Därmed sänktes FÖPens beräknade 2000 nya bostäder till 1640 bostäder och 4500 invånare sänkts till 3680. Dock har det i exploateringen av de sen tidigare pågående projekten i Ytterby skett en ökning av antalet bostäder och invånare.



GEOGRAFISK AVGRÄNSNING FÖPOMRÅDET

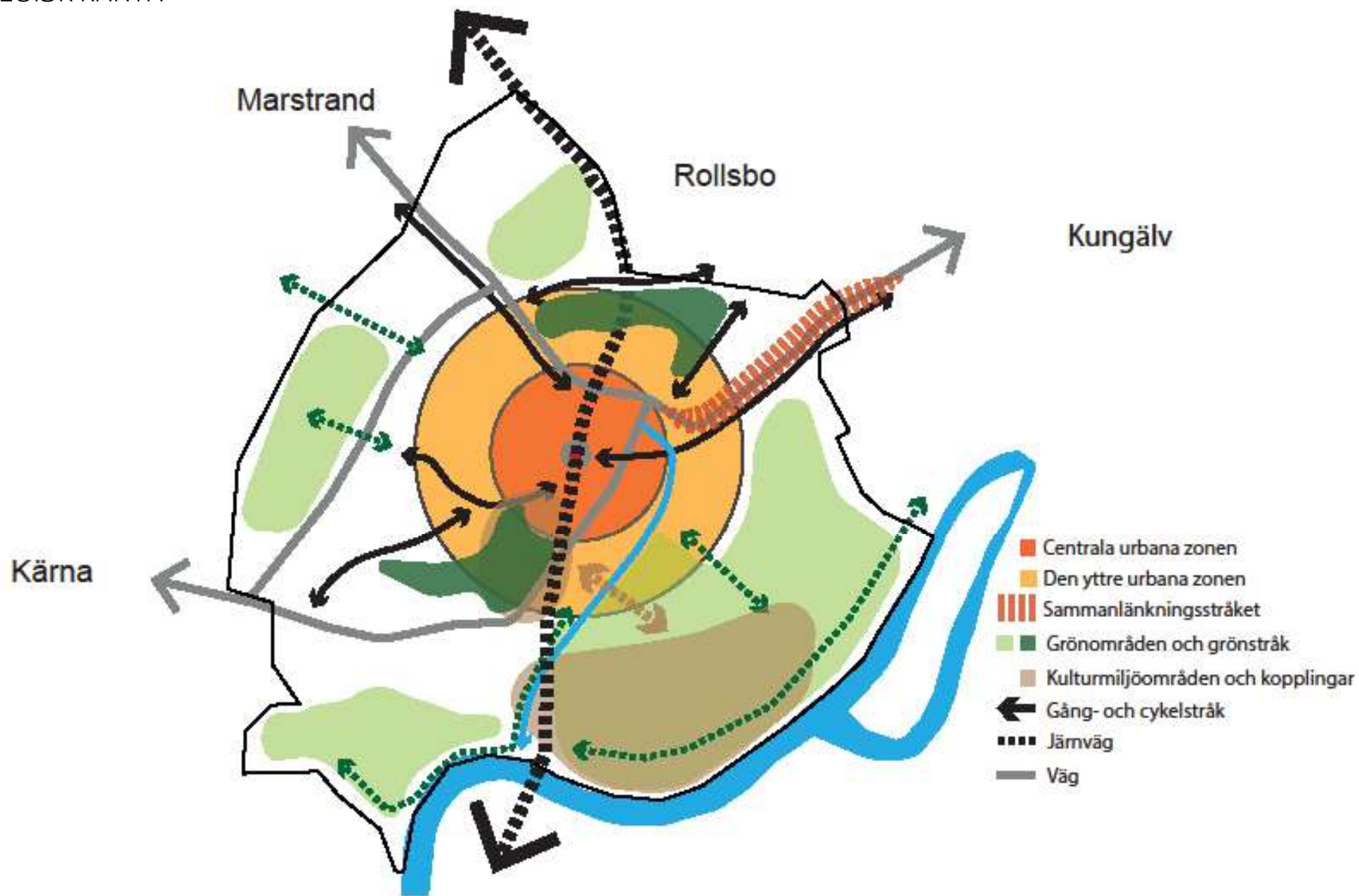
Detta innebär en möjlighet att på sikt nå målet med en fördubbling av antalet invånare.

Genomförandetiden för utbyggnaden av FÖPen bedöms till cirka 30 år, vilket medför en utbyggnadstakt på cirka 55 bostäder per år.

Befolkningstillväxt i Kungälv kommun som helhet ska i genomsnitt vara ca 1,5–2,0 % under ett 15-årigt perspektiv (2020-2035).

5| UTVECKLINGS- STRATEGI

STRATEGISK KARTA



Bakgrund

Utvecklingsstrategin för Ytterby utgår från gällande översiktsplan (ÖP2010) som i sin tur bygger på Göteborgsregionens (GR) strukturbild.

Göteborgsregionens strukturbild är en överenskomelse om ett gemensamt ansvar för en långsiktigt hållbar regional struktur. I det gemensamma ansvaret ingår att utveckla samspelet mellan bebyggelseutveckling och transportinfrastruktur. Strukturbilden utgör stöd för kommunernas egna arbeten med översiktsplaner och läggs till grund för mellankommunala frågor. Den utgör också underlag i dialogen med statliga verk och myndigheter ifråga om åtgärder i infrastrukturen m.m. ÖP 2010 anger att Ytterby i första hand bör växa genom kompletterande bebyggelse i de centrala delarna och eftersträva en hög bebyggelsetäthet i de stationsnära lägena. Exploateringen i Ytterby ska ske inifrån och ut. De centrala delarna av Ytterby är markerade i ÖP som ett område som kan förtätas och omvandlas.

Vidare anger ÖP 2010, ”Nya områden ska tillkomma i direkt anslutning till befintlig bebyggelse och i så stor utsträckning som möjligt utnyttja befintlig infrastruktur.”

Strategi för FÖP Ytterby

FÖPens utvecklingsstrategi är att tydligare lyfta fram en utveckling som sker inifrån och ut, med tåg- och busstation som nod. Ytterby ska utvecklas till ett mer attraktivt stationssamhälle och utnyttja sitt strategiska läge i regionen. Det är som en tät, tillgänglig och grön tätort som en hållbar utveckling kan ske och bilberoendet minska. Gång- och cykelstråk ska utvecklas. Idag splittrar järnvägen Ytterby i två delar. Dessa behöver

sammanlänkas för att utveckla både ortens struktur och identitet. Att ridskolan i Ytterby flyttas möjliggör exploatering av stora arealer centralt belägen kommunal mark. Ytterbys natur- och kulturmiljö ska tillgängliggöras och utvecklas. Föpen vidareutvecklar ÖP:s mål att Ytterby och Kungälv ska växa ihop till att Ytterby och Kungälv ska sammanlänkas samtidigt som Ytterbys egna identitet utvecklas.

Strategi och delstrategier

Bebyggelsestruktur

Inom den **Centrala urbana zonen**, med ett avstånd på ca 500 m från stationen, ska inom området som idag är uppdelat av järnvägen i två separata områden, en ny sammanhängande bebyggelsestruktur skapas. Nybyggnation och förtätning med hög exploateringsgrad ska prioriteras. En blandning av bostäder och olika funktioner såsom service, kontor samt mötesplatser ska ge en attraktiv förtätning. Gestaltning av byggnader och allmänna ytor ska stärka Ytterbys identitet. Funktionsblandningen ger förutom centrala arbetsplatser med bra pendlingsförutsättningar också liv och rörelse dagtid.

Den **yttre urbana zonen** inom ett avstånd på ca 500 - 1000 m från stationen ska utvecklas efter den centrala zonen med framför allt bostäder men även viss samhällsservice. Utbyggnaden ska kopplas direkt till den centrala urbana zonen med trygga gång- och cykelstråk. Exploateringsgraden ska vara lite lägre än den centrala urbana delen men med flerbostadshus eller stadsradhus och effektiv markanvändning.

Sammanlänkingsstråket har som syfte att sammanlänka Ytterby med Kungälv längs med Marstrandsvägen. På grund av bevarandebeståndet och höjdskill-

nader är ett ihopbyggande av orterna i området mellan väg 168 och Nordre älv inte möjligt. En koppling via Rollsbo är inte heller lämplig. Det som återstår är att koppla samman orterna i ett stråk längs väg 168 – Sammanlänkingsstråket. Det stärker strategin eftersom det finns vinster med att bygga längs kollektivtrafikstråk. Sammanlänkningen kan enligt FÖPen ske genom utveckling av idrottsområdet Yttern (Multiarena) på norra sidan samt genom en utveckling av grönytor längs bägge sidor av vägen. Dessa grönytor består i dag till stor del av vildvuxen delvis sumpaktig skog. Syftet är att stråket ska vara mer av stadskaraktär samt ge tryggare gång- och cykelbanor.

Grön- och blåstruktur

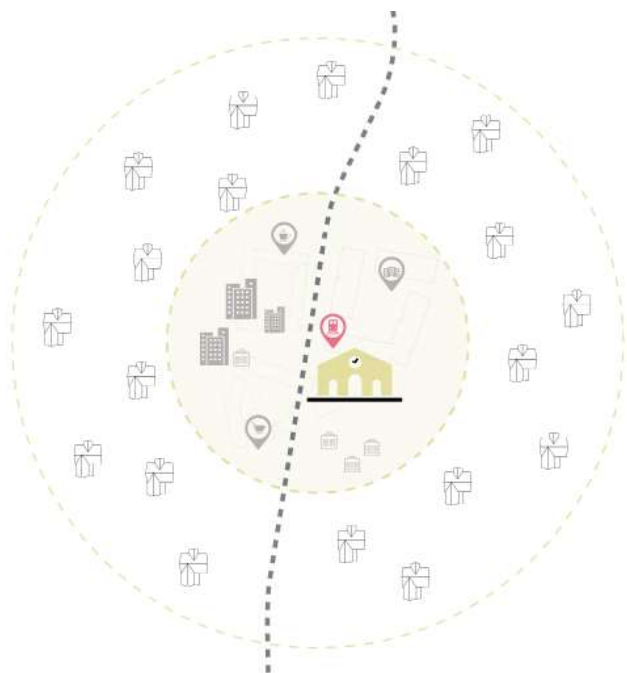
Utveckling och bevarande av den gröna och blå strukturen är en viktig del att attraktiviteten i Ytterby. Grönstrukturen ska utvecklas till ett sammanhängande nät av natur- och friluftsområden, mindre närströvsområden och parker. Utgångspunkten är att utveckla en grönstruktur som tar hänsyn till och utvecklar de rekreativa såväl som de ekologiska värdena. Grönstrukturen ska även bidra till att skapa lösningar för hantering av dagvatten, vilka kan bidra med upplevelsevärden t.ex. i form av dammar och dagvattenstråk i parkmark. Dagvattenlösningarna behövs även för att säkerställa att det nya tätare Ytterby får förutsättningar för att klara framtida klimatförändringar med bl.a. fler skyfall. Kyrkebäcken samt Nordre älv lyfts fram och tillgängliggörs.

Kulturmiljö

Ytterby har en unik kulturmiljö av riksintresse med ett stort antal fornlämningar bl.a. ett av Bohusläns största

Ledord i planeringen

- Effektivt markutnyttjande
- Funktionsblandning
- Grönt
- Tryggt
- Tillgängligt



gravfält, Stora smällen. De arkeologiska fynden spänner över en bred tidsperiod. Vid Nordre älv har det medeltida Kungahälla, föregångare till Kungälv legat.

FÖPen lyfter fram den rika kulturmiljön som en samhällsekonomisk resurs utifrån ett vetenskapligt, upplevelsemässigt och identitetsskapande perspektiv.

Kommunikationsstruktur

Kommunikationsstrukturen ska vara tydlig och attraktiv där Ytterbys bebyggelseutveckling ska bidra med att skapa förutsättningar för att det ska vara enkelt att transportera sig hållbart inom Ytterby, till och från andra serviceorter men också inom regionen. Ytterby ska utveckla ett resecentrum som kopplar ihop järnväg med övrig kollektivtrafik samt bägge sidor av järnvägen som blir en nod för gång- och cykelstråk.

Gång- och cykelstråk

Cykel- och gångstråk inom Ytterby ska utvecklas till mer attraktiva stråk till och från kollektivtrafikpunkter, mellan målpunkter, bostadsområden och service. Stråken ska utformas gena, trygga, breda och säkra. Cykelstråk mot Rollsbo och mot centrala Kungälv ska utvecklas till enkla och gena stråk samt sammanlänka stråk till och från omlandet som möjliggör fler hållbara pendlingsmöjligheter. Säker och trygg cykelparkering vid större hållplatser och vid buss- och tågstationen är av vikt.

Järnväg och väg

Järnväg och vägarna i och till/från Ytterby är viktiga

kommunaktionsstråk i Ytterby, i kommun och inom regionen. Utvecklingen av Ytterby ger förutsättningar att utveckla kollektivtrafiken både kommunalt och regionalt. Järnvägen ska utvecklas till en attraktiv transportväg och integreras med väg och ytor för buss. Genom utbyggnad av spår och stationsområdet kan tåg- och busstrafik bli effektivare, få högre turtäthet t.ex. genom ett framtida dubbelspår på Bohusbanan, samt ett resecentrum i Ytterby. Vägstrukturen i Ytterby ska vara tydlig för längre resor och bidra till öka framkomligheten för kollektivtrafiken.

Prioriteringsordning

För att Ytterby ska bli ett hållbart och attraktivt stationssamhälle krävs en prioritering av utvecklingen där byggnationen fram till 2035 främst sker inom den centrala urbana zonen. Det vill säga att byggnationen sker inifrån och ut.

På så sätt kan en välfungerande stadskärna på bägge sidor av Bohusbanan utvecklas innan en fortsatt utveckling sker av den yttre delen av stationssamhället under tidsperioden 2035-2050.

Parallellt med byggnation och omvandling av de centrala delarna behöver både utveckling och tillgängliggörande av natur- och kulturområden ske samt utbyggnad av gång- och cykelstråk och spår/ kollektivtrafikkörfält och kommunal service behöver också ske tidigt för invånarna ska kunna anamma nya vanor avseende att välja dessa trafikslag före bil.

Huvudprinciper

För att uppnå målen för Ytterby och stödja planeringen för ett attraktivt stationssamhälle, har

principer för utformning av stadsmiljön formulerats. Principerna utgår till stor del från Täthetsanalysen och dess antagande och riktlinjer. Planeringen av Ytterby ska sätta människan i fokus. En varierad och upplevelserik stadsmiljö ska locka till utvistelse och möten.

Stationsnära utbyggnad

Ytterby ska utvecklas stationsnära. Detta möjliggör för boende, verksamma och besökande att välja kollektivtrafik. Bebyggelse inom en kilometer från stationslägen ger förutsättningar för att gå eller cykla till stationen. Handel, verksamheter och service i stationsnära lägen har ett större upptagningsområde än den egna orten vilket ökar tillgängligheten för alla. Ytterby har ett unikt läge längs ett av GR:s huvudstråk. En koncentrerad täthet kring stationen ger också andra mervärden i form av minskade kostnader för nya väginvesteringar och bevarande av värdefulla rekreationsområden och jordbruksmarker. Genom koncentrerad täthet centralt i Ytterby skulle också kostnaden för lokal kollektivtrafik minska, relativt en mer utspridd framtida bebyggelseutveckling.

Social hållbarhet

Ytterby ska vara ett socialt hållbart stationssamhälle som välkomnar alla invånare och besökare. Stadsrum ska bjuda in till besök och möjliggöra för olika former av social samvaro på lika villkor samt möjliggöra att invånarnas egna initiativ kan ta form. Det kan skapa samhällsmedborgare som bidrar till ett tryggt och integrerat samhälle. I Ytterby ska det finnas ett integrerat system av bostäder, service, näringsliv och kvaliteter i det offentliga rummet för att vara attraktivt. Utvecklingen av plan-

området ska också bidra till att befintliga och nya bostadsområden som varierar gällande sociala strukturer vävs samman för att skapa en tydligare identitet för Ytterby. Att bygga för social hållbarhet innebär även att eftersträva en blandning av olika upplåtelseformer, bostadstyper och storlek i samma byggnad eller i samma kvarter.

Det ska finnas en struktur och orienterbarhet i staden som skapar förutsättningar som främjar social samvaro och en hållbar vardag för alla.

Tillgänglighet och utveckling av grönområden ska prioriteras utifrån att det har stor betydelse för människors vardagsliv, livskvalitet och hälsa. I Ytterby ska miljöer utvecklas som tillgodoser barns och gamlas behov d.v.s. fungerar väl för människor i livets alla skeden bl.a. genom att beakta tillgänglighets- och trygghetsaspekter.

Social hållbarhet handlar även om att skapa en egen identitet för Ytterby. Med identitet menas här det som är speciellt med Ytterby avseende dess befintliga miljö, gestaltning av den nya urbana miljön och bevarande och utveckling av natur och kulturmiljö.

Mobilitet

Attraktivitet, komfort och orienterbarhet är tre aspekter som är grundläggande för mobilitet.

En omdisponering måste genomföras i Ytterby så att cykel- och gångvägar blir gena i sin dragning, standarden blir hög i sin utformning, stråken blir sammanhållna. Detta ska ge ökad möjlighet att förflytta sig till fots, med cykel och kollektivtrafik vilket innebär ett mer jämlikt transportsystem med större rörelsefrihet. Säker med cykel och kollektivtrafik, vilket innebär ett mer jämlikt transportsystem med större rörelsefrihet.

Näringsliv verksamheter service

Utveckling av näringslivet i Ytterby är starkt kopplat till Rollsbo industriområde där ytkrävande och störande verksamheter kan etableras. Dock behöver gång- och cykelstråken mellan centrala Ytterby och Rollsbo förbättras för att underlätta pendling. I den centrala urbana zonen finns inte utrymme för transportintensiva verksamheter utan här är strategin att locka kontor och nya typer av verksamheter. Att möjliggöra för en hög andel arbetande i de centrala delarna är en viktig del i den vidare utvecklingen av det attraktiva stationssamhället. I samband med förtätning i mer centrala lägen är det av stor vikt att få till lokaler i gatuplan i de mest kommersiellt gångbara lägena. En utveckling med kontor i centrala Ytterby kan uppfylla efterfrågan på moderna och flexibla, men även miljöriktiga lokaler i ett kommunikationsnära läge.

Servicen i närområdet, såsom lunchrestauranger och butiker, är viktig för etablering av t.ex. kontor.

Attraktiva bostäder

Studier har visat att efterfrågan av bostäder till stor del drivs av gångavståndet till såväl utbud av urbana verksamheter, parker och snabb kollektivtrafik. Attraktivitet handlar även om utformning av bebyggelse och utemiljö. Ytterbys utveckling ska präglas av genomtänkt gestaltning och arkitektonisk kvalitet. Gestaltningen ska stärka Ytterbys identitet och framhäva varje områdes karaktär och ge en variation och mångfald. Exploateringen ska ske med energieffektiva lösningar med minimerad påverkan på klimat och ekosystem.

För att skapa en attraktiv stad behövs en markanvändning som ger både tillräckligt med utrymme för kvar-

tersmark, parker och gator.

Natur, kultur och rekreation

Utgångspunkten är att i Ytterby ska boende i de centrala delarna ha tillgång till natur- eller parkmark inom 300 meter utan att behöva korsa större barriärer. Ett nät av gröna stråk som utgör tydliga och lättnavigerade förbindelser till och från grönområdena. De gröna stråken och kopplingarna har även en viktig roll i att skapa länkar mellan grönområdena, t.ex. för att skapa möjlighet till längre promenader i sammanhängande gröna miljöer. Den rika kulturmiljön ska lyftas fram som en samhällsekonomisk resurs utifrån ett vetenskapligt, upplevelsemässigt och identitetsskapande perspektiv. De gröna områdena ska vara en viktig kvalitet både för de som bor i Ytterby samt som besöksmål för alla i kommunen och regionen.

Omvärlden

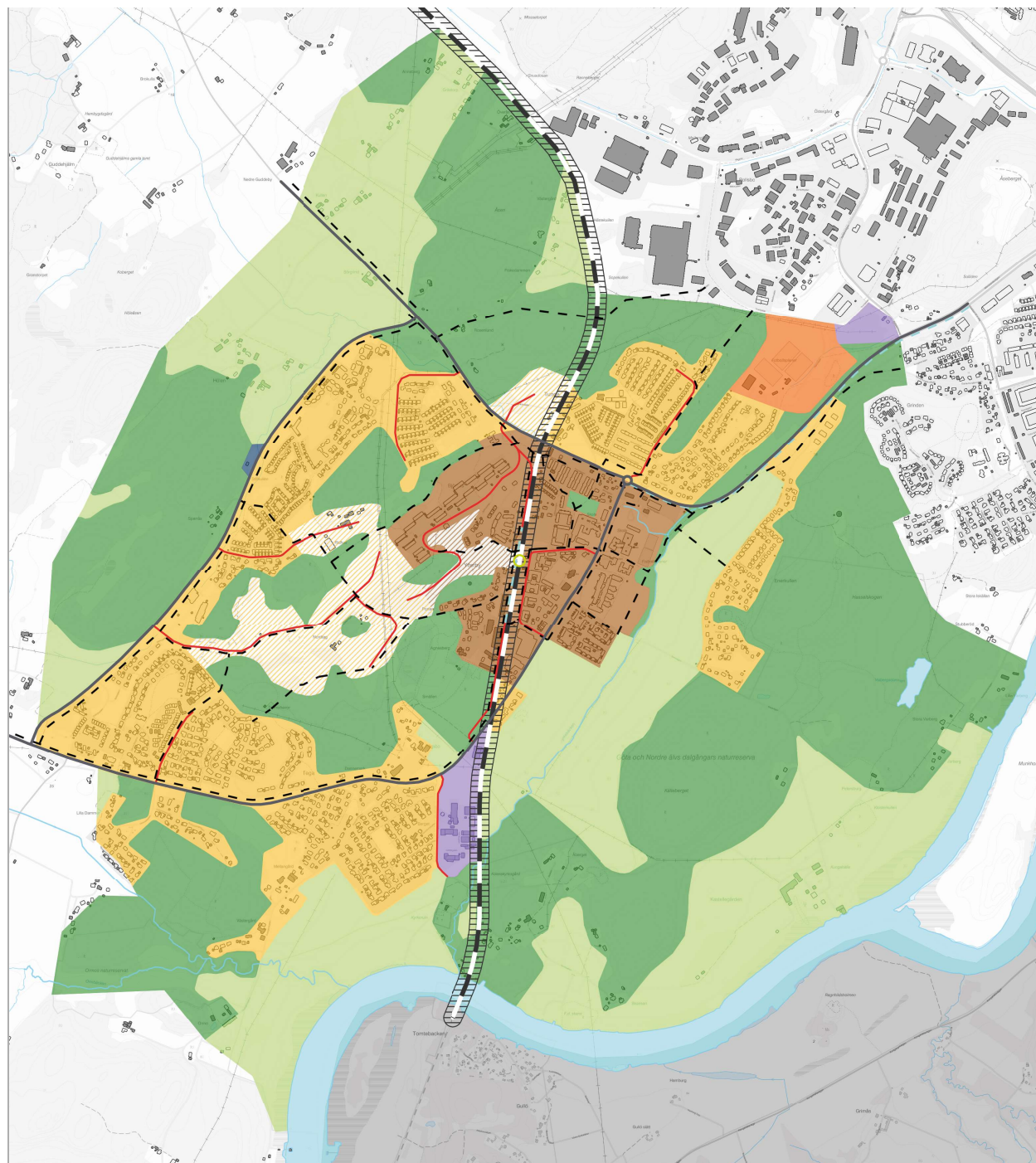
Den stationsnära utvecklingen ska stärka Ytterby och dess identitet både för dess invånare, övriga Kungälvssbor samt besökande. Identiteten med en blandning av historia och nyexploatering ska marknadsföra Ytterby. Ytterby ska kopplas till omlandet, orterna i väster, Rollsbo och centrala Kungälv genom utbyggnad av tillgängliga, trygga gång- och cykelbanor. Ytterby ska lyftas som en attraktiv ort i regionen för boende, besökare och företag.

6| ANVÄNDNING AV MARK- OCH VATTENOMRÅDEN

MARK- OCH VATTENANVÄNDNINGSKARTA

Teckenförklaring

-  Centrumbebyggelse förtätning
-  Centrumbebyggelse ny
-  Blandad bebyggelse befintlig
-  Blandad bebyggelse ny
-  Verksamheter
-  Tekniska anläggningar
-  Idrott
-  Natur och rekreationsområde
-  Jordbruksmark
-  Vatten
-  Säkerhetsområde järnväg
-  Järnväg, framtida dubbelspår
-  Genomfartsväg
-  Huvudgata
-  GC Huvudstråk
-  Bussgata
-  Ytterby resecentrum



Centrumbebyggelse förtätning

De centrala, redan bebyggda, delarna av Ytterby. Innehåller en blandning av bostäder, kontor, handel, kommunal och kommersiell service samt andra mindre störande verksamheter. En successiv förtätning av bebyggelsen eftersträvas, exempelvis genom på- och ombyggnation av befintlig bebyggelse och komplettering med nya byggnader. Störande verksamheter, såsom industri, ska ersättas av bostäder, kontor, handel och service. En högre nivå på exploateringen eftersträvas i förhållande till de mer perifert belägna områdena. Även grönytor ingår i dessa ytor.

Centrumbebyggelse ny

Centrala, obebyggda områden, som bedöms vara lämpliga att exploatera. Dessa områden föreslås innehålla en blandning av bostäder, kontor, handel och service samt inslag av grönytor. En högre nivå på exploateringen eftersträvas i förhållande till de mer perifert belägna områdena.

Blandad bebyggelse befintlig

Redan bebyggda områden som i huvudsak innehåller bostadsbebyggelse. Dessa områden inkluderar områden som under år 2019 håller på att byggas ut. Även skolor, förskolor och mindre störande verksamheter och service kan förekomma. I dessa områden kan ny bebyggelse tillkomma i mindre omfattning, om så prövas lämpligt. Pågående mark- och vattenanvändning fortsätter i huvudsak som hittills. Inga större förändringar föreslås.

Blandad bebyggelse ny

Områden som idag är obebyggda som i huvudsak föreslås innehålla bostadsbebyggelse, med inslag av grönytor. Även skolor, förskolor och mindre störande verksamheter och service kan förekomma.

Verksamheter

Områden som bl.a. innehåller störande verksamheter som inte bör blandas med bostäder.

Tekniska anläggningar

Område för tekniska anläggningar, t.ex. värmeverk.

Idrott

Område för i huvudsak större idrottsanläggningar.

Natur- och rekreationsområde

Innefattar olika typer av grönytor såsom parker, strövområden och skog. Mindre inslag av bebyggelse förekommer och mindre jordbruksområden. Ny bebyggelse som inte är kopplad till natur- och friluftsliv och jordbruk ska i dessa områden undvikas. För mer detaljerade beskrivningar och förslag för respektive delområde hänvisas till kapitlet Naturvärden och rekreation samt bilaga Grönstrukturplan.

Jordbruksmark

Områden som omfattas av i huvudsak jordbruksmark. Mindre inslag av bebyggelse förekommer. Ny bebyggelse som inte är kopplad till jordbruket ska i dessa områden undvikas.

Vatten

Visar sjöar och större vattendrag.

Säkerhetsområde järnväg

Område som visar en zon på 40 meter på var sin sida från järnvägens mitt. Inom denna zon ska bostäder och skolor inte byggas, men parkeringshus kan prövas. Ingen bebyggelse får tillkomma som hindrar framtida utbyggnad till dubbelspår.

Järnväg, framtida dubbelspår

Visar befintlig järnvägssträckning. Möjlighet för framtida utbyggnad till dubbelspår.

Genomfartsväg

Visar de stora genomfartsvägarna i Ytterby som bildar en ringväg för trafiksystemet. Väg 168, Marstrandsvägen (Marstrand-Kungälv) är sekundärstråket och en regional prioriterad länk med relativt stora trafikmängder. Väg 604, Torsbyvägen (Ytterby-Kärna) är tertiärstråk och Sparråsvägen är länken mellan väg 168 och väg 604.

Huvudgata

Större gator i de olika delområdena som ansluts mot genomfartsvägarna. Placeringen av huvudgator till nya bebyggelseområden ska ses som principiell. Gatan är utformad i flesta fall med separat gångbana eller gång- och cykelbana.

GC Huvudstråk

Huvudstråken i gång- och cykelnätet, visar både befintliga och framtida sträckningar. Dessa stråk ska ha god framkomlighet mellan viktiga målpunkter inom och utanför FÖP-området. De mindre gång- och cykelbanor ansluter till huvudstråken.

Bussgata

Visar föreslagen framtida bussgata, direkt väster om Ytterby station samt en bussfil längs med väg 168 in mot Kungälv.

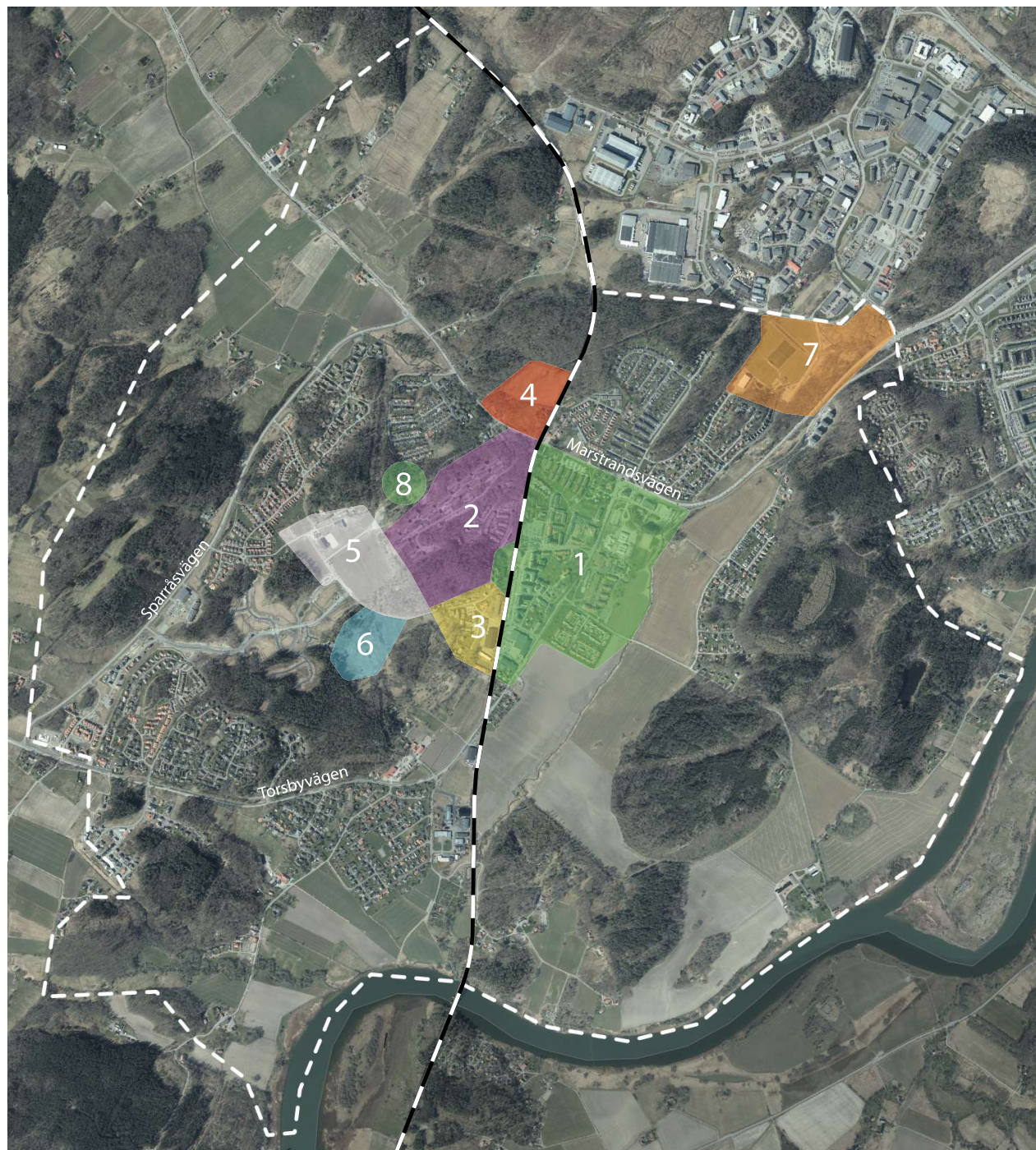
Ytterby Resecentrum

Visar läget för järnvägsstationen i Ytterby, vilken i framtiden byggs om till ett resecentrum.

Områdesvisa riktlinjer – preciseringar

I detta kapitel presenteras för ett antal delområden mer detaljerade riktlinjer och förslag till markanvändning.

- 1 Centrala Ytterby
- 2 Björkås - Östra Porten - Porteberget
- 3 Västra Porten
- 4 Västra Tunge
- 5 Östra Sparrås
- 6 Lilla Smällen
- 7 Yttern
- 8 Södra Tornhaga



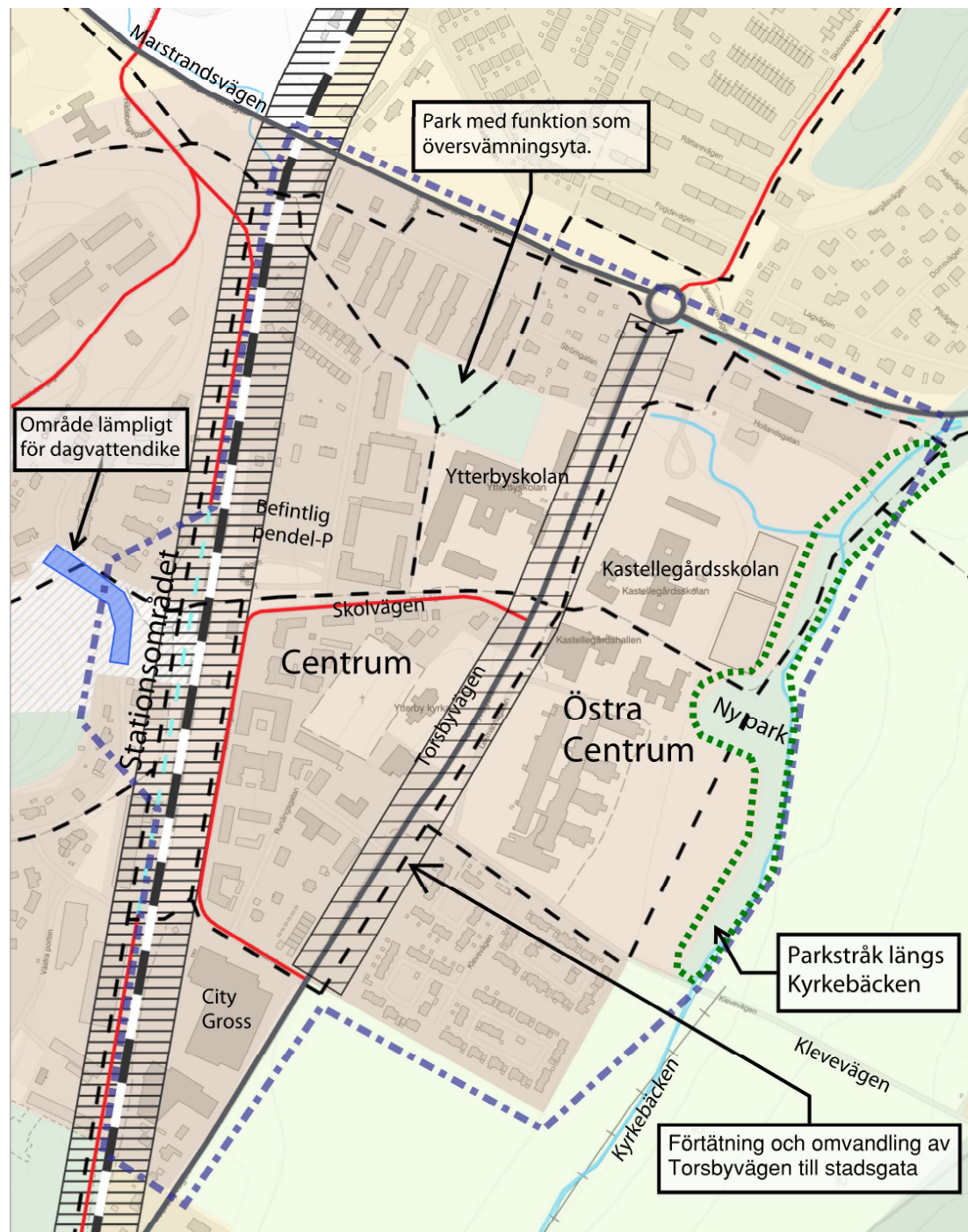
1. Centrala Ytterby

Centrum

Centrum föreslås fortsätta utvecklas med ny blandad bebyggelse där bostäder, kontor, centrumverksamheter och service blandas. Målsättningen är att skapa en stadsdel som är levande både dagtid och kvällstid. En stadsmässig karaktär ska eftersträvas, bl.a. genom att placera byggnader så att tydligt definierade gaturum skapas. Längs de större stråken ska verksamhetslokaler i byggnadernas bottenvåningar eftersträvas och är ett krav längs Stationsgatan och Skolvägen. Verksamhetslokaler är en viktig del i att skapa levande gaturum. Värt att notera är att verksamhetslokaler kan nyttjas inte enbart för t.ex. butiker och restauranger, utan kan även inrymma kommunal och kommersiell service, föreningslokaler och kontor.

I Centrum föreslås en högre exploateringsgrad jämfört med områdena längre bort från stationsområdet. Byggnadshöjder upp mot 4-5 våningar föreslås och enstaka högre hus kan provas där det bedöms lämpligt (idag är de högsta husen i Centrum 4 våningar + 1 indragen takvåning). Nya bostäder, kontor och verksamheter kan tillkomma genom att befintlig bebyggelse byggs på med fler våningar, befintlig bebyggelse ersätts med ny, ny bebyggelse byggs på markparkeringar som ersätts i parkeringshus, eller att obebyggd mark utnyttjas. Enligt ett beslutat, men ännu inte påbörjat detaljplanearbete, kommer cirka 160 lägenheter att byggas norr om den befintliga pendelparkeringen.

Ny bebyggelse föreslås utformas så att en småskalighet förmedlas, trots att bebyggelsens höjd föreslås öka, för att bibehålla identiteten av Ytterby som en mindre stad. Detta kan ske genom att variera byggnadshöjder, fasadmaterial och formspråk inom kvarteren.



Ytterbyskolan föreslås vid behov utöka elevkapaciteten genom ombyggnad och påbyggnad inom befintligt område. Vid om- och påbyggnation bör skolan vända sig mot Skolvägen, vilket är ett av de större och viktigaste stråken i Ytterby, för att skapa ett mer inbjudande gaturum. Förslagsvis kan biblioteket, eller liknande allmänt tillgänglig funktion, placeras ut mot gatan istället för att som idag ligga ”dolt” inne på skolområdet. Korsningen Torsbyvägen/Skolvägen är en strategiskt viktig punkt som bör markeras tydligare, med ny bebyggelse som vänder sig mot gatan.

Grönytan norr om Ytterbyskolan, ”Lekporten”, föreslås vidareutvecklas till en större park med mycket lekvärde, grillplatser och mer rumsligare planteringar med träd, buskar och perenner. Genom en omgestaltning av bäcken kan den få ett högre upplevelsemässigt värde och kan användas för att omhänderta dagvatten. Parken bör utformas så att den kan ha funktion som översvämningsyta vid extremt regn.

All ny bebyggelse måste hantera buller, risker och vibrationer från järnvägen och inga åtgärder får vidtas som kan försvåra trafikeringen av järnvägen, vilken är av riksintresse. Marken närmast kan lämpligen utnyttjas för parkeringsdäck och kontorsbyggnader. Dessa kan på så sätt fungera som skydd för bakomliggande bostadsbebyggelse.

City Gross är en viktig målpunkt i Ytterby och föreslås få möjligheter att utveckla sin verksamhet, exempelvis genom att kunna bygga på extra våningar på sina befintliga byggnader.

I centrum finns ett antal äldre bevarandevärda byggnader, exempelvis Kyrkskolan och två villor i kvarteret Portmaden, norr om City Gross. Dessa byggnader bör bevaras då de utgör en stor del av den äldre bebyggelsen som är förhållandevis välbevarad, och ger en bild av

hus bebyggelsen såg ut i Ytterby innan den mer sentida bebyggelsen uppfördes.

Gång- och cykelstråket längs skolvägen och vidare österut mot Kyrkebäcken utgör en central axel i Ytterbys gång- och cykelnät. Stråket fungerar som en länk mellan östra och västra Ytterby. I västra änden ligger det framtida Västra Torget, där flera gång- och cykelstråk från de västra delarna av Ytterby går samman. I östra änden anläggs en ny park. En översyn av miljön kring detta stråk bör göras, exempelvis genom enhetlig utformning av markbeläggning och belysningsarmatur.



EXEMPEL PÅ BYGGNADSMILJÖ MED VARIATION I HÖJD, FASAMATERIAL OCH FORMSPRÅK. FOTO FRÅN VALLASTADEN, LINKÖPING.



BEVARANDEVÄRDVILLOR I KVARTERET PORTMADEN.



PARKYTA MED MÖJLIGHET ATT OMHÄNDERTA DAGVATTEN, BARCELONA. FOTO NORCONSULT.

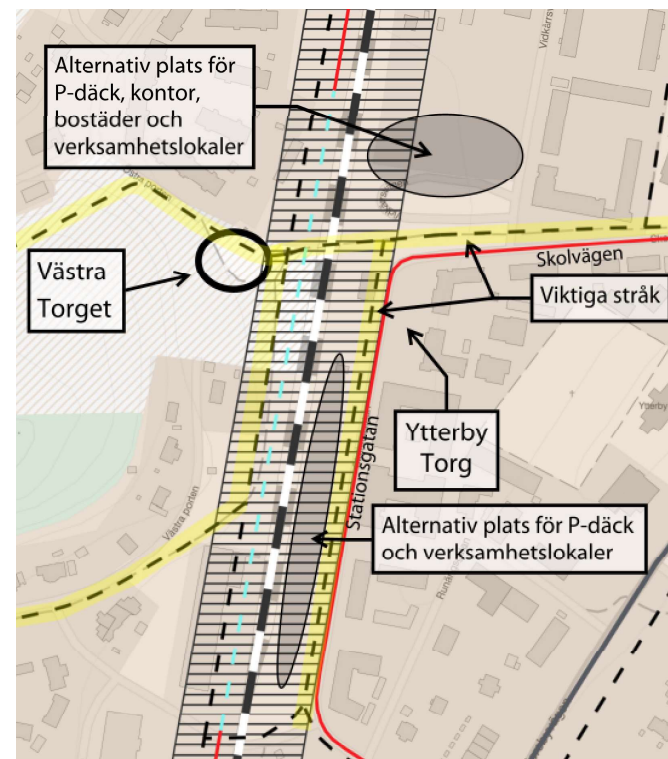
Stationsområdet

Stationsområdet är Ytterbys mest centrala del och spelar en avgörande roll för att skapa en levande stadskärna. För att sammankoppla centrala Ytterby med områdena väster om järnvägen är det även viktigt att stärka kopplingarna över järnvägen med trygga, välkomnande stråk.

Väster om den befintliga gång- och cykelpassagen under järnvägen vid stationen, föreslås en ny platsbildning skapas – Västra Torget. Denna plats bedöms ha ett viktigt strategiskt läge, dels då ett av Ytterbys större gång- och cykelstråk passerar, dels platsens betydelse för att centrummiljön ska kunna växa väster om järnvägen. Runt Västra Torget föreslås byggnader innehållandes funktioner som publika offentliga verksamheter, centrumfunktioner och kontor. Då det är av vikt att platsen blir levande både dagtid och kvällstid skulle ett allaktivitetshus eller liknande skulle kunna byggas för

att fungera som en stark publikdragande magnet. Ett framtida resecentrum bör integreras i bebyggelsen runt torget. Gång- och cykelpassagen under järnvägen bör breddas och "rätas ut", för att skapa längre siktlinjer och därmed tryggare miljö. Detta skulle också möjliggöra en förlängning västerut av det centrala gång- och cykelstråk som idag går längs skolvägen och vidare österut under Torsbyvägen mot Kungälv. Väster om järnvägs-spåret föreslås en bussgata som möjliggör genomgående busstrafik, med hållplats invid stationen.

Portebergets nordöstra fot pekas i dagvattenutredningen ut som lämplig plats för ett dagvattendike. Ett sådant dike bör ha en utformning som gör det till en del av en parkmiljö som kan ansluta till Västra Torget.



EXEMPEL PÅ BRED, TRYGG GÅNGPASSAGE VID HJALMAR BRANTINGSPLATSEN, GÖTEBORG.



EXEMPEL PÅ HUR EN FRAMTIDA BEBYGGELSE RUNT STATIONEN SKULLE KUNNA SE UT.



EXEMPEL PÅ DAGVATTENDIKE MED FÖRDRÖJNING. FOTO: NORCONSULT.



ALTERNATIV A - BEFINTLIGA HÅLLPLATSELÄGEN FÖR BUSSAR LIGGER KVAR.

Dagens pendelparkering, norr om busstationen, pekas ut som alternativ plats för ett parkeringshus i kombination med bostäder, kontor och centrumverksamhet. På så sätt kan ett mer levande gaturum skapas, Ytterby torg få en tydlig inramning norrut och pendelparkeringar finns kvar centralt i Ytterby. Två alternativa utformningar presenteras ovan. I alternativ A ligger nuvarande hållplatslägen för bussar kvar i befintligt läge och en ny byggnadskropp placeras norr om dessa. I alternativ B placeras hållplatslägena längs Stationsgatan. Ett nytt byggnadskvarter kan då jämfört med alternativ A dels



ALTERNATIV B - HÅLLPLATSELÄGENA FÖR BUSSAR FLYTTAS TILL STATIONSGATAN.

bli större, dels placeras närmare Ytterby Torg och på så sätt skapa en tydligare rumsbildning. Alternativ B innebär att gatan endast trafikeras av busstrafik och stängs för biltrafik. Det bör även utredas om viss busstrafik, exempelvis skolbussar, skulle kunna stanna på annan plats i Ytterby.

Vid utformning av ett byggnadskvarter på platsen måste hänsyn tas till buller, risker m.m. från järnvägen. Närmast järnvägen bör därför kontor eller liknande placeras, vilka då utgör ett skydd för bostäder som kan placeras i den östra delen av kvarteret.



EXEMPEL PÅ HUR BOSTÄDER, VERKSAMHETER OCH PARKERINGHUS KAN KOMBINERAS INOM SAMMA KVARTER. KARL JOHANSGATAN, GÖTEBORG.

Det befintliga stationshuset, som idag innehåller bostäder, bör bevaras då det är en karaktäristisk byggnad och en viktig del i Ytterbys historia som stationssamhälle. Byggnaden bör dock i framtiden inrymma utåtriktade verksamheter, exempelvis café, restaurang eller butik.

Ytterby torg bör utvecklas så att det får ett större inslag av grönska.



TORSBYVÄGEN KAN I FRAMTIDEN UTFORMAS SOM EN EN STADSGATA MED BEBYGGELSE SOM KANTARVÄGEN. FOTO FRÅN STRANDGATAN.



PARKMILJÖ LÄNGS BÄCK, VALLASTADEN LINKÖPING. FOTO: NORCONSULT.



KYRKEBÄCKSPARKENS STÖRRE PARKRUM KAN UTFORMAS MED PLANTERINGAR SOM SKAPAR RUM, LIKT STRANDPARKEN I CENTRALA KUNGÄLV.

Östra Centrum

Östra Centrum domineras av storskaliga offentliga institutioner, såsom skola, idrottshall och äldreboende. I norra delen finns i även verksamheter och i södra delen ett bostadsområde. Området föreslås kompletteras med bostäder och verksamheter. Längs Marstrandsvägen och Torsbyvägen bör verksamheter av icke störande karaktär lokaliseras, exempelvis kontor och handel, för att på sikt kunna omvandla nämnda vägar till mer levande stadsgator. Framförallt Torsbyvägen har en stor potential att omvandlas till en gata med stadskaraktär. Kastellegårdsskolan föreslås behålla sina ytor för att ha möjlighet att byggas ut. På övriga ytor i östra delen av området, närmast Kyrkebäcken, byggs bostäder.

Längs med Kyrkebäcken föreslås ett parkstråk och centralt i området, i skolvägens förlängning, föreslås en ny park. Detta parkstråk kommer att utgöra ett stort tillskott av kvalitativ parkyta i de centrala delarna av Ytterby och kan även få större betydelse för bl.a. dagvattenhantering. Genom att omgestalta bäcken till ett mer slingrande lopp bidrar den både till högre naturvärden och en förbättrad dagvattenrening då flödet bromsas upp. Parken får ett långsmalt "naturligt" stråk med ett större ordnat parkrum i mittersta delen, där parken breder ut sig och blir mer ordnad med anlagda planteringar och träd.

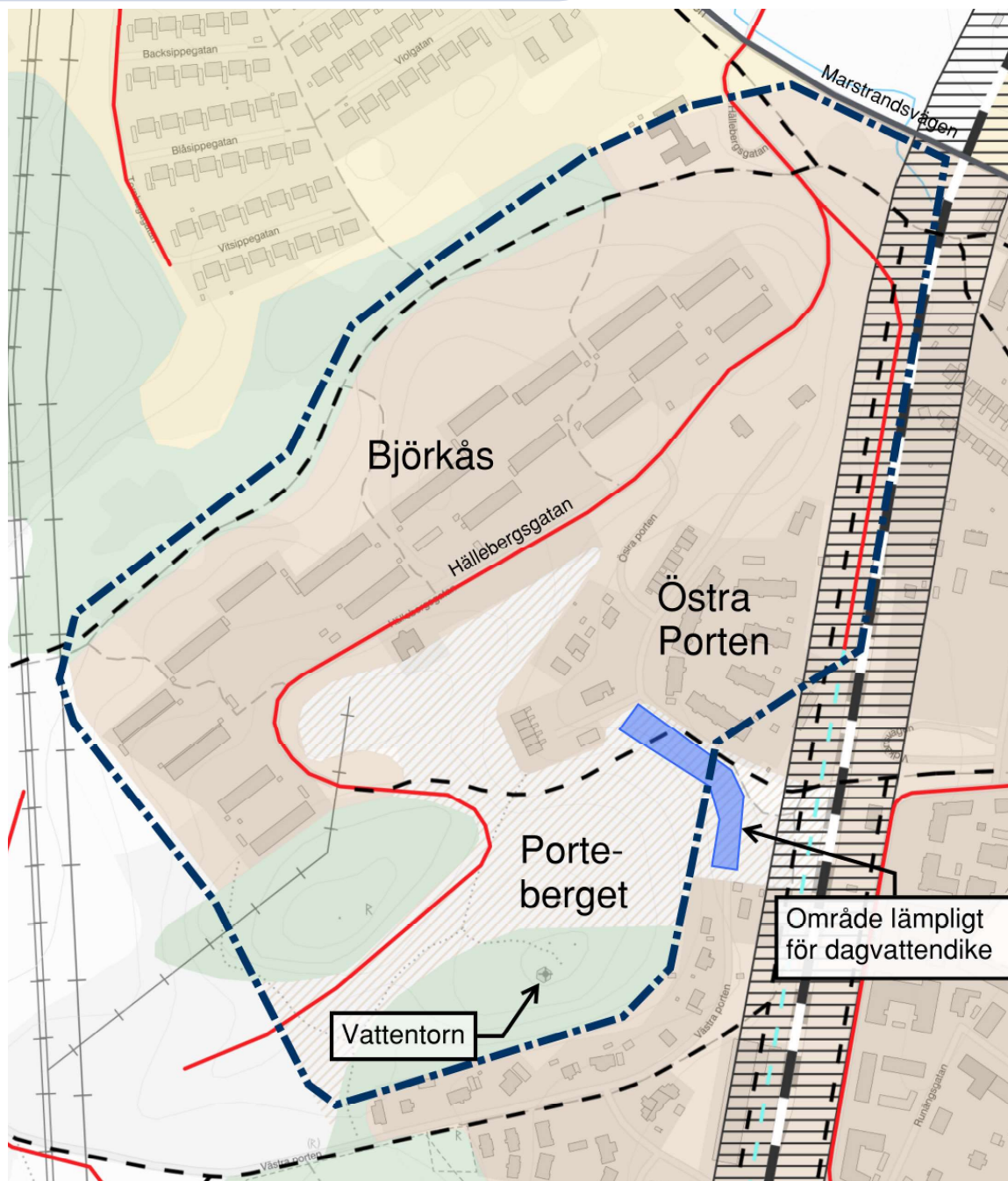
Skalan på bebyggelsen bör längst söderut, mot Södra Storängens öppna jordbrukslandskap, hållas ner i skala för att skapa en mjuk övergång. I övriga delar av området kan bebyggelsen gå upp mot 4-5 våningar. Karaktären på ny bebyggelse bör bidra till att bryta upp den storskaliga miljön i området.

För närvarande pågår i nordöstra delen av området, mot Marstrandsvägen, planläggning för cirka 80 bostäder och en kontorsbyggnad.

Riktlinjer för centrala Ytterby

- Funktionsblandad bebyggelse i stadsmässig karaktär, nya byggnader ska placeras så att tydliga gaturum skapas.
- Vid nybyggnation ska lokaler i bottenvåningar eftersträvas längs de större stråken och är ett krav längs Stationsgatan och Skolvägen.
- Ny bebyggelse ska minska i skala i gränsen mot de öppna jordbrukslandskapen.
- Vid byggnation ska hänsyn tas till riksintressena järnväg och kulturmiljö.
- Parkeringshus och kontorshus placeras närmast järnvägen.
- Buller, risker och vibrationer från Bohusbanan och Marstrandsvägen ska utredas vid detaljplanläggning.
- Arkeologiska undersökningar kan komma att krävas vid detaljplanläggning, framförallt i de södra delarna av området.
- Förorenad mark ska utredas i samband med planläggning inom utpekade område vid Bohusbanan samt enligt Länsstyrelsens karta

2. Björkås - Östra Porten - Porteberget



Björkås

Björkås består i dagsläget av likartade flerbostadshus i 2 – 3 våningar. Området föreslås förtätas med i huvudsak nya bostäder, i strategiska lägen vid de större stråken kan lokaler för utåtriktade verksamheter etableras. Då handel och restauranger kan ha svårt att etablera sig i området kan lokaler innehålla exempelvis kontor för lokal service och samlingslokaler för de boende i området.

Björkås bör bebyggas så att området får en blandning av boendetyper och upplåtelseformer. Cirka 300 lägenheter eller boende för cirka 600 personer bedöms kunna skapas. Ny bebyggelse kan utseendemässigt bryta av mot befintlig bebyggelse och på lämpliga platser tillåtas gå upp i höjd. Detta för att skapa en mer variationsrik fysisk miljö i området och för att tydliggöra Ytterbys fortsättning väster om stationen. Hur ny bebyggelse ansluter till Hällebergsgatan ska särskilt beaktas i samband med detaljplaneläggning, då gatan kommer att mata trafik till föreslagna nybyggnation på bl.a. Porteberget. Ökade trafikmängder kommer att kräva att en cirkulationsplats eller nytt vänstersvängfält behöver anläggas i korsningen Hällebergsgatan/Marstrandsvägen.

Riktlinjer Björkås

- Komplettering med i huvudsak bostäder i olika bostadstyper och upplåtelseformer.
- Gena trygga stråk ska skapas mot stationsområdet
- Vid detaljplaneläggning ska utfarter mot Hällebergsgatan och Hällebergsgatans anslutning till Marstrandsvägen särskilt studeras.
- Buller, risker och vibrationer från Bohusbanan ska utredas vid detaljplaneläggning.

Östra Porten

Områdets bebyggelse utgörs idag av bostäder i olika boendeformer, i 1-2 våningar.

Ytan längs med järnvägen föreslås som alternativ plats för en p-anläggning, med huvudsakligt syfte att nyttjas för pendelparkering. Längs med järnvägen föreslås även en bussgata anläggas, vilket delvis även kan utnyttjas för att leda ut trafik från befintliga bostäder.

För all ny bebyggelse måste risker, buller och vibrationer från järnvägen särskilt beaktas, samt att tillräckligt utrymme reserveras för framtida dubbelspårutbyggnad av Bohusbanan.

Riktlinjer – Östra Porten

- Funktionsblandad bebyggelse närmast stationsområdet eftersträvas
- Ny bebyggelse i upp till 5 våningar.
- Ytan längs järnvägen föreslås som alternativ plats för ny parkeringsanläggning.
- Buller, risker och vibrationer från Bohusbanan ska utredas vid detaljplanläggning.
- Dagvattenhantering ska särskilt utredas vid detaljplanläggning.



NY BEBYGGELSE SKULLE BIDRA TILL ATT TYDLIGARE KOPPLA SAMMAN DE VÄSTRA DELARNA AV YTTERBY MED CENTRUM.

Porteberget

Platsen är idag naturområde, men föreslås delvis bebyggas. Ett relativt högt exploateringsstal är eftersträvars värt tack vare det stationsnära läget, vilket kan innebära byggnadshöjder upp mot 6-7 våningar, eller fler där det prövas lämpligt. Förslagsvis bör lägre bebyggelse placeras närmast bergets kant och högre bebyggelse längre in i området. På Porteberget föreslås skapas 200-250 nya bostäder, vilket innebär uppskattningsvis cirka 500 boende i området. Bostäder på denna plats kommer att få en imponerande utsikt över centrala Ytterby, Kyrkebäckens dalgång och söderut över Nordre älv. Förutsättningar och lokalisering av andra funktioner än bostäder ska även prövas i framtida detaljplanläggning.

Då bebyggelsen dels kommer att vara ett dominerande inslag i rumsbildningen kring Ytterby Torg och dels kommer att synas på långt avstånd, är det viktigt med hög kvalitet på gestaltningen. Genom hög kvalitet kan bebyggelsen komma att fungera som nytt landmärke för Ytterby. Ett gestaltningsprogram ska tas fram i samband med detaljplanläggning. Lär mer om dessa frågor i avsnitten om Landskapsbild och Gestaltning.

En yta i södra delen föreslås vara naturområde med parkkaraktär. En utsiktsplats vid det gamla vattentornet erbjuder vida utblickar över landskapet och säkerställer att även allmänheten får tillgång till de upplevelsevärden som kan skapas på platsen. Detta naturområde bidrar också till att skapa ett avstånd mellan ny bebyggelse mot riksintresset Smällen.

Trafiken till och från området föreslås ledas till Marstrandsvägen via en förlängning av Hällebergsgatan. Gång och cykelvägar ska anläggas för att skapa genare vägar till stationsområdet.

Vid detaljplaneläggning måste dagvattenfrågan hantearas särskilt noggrant, då ökad avrinning på grund av att stora ytor hårdgörs kan få stora konsekvenser för områdena nedanför berget. Detta kan ske exempelvis genom att natur sparas vid bergets fot och genom olika fördröjningslösningar.

På platsen finns flera kända fornlämningar. Fördjupade arkeologiska undersökningar behöver genomföras för att utreda förutsättningarna för ny bebyggelse.



EXEMPEL PÅ BYGGNATION PÅ BERG. FOTO FRÅN NYA HOVÅS, GÖTEBORG.



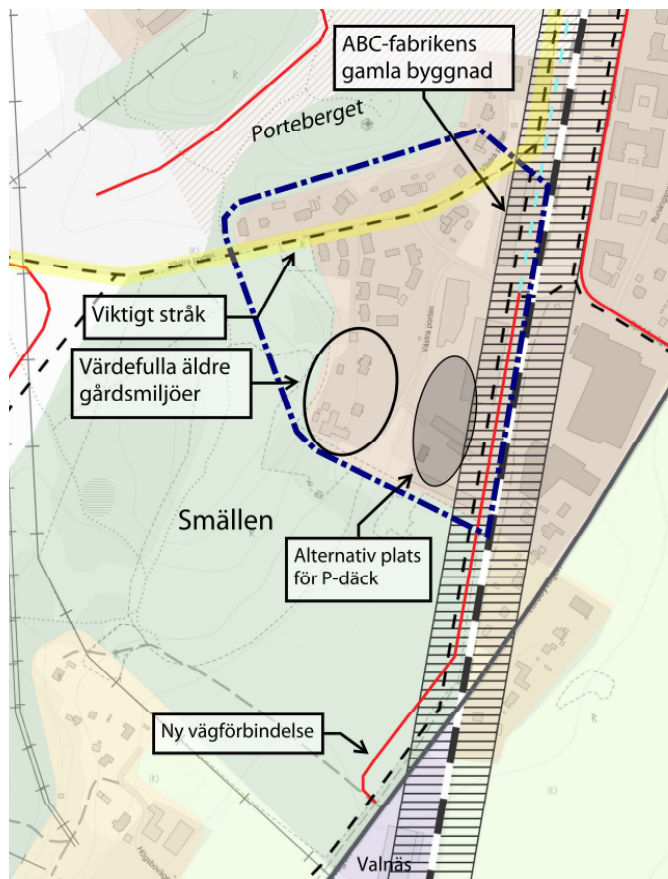
Riktlinjer – Porteberget

- I huvudsak bostadsbebyggelse i upp till cirka 7 våningar.
- Gena trygga stråk ska skapas mot stationsområdet
- Levande bottenvåningar eftersträvas längs huvudstråken
- Gestaltungsprogram ska tas fram i samband med detaljplaneläggning.
- Dagvattenhantering och arkeologi ska särskilt utredas vid detaljplaneläggning.
- Buller, risker och vibrationer från Bohusbanan ska utredas vid detaljplaneläggning.



UTSIKTEN FRÅN PORTEBERGET GERVIDA UTBLICKAR ÖVERYTTERBY CENTRUM OCH LANDSKAPET. DOCK KRAVS GALLRING AV VEGETATIONEN FÖR ATT UTSIKTEN SKA KOMMA TILL SIN FULLA RÄTT.

3. Västra Porten



ABC-FABRIKENS GAMLA BYGGNAD ÄR KARAKTÄRISTISK OCH BÖR BEVARAS.

Områdets bebyggelse utgörs idag av verksamheter/industri av relativt storskalig karaktär närmast järnvägen i östra delen av området. Resterande bebyggelse utgörs av bostäder i villor och parhus.

En ny vägförbindelse föreslås längs järnvägen söderut som ansluter till Torsbyvägen för att mata trafik till området. Detta då järnvägstrafiken i framtiden planeras att utökas avsevärt, vilket leder till att vägen till och från Västra Porten kommer att vara blockerad betydligt oftare, jämfört med idag. En ny anslutning föreslås till Torsbyvägen i höjd med Valnäs. Detta innebär att delar av centrala Ytterby avlastas trafikmässigt. Dagens plan-korsning vid City Gross kommer på sikt tas bort för att möjliggöra effektivare tågtrafik. Den ersätts av en plan-schild passage för gång- och cykeltrafikanter.

I den sydöstra delen av området föreslås att på sikt ersätta verksamheterna/industrierna med kontor, bostäder och centrumverksamheter. Tillsammans med centrumbebyggelsen öster om järnvägen kan då skapas en sammanhängande bebyggelse av urban karaktär, som förenar bebyggelsen på båda sidor av järnvägen. Denna del av området bedöms även vara en lämplig alternativ plats för en framtida pendelparkeringsanläggning. Denna anläggning är beroende av att en ny vägförbindelse anläggs längs järnvägen söderut.

Bostadsbebyggelsen, framförallt bebyggelsen längs Portebergets fot, skulle på sikt kunna omvandlas mot flervåningshus innehållandes bostäder, kontor och centrumverksamhet. Genom en sådan omvandling kan ett mer levande stråk skapas från stationen i riktning mot västra Ytterby.

Vid utformning av ny bebyggelse måste stor hänsyn tas till gravfältet Smällen, riksintresse för kulturmiljövården. De äldre gårdsmiljöerna i sydvästra delen av om-

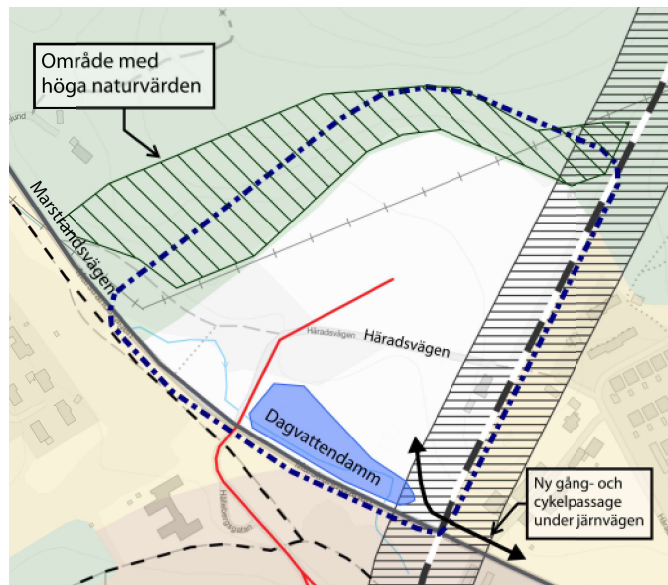
rådet är även de ett värdefullt inslag, som bidrar till en mjuk övergång från den bebyggda miljön till Smällen. I samband med detaljplanläggning ska arkeologiska utredningar genomföras, då det i området sannolikt finns fornlämningar. Detta är särskilt viktigt i området som den nya vägförbindelsen föreslås gå igenom. Då vägförbindelsen går igenom den gränsbestämda fornlämningen gravfältet Smällen, krävs även tillstånd enligt Kulturmiljölagen.

Inom området ligger även en av Ytterbys mer karaktäristiska byggnader, vilken ursprungligen var en del av ABC fabriken. Byggnaden bör bevaras, men dess innehåll kan ändras.

Riktlinjer

- Funktionsblandad bebyggelse i upp till 5-6 våningar
- Ny bebyggelse ska minska i skala i gränsen mot det öppna jordbrukslandskapet och kulturmiljöerna.
- De äldre gårdsmiljöerna ska värnas och ABC-fabrikens gamla byggnad bevaras
- Levande bottenvåningar eftersträvas längs huvudstråken
- Buller, risker och vibrationer från Bohusbanan samt dagvattenhantering ska särskilt utredas vid detaljplanläggning.
- Arkeologiska utredningar ska genomföras i samband med detaljplanläggning.

4. Västra Tunge



För norra delen av området startades detaljplanearbete 2016, vilket dock avbröts och återupptogs 2020. Området föreslås bebyggas med 150 - 200 bostäder för cirka 350-400 personer. Lämplig byggnadshöjd mellan 2 och 5 våningar.

Vid planering av området måste stor hänsyn visas buller och risker från järnvägen och att tillräcklig yta reserveras för att ett framtida andra järnvägsspår kan placeras väster om järnvägen. En kraftledning passerar genom området, vilken vid exploatering aningen måste grävas ner, flyttas eller att bebyggelsen anpassas till denna.

Ekskogen längs bergets fot i norra och västra delen av området klassas som nyckelbiotop med höga naturvärden. Denna ska visas stor hänsyn vid planläggning. Ett allmänt tillgängligt gångstråk anläggs längs med skogsbrynet. Närmast Marstrandsvägen är marken låglänt och har i dagvattenutredningen identifierats som en lämplig plats för en dagvattendamm.

I området har utredningar hittat fornlämningar och ytterligare lämningar tros finnas i området. Fördjupande arkeologiska utredningar kan därför kravas vid planläggning.

Biltrafiken leds ut till Marstrandsvägen. I samband med

exploatering i Västra Tunge och i områden som ansluts till Hällebergsgatan söder om Marstrandsvägen kommer en cirkulationsplats eller vänstersvängfält att behöva anläggas i korsningen. Vid en framtida dubbelspårsutbyggnad kan Häradsvägens befintliga passage över järnvägen komma att stängas. En ny gång- och cykelväg föreslås vid ett sådant scenario att anläggas längs Marstrandsvägen in mot Tunge och Centrum.

Riktlinjer

- Byggnadshöjd mellan 2 och 5 våningar.
- Stor hänsyn ska visas ekskogen vid exploatering.
- Ny bebyggelse ska ta hänsyn till framtida dubbelspårsutbyggnad av järnvägen.
- Buller, risker och vibrationer från Bohusbanan och Marstrandsvägen ska utredas vid detaljplanläggning.
- En dagvattendamm anläggs norr om Marstrandsvägen.
- En ny gång- och cykelpassage anläggs under järnvägen längs Marstrandsvägen, då befintlig passage över järnvägen stängs.
- Ytterligare arkeologiska utredningar kan krävas vid detaljplanläggning.

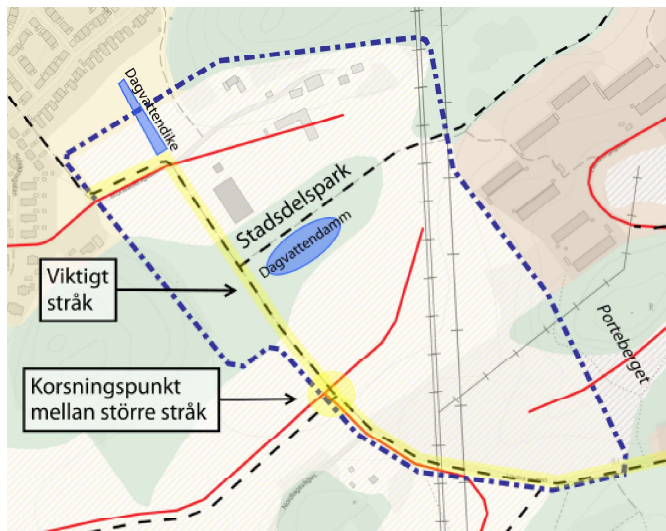


FOTO ÖVER NORRA TUNGE, NORR OM HÄRADSVÄGEN.



FLYGFOTO ÖVER VÄSTRA TUNGE, SOM SYNS I MITTEN AV FOTOT.

5. Östra Sparrås



Området upptas idag till stor del av en ridanläggning, som är planerad att flyttas. Efter flytten blir området ett viktigt utbyggnadsområde för att koppla ihop centrala Ytterby med de perifera bostadsområdena väster om centrum.

Området är beläget i den yttre urbana zonen och föreslås innehålla i huvudsak bostäder i blandade upplåtelseformer i olika bostadstyper. Möjlighet finns att i strategiska punkter där huvudstråk korsar varandra etablera verksamheter, t.ex. restaurang och servicebutik.



FLYGFOTO ÖVER ÖSTRA SPARRÅS OCH ÄNGARNA SOM IDAG NYTTJAS AV RIDANLÄGGNINGEN.

Området bedöms kunna innehålla 350 - 400 bostäder för cirka 800 boende i en bebyggelse med våningshöjd mellan 2 och 5 våningar. Skalan föreslås vara högst i den sydöstra delen av området, närmast centrum. I denna del av området kan högre bebyggelse ta stöd i det bakomvarande kuperade landskapet och på så sätt smälta in. Bebyggelsen trappas ner i den nordvästra delen av området, närmast befintlig bebyggelse i Sparrås. En förutsättning för att kunna exploatera området fullt ut är att kraftledningarna som passerar genom området grävs ner.

En större stadsdelspark föreslås i området, där delar även ska kunna ha funktion som fördröjningsmagasin för dagvatten. Ett dagvattendike anläggs även i den nordöstra delen av området.

Trafiken leds i nordvästra delen av området ut till Sparråsvägen via Bronsåldersgatan. Trafiken i sydvästra delen leds i huvudsak ut via Nordtag, men möjlighet finns även att leda viss trafik via en förlängning av Hollandsgatan över Porteberget och vidare genom Björkås till Marstrandsvägen.



ETT TORG MED MINDREVERKSAMHETER KAN SKAPAS LÄNGS HUVUDSTRÅKET IN MOT CENTRUM. FOTO FRÅN ERIKSBERG, GÖTEBORG.

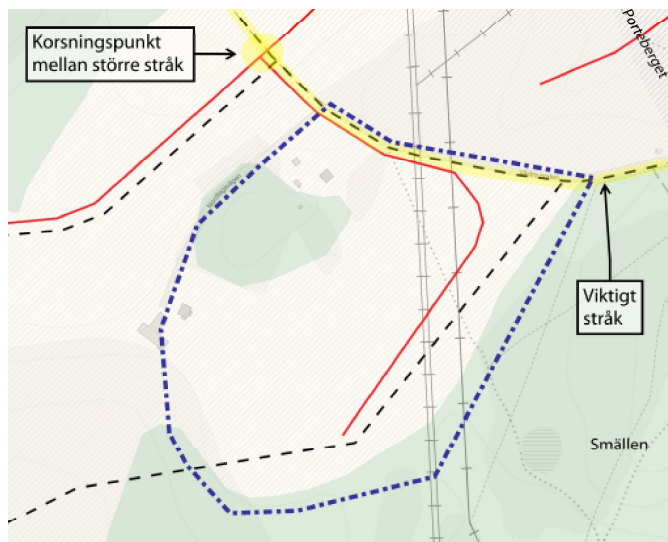
Riktlinjer

- I huvudsak bostadsbebyggelse med en byggnadshöjd mellan 2 och 5 våningar.
- En stadsdelspark anläggs centralt i området.
- I stadsdelsparken anläggs en dagvattendamm.
- Viktigt att stråket mot centrala Ytterby utformas stadsmässigt, med tydliga, trygga gaturum.
- Möjligheter till verksamhetslokaler i strategiska lägen.



DAGVATTENDAMMAR KAN INLEMMAS I PARKMILJÖER OCH BIDRA TILL PARKENS UPPLEVELSEVÄRDEN.

6. Lilla Smällen



Utbyggnadsområde beläget mellan centrum och de perifera bostadsområdena väster om centrum. Området föreslås för i huvudsak bostadsbebyggelse. Området ligger i den yttre urbana zonen, 500-1000 meter från stationen, och föreslås innehålla cirka 170 bostäder för runt 350 boende.

I norra delen av området går ett viktigt gång- och cykelstråk, som knyter samman centrala Ytterby med de västra stadsdelarna. Ny bebyggelse bör placeras så att trygga, tydliga gaturum längs stråket skapas. Ett nytt gång- och cykelhuvudstråk föreslås även anläggas genom området, men huvudsyftet att skapa en genare koppling mellan centrum och södra delen av Nordtag samt Övre Tega. Biltrafiken till och från området ansluts till huvudvägnätet västerut, via Nordtag till Sparåsvägen.

I direkt anslutning öst/sydöst om området ligger Smällen, riksintresse för kulturmiljövård, vilket måste visas stor hänsyn vid detaljplanläggning. Närmast Smällen föreslås naturmark finnas kvar som en buffertzon. Framtida bebyggelse närmast buffertzonen bör ha en lägre skala, exempelvis radhus. I norra delen av området föreslås bebyggelsen kunna öka i skala och bestå av flerbostadsbebyggelse i upp till 5 våningar.

Då det kan finnas okända fornlämningar i området krävs i samband med detaljplanläggning omfattande arkeologisk utredningar.

En förutsättning för att kunna exploatera hela området är att kraftledningarna som passerar genom området grävs ner.

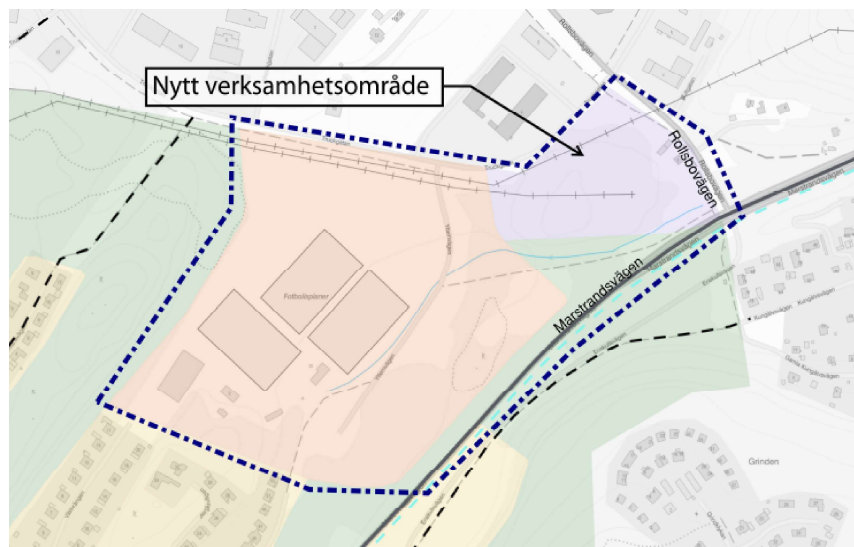
Riktlinjer

- I huvudsak bostadsbebyggelse i en byggnadshöjd mellan 2 och 5 våningar.
- Högre bebyggelse placeras i norra delen av området, lägre bebyggelse i södra delen.
- Bebyggelsens skala och gestaltning ska visa stor hänsyn till Smällen.
- Viktigt att bebyggelsen i anslutning till stråket in mot centrum ges en stadsmässig utformning.
- Omfattande arkeologisk utredning ska genomföras i samband med detaljplanläggning.
- Risk för påverkan på riksintresse kulturmiljö ska utredas i samband med planläggning



LILLA SMÄLLEN (DEN ÖPPNA YTAN TILL HÖGER PÅ FOTOT) ÄR AVSKILJT FRÅN GRAVFÄLTET SMÄLLEN AV ETT SKOGSPARTI.

7. Yttern



Inom området ligger idag Ytterns idrottsplats. I dagsläget (2020) diskuteras placering av en "multiarena" i området, vilken kan inrymma ytor för flera typer av idrotter. Även möjlighet att anlägga idrottsgymnasion eventuellt med boende diskuteras. Exakt placering får utredas i framtida detaljplaneprocess. De gröna ytorna längs Marstrandsvägen föreslås utvecklas till mer parkkaraktär, för att öka tryggheten och tillgängligheten till området, samt skapa en mer välkomnande entré till Ytterby.

Den nordöstra delen av området föreslås för ett nytt handels- och verksamhetsområde. Då denna plats är entré till Rollsbo bör stor vikt läggas på gestaltningen,



TIDIG SKISS PÅ TÄNKBAR UTFORMNING AV MULTIARENA.

särskilt ut mot Marstrandsvägen.

Inom området finns kända fornlämningar sedan tidigare utredning. Vid borttagande av fornlämningar och vidare detaljplanläggning krävs ytterligare utredningar.

Området har identifierats som lämpligt för placering av en damm som kan omhänderta släckvatten från Rollsbo. Läs mer i bilaga "Översiktlig dagvattenutredning till Grönstrukturplan".

Riktlinjer

- Gestaltningen mot Marstrandsvägen viktig.
- Grönytorna längs Marstrandsvägen får parkkaraktär.
- Arkeologiska utredningar krävs vid kommande detaljplanläggning.
- Vid kommande detaljplanläggning ska placering av en släckvattendamm utredas.

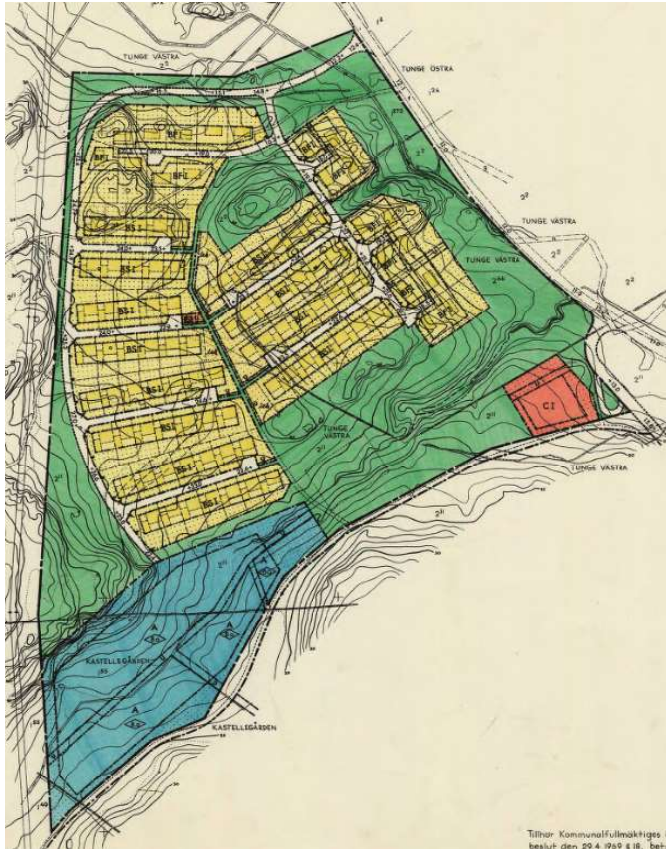
8. Södra Tornhaga



I dalen mellan Björkås och Tornhaga finns i gällande detaljplan från 1970 en outnyttjad byggrätt för "allmänt ändamål", ursprungligen avsedd för skola. Denna byggrätt föreslås finnas kvar som en möjlig plats för framtida ny förskola. Platsen bedöms som lämplig för detta ändamål då den ligger inom gångavstånd från både befintliga bostadsområden och nya utbyggnadsområden, samt ligger i anslutning till stora grönområden. En ny förskolebyggnad bör placeras så att ingreppet i dalgångens grönstråk minimeras. En aktivitetspark planeras att anläggas i dalgången, mellan platsen för eventuell förskola och flerbostadshusen i Björkås.

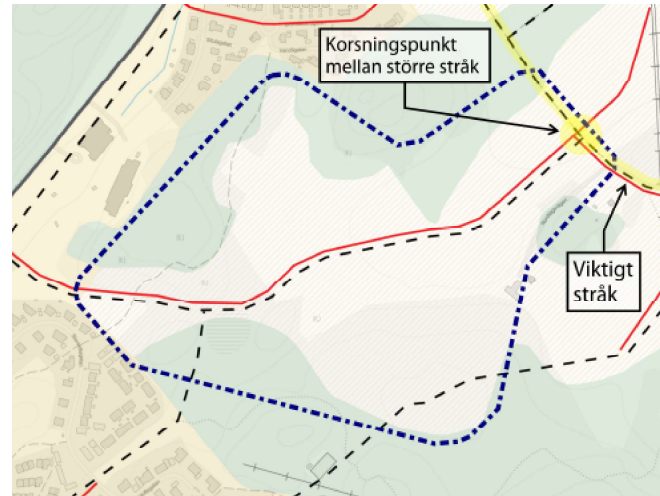
Vid byggnation måste stor hänsyn visas dagvattensituationen i området. Dagvattenutredningen som genomförts i samband med FÖPen har pekat ut ett område som lämplig översvämningsyta - en yta som vid mycket kraftigt regn tillåts översvämmas för att minska påfrestningen i andra delar av dagvattensystemet. I områden kan även fornlämningar finnas, vilket kan innebära att arkeologiska utredningar kan krävas vid bygglov.

Pågående mark- och vattenanvändning i Tornhaga i övrigt ändras inte.



I GÄLLANDE DETALJPLAN FINNS EN OUTNYTTJAD BYGGRÄTT FÖR ALLMÄNT ÄNDAMÅL, VILKEN ÄR DEN BLÅ YTAN I PLANKARTEN.

Nordtag



För området har en detaljplan vunnit laga kraft som kommer att innebära byggnation av cirka 450 bostäder i blandade boendetyper och upplåtelseformer samt en förskola. Cirka 1000 personer beräknas bo i området när det är färdigbyggt. Bebyggelsens höjd varierar mellan 2 och 5 våningar och planeras att uppföras mellan år 2020-2025. I området kommer även en stadsdelslekplats och två dagvattendammar att anläggas.



BILDEN VISAR MODELLER ÖVER DELAR AV FRAMTIDA BEBYGGELSE I NORDTAG.

Riktlinjer

- Befintlig byggrätt för "allmänt ändamål" föreslås användas till förskola, om behov uppstår.
- En översvämningssyta anläggs i området, vilken eventuell förskola måste anpassas till.
- Arkeologisk utredning kan komma att krävas i samband med bygglov.

Riksintressen och skyddade områden

Riksintressen

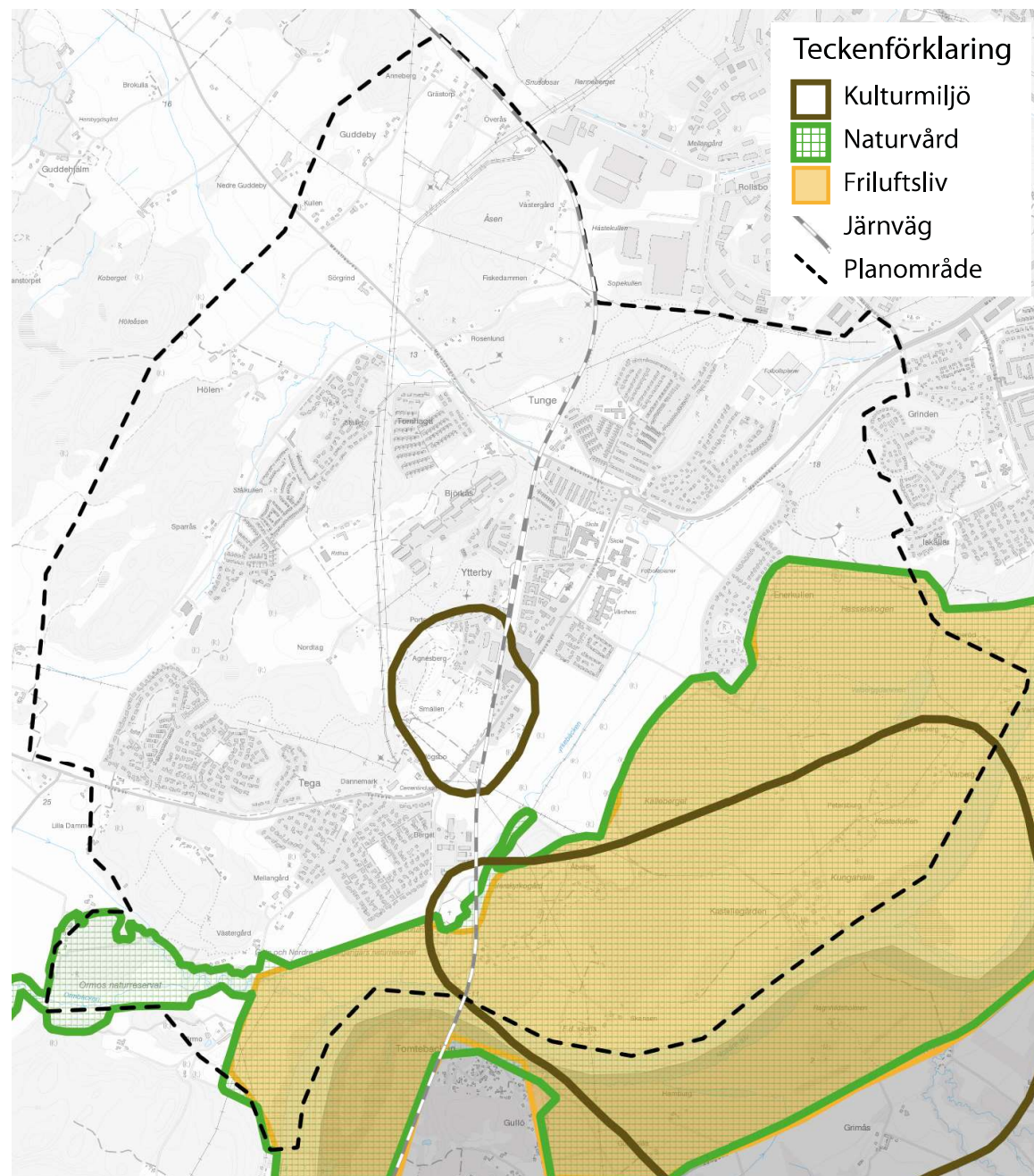
Inom FÖP-området ingår följande riksintresseområden

- Riksintresse friluftsliv (MB 3 kap 6§) – Göta och Nordre älvs estuarium
- Riksintresse naturvård (MB 3 kap 6§) – Göta och Nordre älvs dalgångar
- Riksintesse kulturmiljövård (MB 3 kap 6§) – Kastelletgården Ragnhildsholmen m.m.
- Riksintesse järnväg (MB 3 kap 8§)- Bohusbanan
- Riksintesse Flyg (MB 3 kap 8§) – Flyghinder influensområde Sæve flygplats och MSA-tytor Trollhättan, Sæve och Landvetter.
- Natura 2000 (MB 4 kap 8§) – Fågeldirektivet: Göta älv-Nordre älvs dalgång, Art och Habitatdirektivet: Nordre älv-Tomtebacken.

Inga åtgärder får utföras som kan "påtagligt skada", eller "påtagligt försvåra" ett riksintresse. Respektive riksintresses värdebeskrivning ligger till grund vid bedömningen om en åtgärd medför påtaglig skada eller inte. Om en åtgärd medför att ett av riksintressets värden eller egenskaper helt eller delvis går förlorat kan det vara tillräckligt för att riksintresset ska anses vara påtagligt skadat.

Totalförsvaret

Riksintressen för totalförsvarets militära del (MB 3 kap 9§ andra stycket) kan i vissa fall redovisas öppet i översiktsplanen, i andra fall inte. Dels finns områden i form av övnings- och skjutfält och flygflottiljer som redovisas öppet, dels områden som av säkerhetsskäl inte kan redovisas öppet. De senare har oftast koppling till spanings-, kommunikations- och underrättelsesystem.



RIKSINTRESSEN I FÖP-OMRÅDET. NATURA 2000-OMRÅDEN VISAS I KARTA ÖVER SKYDDADE OMRÅDEN. DELAR AV PLANOMRÅDET LIGGER ÄVEN INOM RIKSINTESSE FLYGTRAFIK - "FLYGHINDER INFLUENSOMRÅDE".

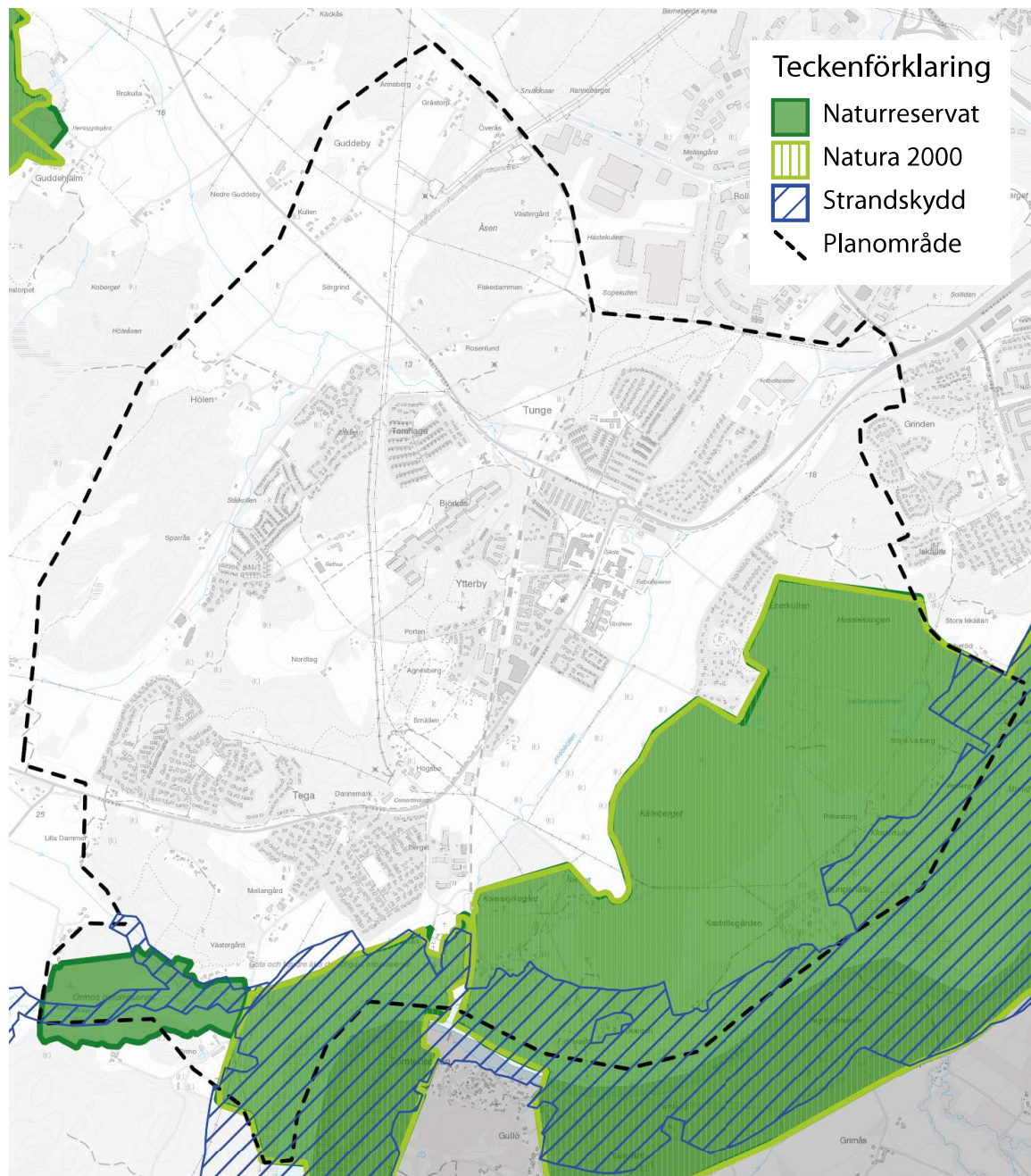
För att säkerställa att ingen skada sker på de riksintres-
sen som omfattas av sekretess och inte alls kan redovi-
sas öppet på karta, är hela landets yta samrådsområde
för objekt högre än 20 meter utanför tätort och högre
än 45 meter inom tätort. Det innebär att alla ärenden
avseende höga objekt måste skickas på remiss till För-
svarsmakten.

Naturreservat

Natura 2000

Strandskydd

Nordre älvs stränder och delar av Ormobäcken om-



fattas av strandskydd. Inom strandskyddat område får bl.a. inte nya byggnader uppföras. Befintliga byggnader eller byggnaders användning får inte heller ändras, och inga andra anläggningar eller anordningar får utföras om det hindrar eller avhåller allmänheten från att beträda ett område. Vissa undantag finns, bl.a. för byggnader m.m. som behövs för jordbruk och skogsbruk. Inom detaljplan kan kommunen besluta att upphäva strandskyddet och utanför detaljplanelagt område kan kommunen bevilja dispens. På platser som omfattas av områdesskydd måste dock länsstyrelsen bevilja strandskyddsdispens. Vid upphävande eller dispens måste vissa krav vara uppfyllda, vilka anges i miljöbalken.

Övrigt

Generellt biotopskydd

Det finns generella skydd för ett antal olika biotoper t.ex. åkerholmar, stenmurar, odlingsrösen och trädalléer. Om dessa objekt ska tas bort eller förändras krävs dispens.

Jordbruks- och skogsmark

Enligt miljöbalkens 3 kap. 4 § får brukningsvärd jordbruksmark endast tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Enligt miljöbalkens 3 kap. 4 § ska skogsmark som har betydelse för skogsnäringen så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra ett rationellt skogsbruk.

Väglagen

Enligt 47 § väglagen gäller bl.a. ”inom ett avstånd av tolv meter från ett vägområde får inte utan länsstyrelsens tillstånd uppföras byggnader, göras tillbyggnader eller utföras andra anläggningar eller vidtas andra sådana åtgärder som kan inverka menligt på trafiksäkerheten.”

Kulturmiljölagen

I kulturmiljölagen finns skydd för fornlämningar, byggnadsminnen, kyrkor och kyrkogårdar.

Avvägningar mellan allmänna intressen

En sammanhängande bebyggelsestruktur och stationsnära utbyggnad har varit grunden i de avvägningar mellan allmänna intressen som har gjorts. En exploatering nära kommunal och kommersiell service, snabb och kapacitetsstark kollektivtrafik och övrig befintlig infrastruktur bidrar till ett hållbart samhälle miljömässigt, ekonomiskt och socialt. Det allmänna intresset att bygga bostäder och arbetsplatser i ett stationsnära läge i en tillväxtregion bedöms som mycket stort. En blandad, tät, stationsnära bebyggelse ger förutsättningar för fler att ta del av det befintliga utbud av service som finns i Ytterby och den ger också underlag för ny service, mötes- och arbetsplatser.

Kulturmiljö

Områden intressanta ur kulturmiljöhänseende kommer högst marginellt att påverkas av föreslagen ny bebyggelse. Större delen av södra Storängen pekas inte ut för bebyggelse utan kommer att fortsätta vara jordbruksmark, bl.a. för att bevara kopplingen mellan Smällen

och Kastellegården, de två delområdena i riksintresset för kulturmiljövård inom planområdet. Av de specifika uttryck för riksintresset som pekas ut i riksintressebeskrivningen ligger endast gravfältet Smällen i anslutning till föreslagen ny bebyggelse.

Ett område direkt väster om Smällen föreslås för bebyggelse. En exploatering på denna plats bedöms inte innebära påtaglig skade på riksintresset, då området ligger visuellt dolt från smällen genom växtlighet och topografi. Framtida detaljplaneplanläggning bör genom placering av naturmark och anpassning av bebyggelsens skala ta särskild hänsyn till upplevelsen från Smällen. Vid planläggning bör även allmänhetens tillgänglighet till Smällen stärkas för att tydliggöra platsens kulturvärden.

Den nya vägförbindelse som föreslås anläggas längs Bohusbanan, mellan Västra Porten och Torsbyvägen, kommer att gå igenom riksintresseområdets utbredning vid Smällen. Vägförbindelsen bedöms inte orsaka påtaglig skada på riksintresset, då den inte anläggs genom själva gravområdet, anläggs i anslutning till befintlig infrastruktur och inte skadar den visuella kopplingen mellan de två delområdena i riksintresset.

Natur- och friluftsmiljö

Stora arealer i områdena runt Nordre Älv och Kastellegårdsskogen ingår i riksintresse för Naturvård och friluftsliv och är utpekade som Natura 2000-område. Dessa områden omfattas till stor del av naturreservat och strandskydd, vars bestämmelser ger ett starkt skydd mot åtgärder som kan orsaka skada på respektive riksintresses värden. Inga nya bebyggelseområden föreslås inom dessa områden och exploatering i närliggande områden ska genomföras så att inte skada indirekt uppstår i dessa områden.

FÖPen föreslår exploatering inom vissa områden som idag är utpekade närströvmråden, framförallt Porteborget. Exploatering i detta närströvmråde bedöms vara motiverat med hänsyn till områdets centrala placering, i direkt anslutning till stationen.

Ny exploatering ska sträva efter att öka tillgängligheten till värdefulla natur- och friluftsområden.

Infrastruktur

I planeringen av områden i närheten av järnvägen kommer hänsyn tas till de ytor som krävs för en framtida dubbelspårsutbyggnad, eventuellt nytt resecentrum och skyddsåtgärder. Inga åtgärder som riskerar att hindra trafiken på järnvägen ska genomföras. Risker, buller och vibrationer som orsakas av järnvägen är frågor som ska hanteras i framtida planläggning i närhet till järnvägen.

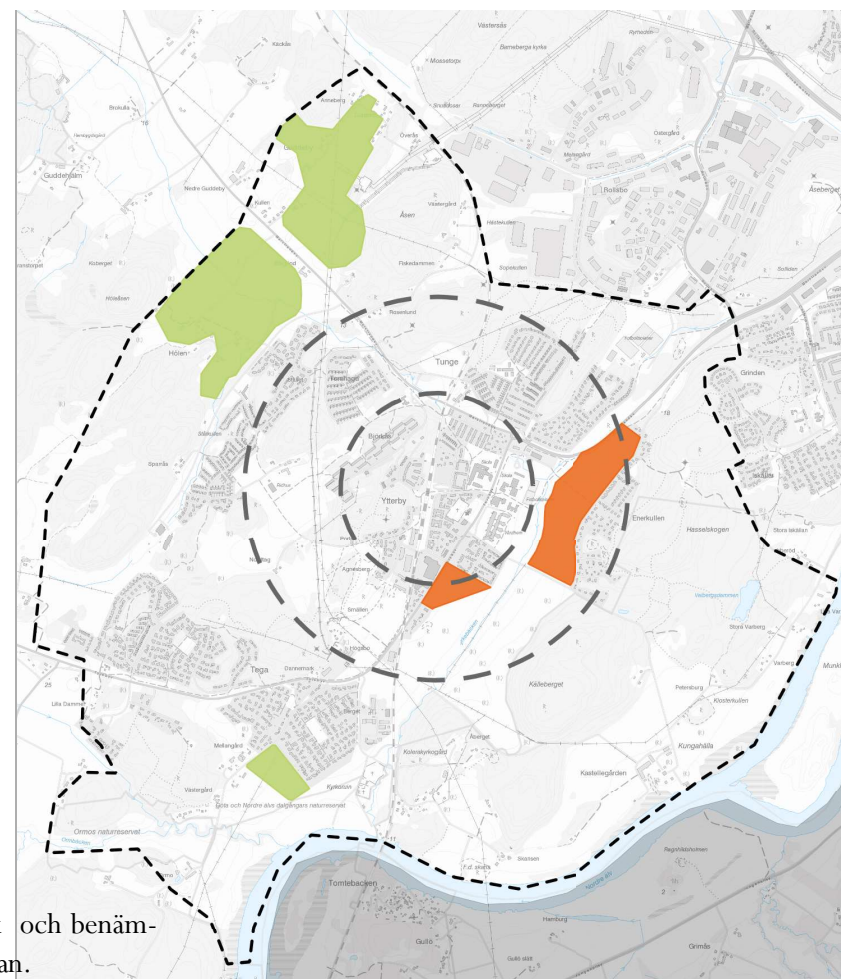
Jordbruksmark

FÖPen föreslår att utbyggnadsområden för bostäder på jordbruksmark enligt gällande ÖP2010 tas bort i Nedre Tega och den norra delen av FÖP-området. Dessa ytor ersätts med utbyggnadsområden mer centralt. De mer centralt belägna ytorna som pekas ut i FÖPen ligger, jämfört med utbyggnadsområdena i ÖP2010, även närmare god kollektivtrafik, kommunal och kommersiell service, arbetsplatser och bidrar till att koppla ihop Ytterby och Kungälv. Denna mer centrala exploatering innebär också samhällsekonomiska vinster då mindre resurser behöver spenderas på utbyggnad av exempelvis infrastruktur och kommunal service i perifera lägen. En tät blandad bebyggelse har även positiv effekt på social integration och interaktion. En lokalisering av denna bebyggelse på annan plats i kommunen bedöms med bakgrund av detta inte vara godtagbar ur samhälls-

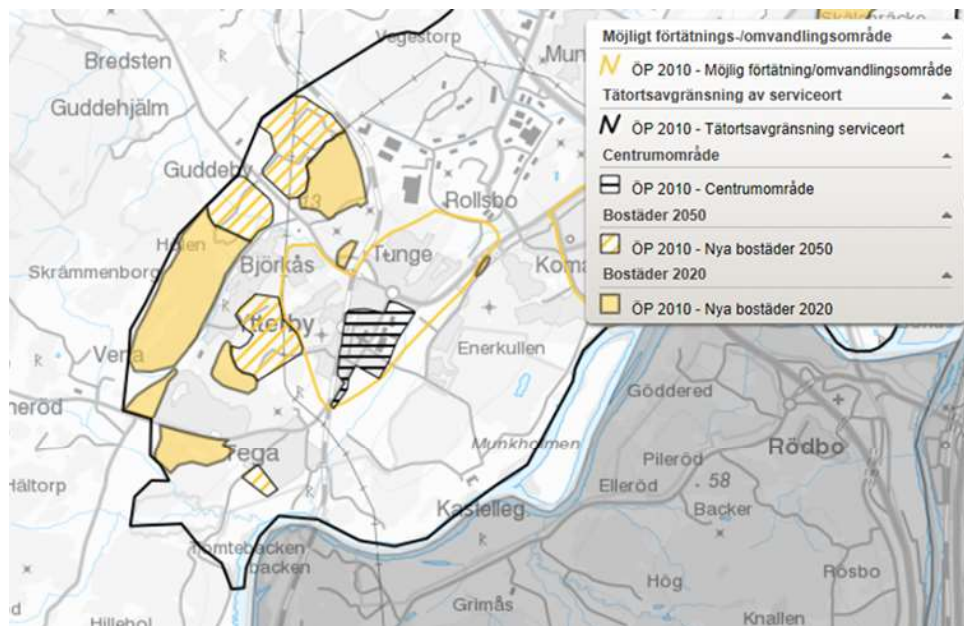
byggnadssynpunkt. Kommunen bedömer således att den exploatering på jordbruksmark som föreslås är ett väsentligt samhällsintresse och är förenlig med miljöbalkens 3 kap. 4 §.

I FÖPens samrådshandlingarna pekades två nya områden bestående av jordbruksmark ut för exploatering. Efter samrådsskedet beslutade kommunstyrelsen att dessa områden (Norra storängen och Trekanten vid Citygross) ska utgå som exploateringsområden i FÖPen.

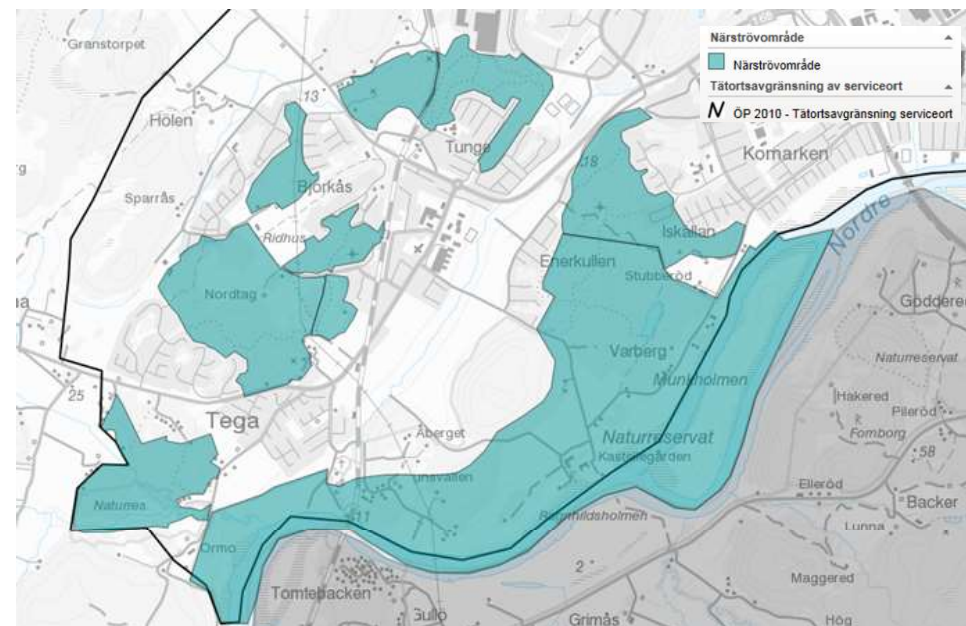
GRÖNA FÄLTVISAR UTBYGGNAD PÅ JORDBRUKSMARK I ÖP2010 SOM I FÖPEN TAS BORT. RÖDA FÄLTVISAR UTBYGGNAD PÅ JORDBRUKSMARK SOM TIDIGARE FÖRESLOGS I FÖPEN, JÄMFÖRT MED ÖP2010. ÄVEN DE RÖDA OMRÅDENA UTOM DESSA OMRÅDEN SKA FÖRBLI JORDBRUKSMARK. DESSA OMRÅDEN SKA FÖRBLI JORDBRUKSMARK OCH BENÄMNAS SÅ I MARK- OCH VATTENANVÄNDNINGSKARTAN.



7| FÖRUTSÄTTNINGAR OCH RIKTLINJER



GÄLLANDE MARK- OCH VATTENANVÄNDNINGSKARTA FÖR ÖP2010 SOM ERSÄTTS AV FÖPYTTERBY



GÄLLANDE AVGRÄNSNING AV NÄRSTRÖVMÅRDEN IYTTERBY SOM ÄNDRAS CENTRALAYTTERBY I GRÖNSTRUKTURPLANEN

Planering

Översiktsplan 2010 och pågående planering

Under kapitlen Utvecklingsstrategi och Bakgrund och Utgångspunkter så beskrivs kopplingen från GR:s strukturbild till ÖP2010 samt vidare till FÖPens utvecklingsstrategikarta. Även om mål och vision för FÖP och ÖP2010 är de samma i stora drag, så visar ÖP2010 på en utveckling i mark- och vattenanvändningskartan där den kortsiktiga exploatering föreslås i utkanten av Ytterby och den långsiktiga exploateringen mer centralt. Dessutom är centrumområdet begränsat till den östra sidan av järnvägen. Möjlig förtätning anges dock för delar av centrala Ytterby utan någon tidshorisont.

För Ytterby/Kareby/Kungälv har i Översiktsplanen dragits en tätortsgräns för serviceort. Inom tätortsav-

gränsningen gäller krav på detaljplan för all ny bebyggelse för att säkerställa att marken används på ett så effektivt sätt som möjligt i enlighet med strukturbilden.

I ÖP2010 har inga bevarandeområden angetts på markanvändningskartan mer än att Närströvmråden angetts som pågående användning samt att områden av riksintresse avseende naturvård och kulturmiljö finns redovisade. Avgränsningen av Närströvmrådena inom Ytterby har delvis förändras i samband med ny planläggning.

Förändringar av ÖP2010 genom FÖP Ytterby

Den gräns som anges som tätortsavgränsning i ÖP2010 för Ytterby utgör till stor del den geografiska avgränsning av FÖPområdet, förutom att en avgränsning mot nordost mot Rollsbo och Komarken har gjorts. Den fyl-

ler samma syfte som i ÖP2010. Tätortsgränsen innebär att utbyggnadsbehovet för bostäder och verksamheter för respektive tätort ska kunna tillgodoses innanför gränsen. Inom tätortsavgränsningen gäller krav på detaljplan för all ny bebyggelse för att säkerställa att marken används på ett så effektivt sätt som möjligt i enlighet med strukturbilden.

Den mark- och vattenanvändningskarta som tagits fram inom FÖP-området ersätter mark- och vattenanvändningskartan för ÖP2010 för det avgränsade området. Det innebär att områden för markanvändningen bostadsbebyggelse och centrumbebyggelse mer har koncentrerats runt stationsområdet kopplat till FÖPens målbild om ett attraktivt stationssamhälle. Detta parallellt med att nya ytor frigörs för utveckling i samband med flytt av ridskolan från kommunal mark. Den tidigare föreslagna användningen av mark ändras och tex ytor i västra Ytterby för bostäder 2020/2050 i ÖP ang-

es som natur och rekreation i FÖPen. I mark- och vattenanvändningskartan för FÖPen anges markanvändningen för all mark. Natur -och rekreation innehåller delvis tidigare närströvmråden samt den grönstruktur som framtagits i Grönstrukturplanen som är bilaga 1.

Pågående detaljplanering enligt ÖP2010

FÖPens utvecklingsstrategi och mål utgår från en förändring av Ytterby som påbörjas med en omvandling av de centrala delarna ca 500 m från stationen d.v.s. den Inre urbana zonen till en tät, grön och attraktiv centrumbebyggelse samtidigt som de omgivande rekreationsområdena utvecklas, i ett första utvecklingsskede. I nästa skede fortsätter utvecklingen med ny bostadsbebyggelse och förtätningen inom den Yttre urbana zonen d.v.s. mellan 500- 1000m från stationen.

Dock är verkligheten den att ett flertal detaljplaner nyligen har antagits eller pågår som utgår från ÖP2010:s markanvändning. Detta innebär att en stor andel av den befolkningsökningen som ska resultera i en fördubbling av invånarantalet i Ytterby, pågår kontinuerligt och sker i utkanten av Ytterby istället för i den centrala delen. Detta innebär att det är viktigt att även den bebyggelse som hamnar i mer perifera lägen kopplas till stationen via bl.a. gång- och cykelbanor.

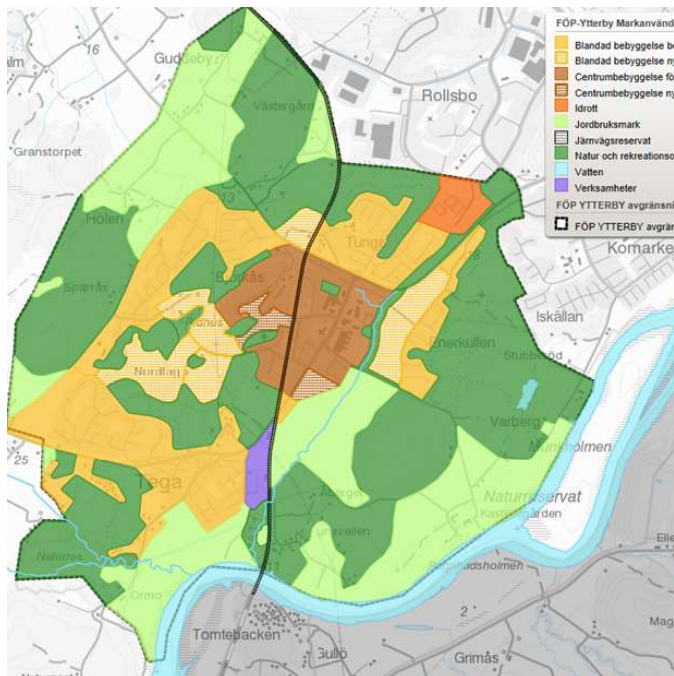
Detaljplan Nordtag ca 449 bostäder

Detaljplan Enekullen 105 bostäder

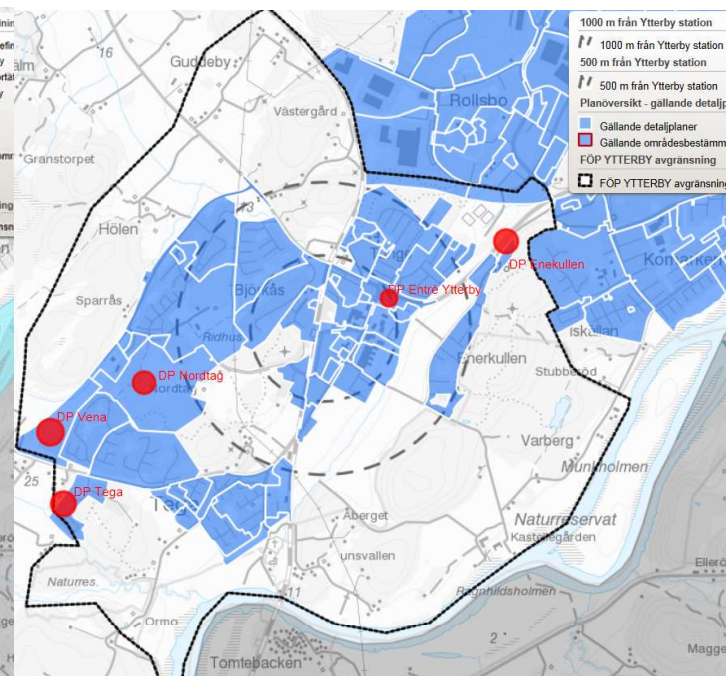
Detaljplan Tega 47 bostäder

Detaljplan Vena 158 bostäder

Detaljplan Entré Ytterby ca 80 bostäder



MARK- OCH VATTENANVÄNDNINGSKARTA FÖPEN



PÅGÅENDE OCH NYLIGEN LAGAKRAFTVUNNA PLANER

Riktlinjer planering

FÖPens mark- och vattenanvändningskarta ska ligga till grund för dialog med medborgare och exploaterer samt vid interna ställningstagande i samband med planansökningar eller pågående projekt, för att efterhand få en övergång till en mer hållbar utveckling av Ytterby.

När FÖPen vinner laga kraft kan tidigare ställningstagande från kommunen komma att ändras t.ex. avseende planansökningar.

Exploatering

Läs mer täthetsanalysen bilaga 5

Nuvarande förhållanden

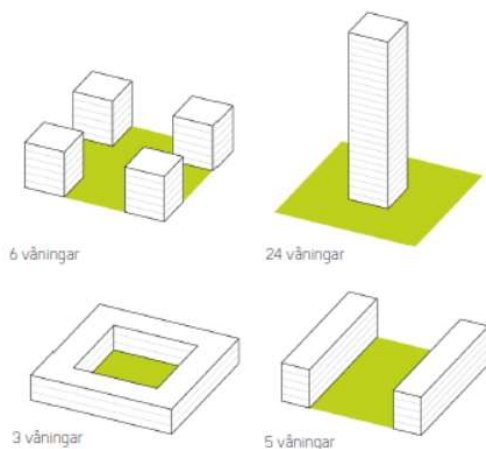
Pågående exploatering och planering i Ytterby utgår inte från några övergripande riktlinjer utan varierar från område till område. Viss exploatering har skett på kommunal mark och viss på mark ägd av BOKAB (kommunalt bostadsbolag).

Täthetsanalysen

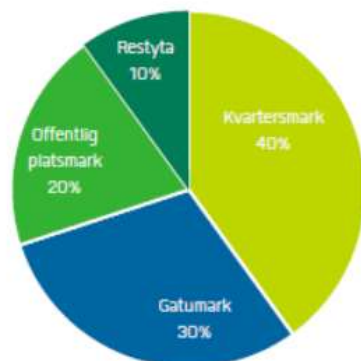
Utgångspunkten kring exploatering inom FÖP-området utgår från täthetsanalysen och dess resonemang



TOMT RESPEKTIVE OMRÅDEEXPLOATERING



HÄR ÄR FYRA TOMTER MED SAMMA TOMTEXPLOATERINGSTAL PÅ 2,0 MEN MED HELT OLIKA BYGGNADSUTFORMNING OCH VÅNINGANTAL.



EXEMPEL PÅ EFFEKTIV MARKFÖRDELNING

kring attraktivt stationssamhälle och exploatering inom en radie på 500m och 1000m från stationen. Exploateringstal ska inte förväxlas med byggnadsutformning. För att mäta täthet har måttet områdesexploatering här använts. Områdesexploatering är områdets våningsyta delat på områdets markyta. Med en områdesexploatering på 1,0 finns alltså lika mycket våningsyta som det finns markyta. Områdesexploatering styrs dels av hur stor andel av markytan som är bebyggd och antalet våningar på respektive kvarter. Det är därför som kvarterstaden inte behöver vara lika hög som punkthusbebyggelse. I punkthusbebyggelsen lämnas normalt sett mer mark obebyggd.

En förutsättning för att uppnå riktlinjerna om exploatering inom nära avstånd från stationen, samtidigt som tillräckligt utrymme skapas för gator och kvalitativa grönområden, är att åtminstone **30 -40 % av marken är kvartersmark**. Med mindre kvartersmark än så behövs å andra sidan sett en mycket hög tomtexploatering för att uppnå riktlinjerna för hållbar täthet.

I "Five principles for Streets as Public Spaces and Drivers of Urban Prosperity" (UN Habitat 2015) framgår det att **30 % av markytan behövs som gatemark** för att gatunätet ska få en tillräcklig korsningstäthet för att anses vara gävänlig.

Närhet till grönområden, vatten och i synnerhet till parker är en betydelsefull stadskvalitet. Att ge plats åt gröna stråk och grönområden är också en viktig förutsättning för effektiv hantering av dagvatten samt ekosystemtjänster.

Enligt täthetsanalysen har UN Habitat kommit fram till en rekommendation på minst 15 procent offentliga platser. Som referens når här täta stadsdelar som både Hammarby sjöstad i Stockholm och Vasastaden en andel på över 20 %. Som indikator föreslås här därför

minst 15 % inom 1 km från spårstation.

Föreslagna förändringar enligt FÖPen

FÖPen utgår från täthetsanalysens riktlinjer och har i de initiala beräkningarna använt följande fördelning av olika markanvändning i de olika områdena:

Kvartersmark 40 %

Offentlig gatemark 25%

Offentlig platsmark 25%

Övrig mark 10 %

0 – 500 meter från stationen är områdesexploaterings-talet ca 0,5, tomtexploateringstalet mellan 0,5 och 1,5. 500 – 1000 meter från stationen är områdesexploateringstalet ca 0,25, tomtexploateringstalet mellan 0,5 och 0,75.

Siffrorna ovan är i stora drag överensstämmande med täthetsanalysens riktlinjer. Vad FÖPen inte riktigt följer är täthetsanalysens riktlinjer rörande lokalytans andel av kvartersmarken. Täthetsanalysen anger att ca hälften av kvartersmarken 500 meter från stationen ska vara lokalyta, FÖPen utgår från att en fjärdedel av kvartersmarken kommer att vara lokalyta.

Dessa uppskattningar ligger till grund för antalet boende inom olika områden samt för beräkningar rörande intäkter och kostnader för exploateringen.

För att stötta en hög andel hållbara transporter och stadskvalitet behövs först och främst en tillräcklig täthet inom nära avstånd från stationen. Riktlinjer ska användas som underlag i framtida exploateringar vid markanvisningstävlingar och planläggning.

Riktlinjer exploatering

Exploateringsgrad

- 0,5-1,0 I områdesexploatering inom 500 meter från stationen
- 0,25-0,5 I områdesexploatering mellan 500-1 000 meter från stationen

Fördelning markanvändning

- 40 % Av markytan bör utgöras av kvartersmark inom 1 km från stationen
- 25 % Av markytan bör utgöras av offentlig gatumark inom 1 km från stationen
- 25% Av markytan bör utgöras av allmänplats mark inom 1 km från stationen
- 10% av markytan bör utgöra övrigt

Lokalyta kvartersmark

- 25 % Av kvartersmarken bör vara lokalyta inom 500 meter från stationen
- 10-40 % Av kvartersmarken bör vara lokalyta inom 500 - 1 000 meters avstånd från stationen

Riktlinjer mellankommunala frågor

Kommunen behöver formulera tydliga mål och riktlinjer och arbeta mot en långsiktig planering samt aktivt medverka i regionala arbetsgrupper.

Mellankommunala frågor

Nuvarande förhållanden och förutsättningar

Kungälv's kommuns samarbetar inom Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) med frågor rörande bl.a. regionplanering, miljö och miljövård, mobilitet utbildning och forskning. Utöver det sker samarbeten direkt med berörda grannkommuner i frågor kring t.ex. infrastruktur, arbetsmarknad, handel, välfärd, socialtjänst, vatten, avfall, avlopp, energi och räddningstjänst. Mellankommunala frågor behandlas i den kommunövergripande översiktsplanen.

Den viktigaste mellankommunala frågan i FÖPen är Bohusbanan och dess framtida utbyggnad. Fem kommuner (KUSTO kommuner), i Bohusstråket, arbetar för att Södra Bohusbanan ska arbetas in i kommande nationell transport infrastrukturplan 2022-2032.

En annan politiskt gruppering är Enat Bohuslän, där fokus mer ligger på näringslivsfrågorna längs med Bohusbanan. Målet är att driva frågan mot regionen att södra Bohusbanan står på tur efter Göteborg- Borås.

Kommunen har dessutom ett ansvar för bostadsbyggnationen inom regionen.

Föreslagna förändringar enligt FÖPen

En hållbar bebyggelseutveckling i Ytterby som bidrar till den regionala bostadsförsörjningen, är beroende av god kollektivtrafik och tågtrafik som trafikerar Ytterby station med täta avgångar och hög kapacitet.

Befolkning

Nuvarande förhållanden och förutsättningar

Inom planområdet bor cirka 6200 personer (november 2018). Åldersfördelningen är i stora drag densamma som i Kungälv kommun som helhet. Medelåldern i Ytterby är 40,7 år, att jämföra med kommunens medelålder på 41,6 år och Sveriges medelålder på 41,2 år.

Hälften av bostäderna i Ytterby utgörs av äganderätter, därefter följer hyresrätter och minst andel har bostadsrätter. Hyresrätterna i Ytterby är framförallt lokaliserade till centrum och Björkås. Områdena utanför centrum domineras av småhusbebyggelse med framförallt äganderätt som upplåtelseform.

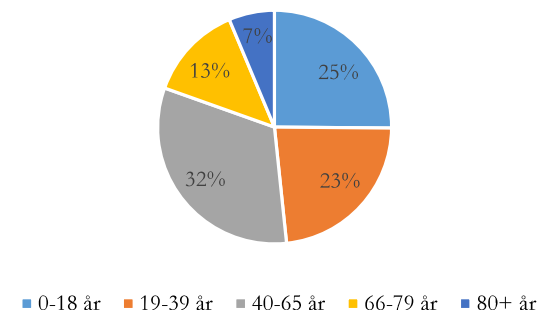
Delar av centrala av Ytterby har en relativt hög folkmängd, tack vare flerbostadsbebyggelse och tät bebyggelsestruktur. Samtidigt är flera relativt centrala, stationsnära delområden förhållandevis glest befolkade samtidigt som en ”yttre ring” av mer perifert belägna bostadsområden har en större relativt stor folkmängd.

Antalet arbetande inom planområdet uppgår till cirka 1050 personer. Figuren visar tydligt att koncentrationen av arbetsplatser ligger i Ytterby centrum. Totalt arbetar cirka 750 personer (år 2016) i de centrala delarna av Ytterby, merparten öster om järnvägen. I dessa områden ligger stora offentliga arbetsplatser såsom Ytterbyskolan, Kastellgårdsskolan och Ytterbyhemmet (äldreboende) samt merparten av Ytterbys övriga offentliga och privata service. Nordost om planområdet ligger Rollsbo industriområde, ett av Kungälv kommunns arbetsplatstättaste område.

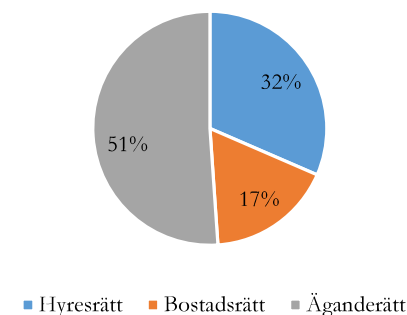
Riktlinjer befolkning

- Nybyggnation ska sträva efter att i respektive område skapa en blandning av upplåtelseformer, bostadstyper och bostadsstorlekar, för att möjliggöra en blandad befolkning sett till ålder, familjesituation och inkomstnivå
- Nybyggnation ska i de centrala delarna sträva efter en större blandning av arbetsplatser och bostäder, för att möjliggöra en levande stadskärna både dagtid och kvällstid

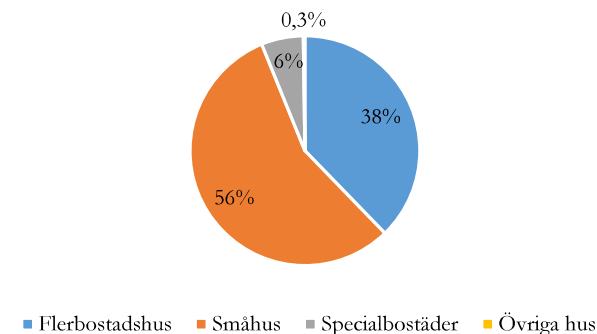
Åldersfördelning i FÖP-Ytterby-området

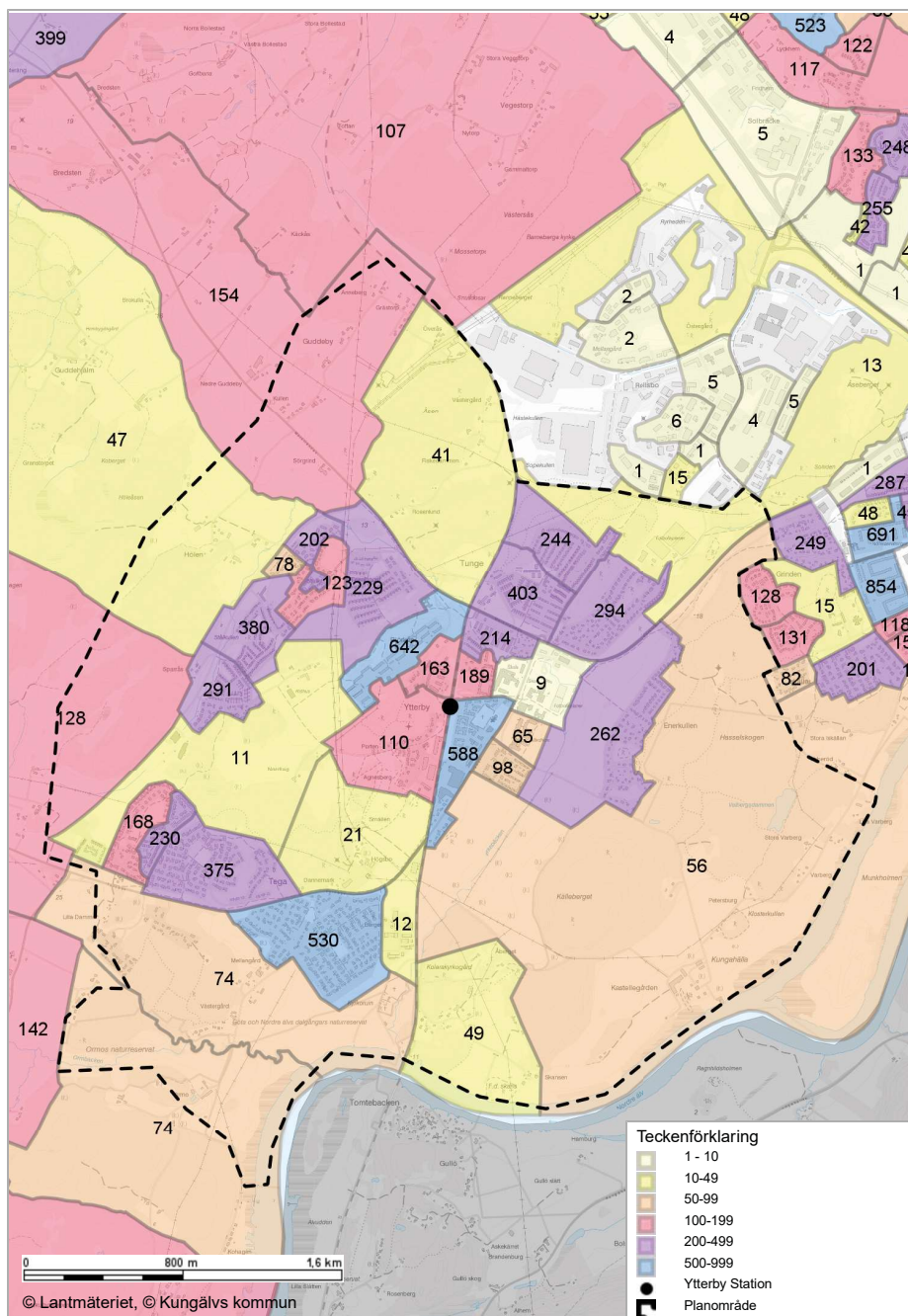


Fördelning av upplåtelseformer

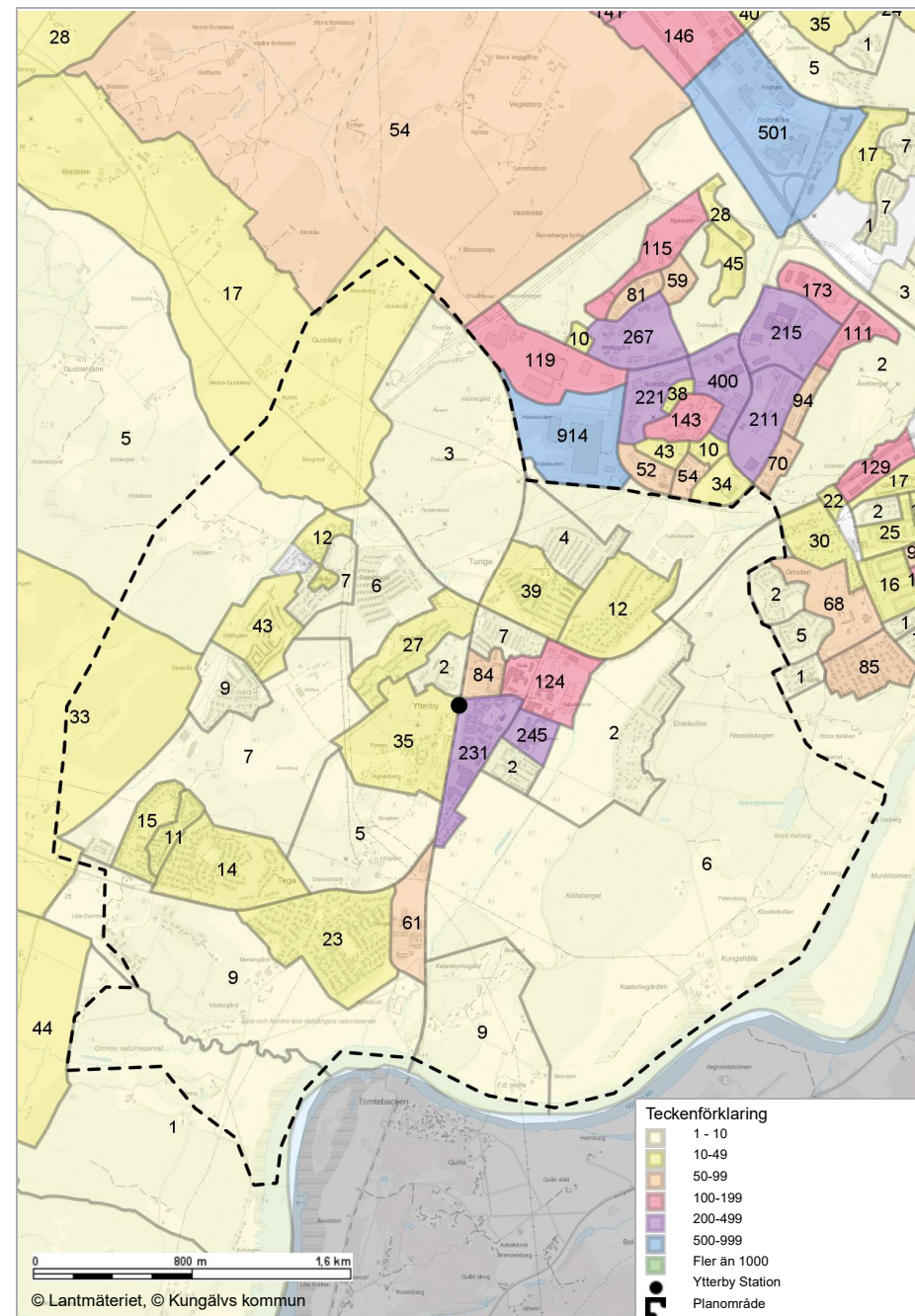


Fördelning av bostadstyp





NATTBEFOLKNING - BEFOLKNINGSMÄNGD I OLIKA STATISTIKOMRÅDEN I YTTERBYOMRÅDET. FÖP-YTTERBY MARKERAT MED STRECKAD SVART LINJE.



DAGBEFOLKNING - FÖRÄRVSARBETANDE ÖVER 16 ÅR I OLIKA STATISTIKOMRÅDEN I YTTERBYOMRÅDET. FÖP-YTTERBY MARKERAT MED STRECKAD SVART LINJE.

Nuvarande förhållande och förutsättningar

Landskapet där Ytterby vuxit fram bjuder på en rad unika förutsättningar, vilka möjliggör en stark identitet för Ytterby med positiva förtecken.

En målsättning för FÖPen är därför att utnyttja denna potential genom att förstärka positiva identitetsskapande, karaktäristiska företeelser i det landskap som möter boende och besökare i Ytterby.

Landskapet i Ytterby med omnejd, är en slättbygd med spridda bergsplatåer, belägen längs Nordre älvs vida dalgång.

Det dominerande inslaget i landskapsbilden är den drygt kilometerbreda dalgång, där **Kyrkebäcken** rinner ner till Nordre älv. Här ligger Ytterby centrum och det är detta landskapsrum som både ytterbybor och besökare i första hand kommer i kontakt med. Det är också en anledning till att FÖPens riktlinjer kring hänsyn till landskapsbilden i hög grad är fokuserade på olika företeelser kring Kyrkebäckens dalgång. På den västra sidan av dalbotten grundlades Ytterby med sin kyrka och järnvägsstation och kring dessa har dagens centrala Ytterby vuxit fram. Bohusbanan följer dalens västra bergsfot i höjd med Ytterby centrum för att i söder korsa dalgången diagonalt.

Som framgår i kapitel Kulturmiljö har den uppodlade dalbotten i historisk tid benämnts Stor-ängen. Dagens Storängen har krympt i storlek genom att delar av dalbotten på västra sidan av Kyrkebäcken är bebyggda (centrum och Södra Tega) men fortfarande är Storängens öppna dalgång vidsträckt. Ortens relativt centrala bebyggelse möter det öppna landskapet, något som är ett starkt karaktärsdrag för Ytterby.



Den långsmala delen av den öppna odlingsmarken norr om Klevevägen, **Norra Storängen**, omgärdas av bebyggelse utom längs Klevevägen i söder där den vidare delen av den öppna dalgången, Södra Storängen, tar vid. Ytterbys bebyggelse kantar även Södra Storängens västra sida, ner till Torsbyvägens järnvägsövergång. **Södra Storängens** östra sida är däremot helt oexploaterad. Här möter de svagt böljande åkrarna den skogklädda bergsryggens lövträdsbryn.

Väster om Bohusbanan, strax söder om Ytterby centrum, ligger den vackra, sydvända, betade enebacken **Smällen**, ett av Bohusläns största gravfält. Härifrån ser man ut över Södra Storängen, älvens vattenspegel och den bågformade, röda järnvägsbron. Som framgår av kapitel Kulturmiljö finns det starka historiska kopplingar mellan Smällen-området och landskapet på andra sidan Kyrkebäcken.

Ytterbys läge i en bergskantad öppen dalgång vid Nordre älvs vattenspegel, har potentialer att skapa välbesökta utblicksplatser. Dessa kan bidra till att stärka Ytterbys identitet. Det är därför av vikt att skapa fri sikt och tillgängliggöra utblicksplatser både för ny bebyggelse och besökanden.

Landmärken är betydelsefulla för att skapa identitet. Ytterby, som har en låg bebyggelse, har ett mycket framträdande landmärke i sin kyrka. Över ett stort område signalerar tornspiran var Ytterby centrum ligger. Det gäller inte minst för trafikanter som närmar sig Ytterby från Kungälvshället och övriga betraktare som befinner sig någonstans på den öppna dalgångens östra sida.

I huvudsak har byggandet i Kyrkebäckens dalgång skett med god landskapsanpassning. Men det finns inslag av sämre anpassning till omgivningen. Seniorens småhusbebyggelse på dalbotten saknar förankring i landska-

pet. Det fyrkantiga landområdet med småhus sticker ut med ett hörn i odlingslandskapet och ser ut som om "villamattan har landat på åkern". Vidare kontrasterar det intilliggande City Gross storskaliga, lådlika, blå-vita byggnad mot omgivande bebyggelse och landskap. Byggnaden exponeras ut mot Södra Storängen liksom mot trafikanter.

Tre vägar utgör huvudvägar i Ytterby: Marstrandsvägen, Torsbyvägen och Sparråsvägen. Eftersom många personer upplever Ytterby från dessa vägar är det av betydelse hur Ytterby uppfattas från dem. Av särskild betydelse är de "entréer" till Ytterby som finns kring dessa vägar, i synnerhet entrén från kungälvshället.

Från Marstrandsvägen uppenbarar sig den uppodlade dalgången sig liksom bebyggelsen som kantar landskapsrummet samt Ytterbys smäckra kyrktorn.

Ett planarbete pågår för en storskalig välexponerad **multiarena** norr om Marstrandsvägen vid idrottsområdet Yttern. Det innebär att Ytterby får ett nytt landmärke och att entrésträckan till Ytterby förändras. Det innebär höga krav på gestaltningen av byggnaden och då främst mot Marstrandsvägen.

Området kring **Kungahälla-Kastellegården** utgör en avskild och rogivande rumsbildning vid älven. Här låg en gång Kungahälla, föregångaren till Kungälv. Området är av grundläggande betydelse för Ytterbys och Kungälv's identitet. Tyvärr är det svårt för besökare att utläsa platsens historiska dimensioner vilket bidrar till att platsens unika potential som besöksmål och levandegörare av kulturarvet inte utnyttjas.

För att skapa en förståelse att en kulturhistoriskt betydelsefull (Kungahälla) och ståndsmässig (kungsgården) plats återfinns på andra sidan skogen kan en pampig allé anläggas längs Klevevägen. Det bidrar också till strävan att göra Södra Storängen till ett "finrum".

Mitt i Ytterby, väster om Bohusbanan ligger ett lantligt, öppet landskapsrum som utnyttjas av ridskolan. Det omges främst av skogklädda berg men från vissa platser ses bostadsbebyggelse såsom Björkås flerbostadshus som blickar ner från sitt berg och Sparrås småhusbebyggelse och ridskolan. Genom området passerar en GC-väg som förenar västra Ytterby med centrala Ytterby. Den södra delen ska bebyggas med bostäder enligt detaljplan Nordtag.

Förändrad markanvändning enligt FÖPen och som är av betydelse för landskapsbilden

- Byggnad på Porteberget
- Byggnad i Östra Sparrås
- Byggnad i Västra Tunge

Riktlinjer landskapsbild

- Generellt gäller att all planering och åtgärder som berör Kyrkebäckens dalgång ska studeras utifrån hur området påverkas som helhet avseende utblickar, stråk och gestaltning
- Då en byggnation av Porteberget innebär ett nytt dominerande inslag i landskapsbilden ställs höga krav gestaltningen av så väl byggnation samt allmänplatsmark. Viktigt att dess vyer blir tillgängliga för gemene man,

exempelvis genom skapande av offentliga terrasser

- Värna/skapa utblickar mot det öppna landskapet, Ytterbys kyrktorn och andra siktlinjer som kan vara värdefulla för ny och befintlig bebyggelse
- Gränsen mellan ny bebyggelse och öppet landskap väster om Smällen kräver en buffertzon för att få en mjuk övergång i landskapet
- Sammanlänkingsstråket längs med Marstrandsvägen mellan Kungälv och Ytterby behöver höjas till en mer stadsmässig karaktär avseende främst grönytor
- Kommunen ska verka för att tillgängliggöra landskapsrummen t.ex. Södra Storängen med kulturhistoriska förtecken genom anläggande av nya stråk i enlighet med grönstukturplanen. Det nya stråken innebär också att fler betraktare får visuell kontakt mellan riksintressets östra del och Smällen, något som eftersträvas för ökad förståelse av historiska samband

Betydelsefulla effekter

Porteberget, som är det högsta berget i bergsryggen längs centrala Ytterby, har av flera skäl stor betydelse för Ytterbys framtida identitet. Den föreslagna byggnationer föreslås sticka upp och exponeras på långt håll.

En uppstickande bebyggelsen bidrar till att bygga upp en spännande och attraktiv rumsbildning kring det som idag är Ytterby torg.

Södra Storängen får en ny viktig roll för Ytterbys identitet. Målsättningen är att ge Södra Storängen en inramning som bildar ett ”välbesökt finrum” med kulturhistoriska förtecken och med utblickar över dalgången med staden och Smällen i fonden.

Gestaltning

Nuvarande förhållanden och förutsättningar

Beskrivning av karaktären av den befintliga bebyggelsen görs områdesvis i kapitlet *Bakgrund och utgångspunkter*.

Ytterbys bebyggelse karaktäriseras av en gles och funktionsuppdelad struktur uppdelad i olika enklaver. I de centrala delarna ligger större delen av den offentliga och privata servicen, blandat med bostäder, medan de omkringliggande bebyggelseområdena i stora drag är renodlade småhusområden. Flerbostadshus är koncentrerade till framförallt centrum och områdena närmast väster om centrum. Två småindustriområden finns i Ytterby, belägna i anslutning till Bohusbanan. Ett beläget centralt i Västra Porten, det andra i Valnäs. Större delen av bebyggelsen är uppförd från 50-talet fram till idag. Bebyggelsens utseende är mycket varierad i Ytterby, centralt blandas gammalt med nytt i olika arkitekturstilar med olika fasadmateriell. I Ytterby som helhet varierar gestaltning utifrån byggnadsår och typ av bostadsform.

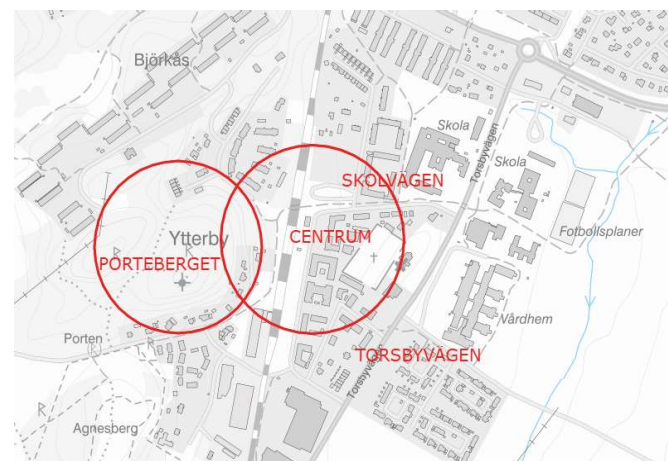
Förändringar enligt FÖPen

FÖPen innebär ett stort tillskott av bebyggelse i den centrala delen av Ytterby. Den nya bebyggelsen ska bestå av en blandning av upplåtelseformer samt i den centrala urbana zonen en blandning av bostäder och verksamheter och service. Genom gestaltning och utformning ska orternas centrum bli tydlig. I befintliga områden föreslås en förtätning som kan innebära både nya byggnader i områden som är glesbebyggda och/eller påbyggnad av befintliga hus. Den nya bebyggelsen ska vara en del i att stärka Ytter-

bys identitet. Varje område ska ha sin karaktär samtidigt som bebyggelsen är en del av en helhet. God gestaltning ska bidra till att stärka stoltheten för Ytterby och kvarteret där man bor. Utformning av byggnader och utemiljöer är en viktig del av ett socialt hållbart samhälle. FÖPen föreslår exploatering i områden som är väl synliga i landskapet vilket påverkar utformning och exploateringsgrad. Här kan även siktlinjer vara av vikt att ta hänsyn till, både för att ha kvar utsikt till landskap eller målpunkter som t.ex. kyrkan. Siktlinjer kan även vara viktiga vid utformning av ny bebyggelse, för att ge utblick över t.ex. landskapet, kyrkan eller Nordre älv.

Inom Ytterbys centrala delar finns platser med betydelse för Ytterbys identitet och stor potential att utvecklas. Gestaltningen av dessa platser kräver stor omsorg till platsen och dess del i stadslandskapet.

- **Ytterby centrum** rumsbildning runt stationen. Ett område av stor betydelse för Ytterbys identitet och där höga krav behöver ställas på bebyggelsen både avseende säkerhet och god gestaltning.
- **Skolvägen** Ytterbys centrala axel. Trafiksäker för oskyddade trafikanter. Passerar genom Ytterby centrum och har en GC-väg som förbinder östra och västra Ytterby via tunnel under järnvägen och Torsbyvägen. Höga krav på gestaltning.
- **Porteberget** kräver höga ambitioner vid utformning av bebyggelse då platsen vid stationen är av stor betydelse av flera skäl: Bebyggelsen på berget blir ett landmärke som syns från långt avstånd, bebyggelsen på berget bidrar till rumsbildning runt stationen. Vidare kan här återskapas utblickar ut över Ytterby, dalgången och ner till älven.



- **Torsbyvägen** – Marken längs med Torsbyvägen föreslås förtäta med byggnation som har stadskarakter, med lokaler i bottenvåning och eventuellt bostäder ovanpå. Föresättningarna för bostäder är beroende av trafiksituationen. Karaktären på husen och gång- och cykelbanor ska locka folk att röra sig på annat sätt än med bil. Fasaderna mot Torsbyvägen ska vara händelserika.

Ny bebyggelse ska präglas av genomtänkt gestaltning och arkitektonisk kvalitet. Hållbara lösningar ska prioriteras och goda exempel ska lyftas fram för att inspirera andra t.ex. flerbostadshus i träbyggnation. God gestaltning utgörs av både form och funktion.

God gestaltning handlar om att ta hänsyn till det som redan finns på platsen vid kompletteringar och tillägg. Kulturmiljö, strukturen på bebyggelsen och enskilda byggnader eller miljöer fungerar som utgångspunkter för ny bebyggelse även om en högre exploatering och effektivare markanvändning krävs.

I vissa fall behöver den nya byggnationen tonas ner i förhållande till exempelvis kulturmiljö och i andra fall krävs en utveckling och förbättring av området.

Vid förtätning i befintlig miljö måste hänsyn tas både till befintlig bebyggelse och utformning av ny, avseende krav på bra inomhusmiljöer och utemiljöer med hänsyn till sol- och dagsljusbehov. Små gårdar tenderar till att bli mörka och blåsiga vid sådan bebyggelse.

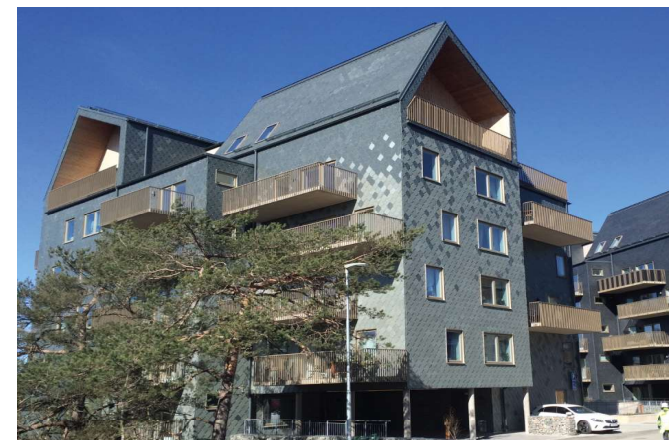
Gestaltning av nya områden behöver ta hänsyn till de fysiska förutsättningarna på plats samt de miljö- och riskfaktorer som finns.

Den bebyggelse som exponeras mot det öppna landskapet bör harmoniera med landskapet, inte kontrastera eller dominera.

Riktlinjer gestaltning

- Gestaltningens program ska alltid tas fram vid exploatering av större områden samt vara underlag vid markanvisningstävlingar
- Gestaltning ska utredas i varje detaljplan och styras i detaljplan där det bedöms nödvändigt för att underlätta kommande bygglovsprövning

- Särskild omsorg och större krav ska ställas på gestaltningen av offentliga rum och bebyggelse där många människor vistas. Ny och förändrad bebyggelse ska planeras med ett tydligt förhållningssätt till den mänskliga skalan och det som upplevs från ögonhöjd
- Möjligheten till konstnärlig utsmyckning ska utredas i samband med nya exploateringsområden både avseende ny gestaltning samt utsmyckning av befintliga utemiljöer t.ex. gångtunnlar.



Nuvarande förhållande och förutsättningar Service

Ytterby är en del av centralorten Kungälv-Ytterby-Kareby i Kungälv kommun. I centrum finns idag olika typer av service och verksamheter som matvarubutik, tandläkare och enstaka restauranger och butiker.

Kommunal service som finns är bibliotek, förskola, skola, vårdcentraler, äldreboende, familjecentral och kvinnohälsa.

Ytterbyskolan är en centralt belägen högstadieskola och i anslutning till den finns grönytor med lekplats och även parkour.

Kastellegårdsskolan ligger även den i de centrala delarna av Ytterby, men längre öster ut mot jordbruksmarken. I anslutning till den finns ett bäckstråk med stor utvecklingspotential och befintliga fotbollsplaner och en Bouleplan. Söder om ligger äldreboende Ytterbyhemmet som även det ligger i de centralt västra delarna av Ytterby med bäckstråket utanför, och en vy över åkerlandskap och skog.

Den regionala tillgängligheten är mycket god i Ytterby med ett väl utbyggt kollektivtrafiknät bestående både av tågstation och busstrafik. Från Ytterbystation nås centrala Göteborg på bara 17 minuter.

Arbetsstillfällen

Det finns cirka 1050 arbetsstillfällen (2018) inom området, främst i centrala Ytterby med stora offentliga arbetsplatser som Ytterbyskolan, Kastellegårdsskolan, Ytterbyhemmet och annan offentlig och privat verk-



KOMMUNAL SERVICE I YTTERBY

samhet. FÖPområdet angränsar dock till Rollsbo industriområden i norr som är viktigt för Ytterby avseende lokala arbetstillfällen.

Natur- och rekreatiomsområden

Tätorten har en kuperad och omväxlande topografi och centrumområdet omges av en växlande miljö som rymmer historisk kulturmiljö, berg och jordbrukslandskap. I centrala Ytterby finns många grönytor som främst består utav närströvsområden. Tillgång finns även till kulturmiljöer som Stora smällen samt kulturmiljöer vid Nordre älv. Det finns större naturområden inom nära avstånd som Ormo- och Guddehjelmnaturreservat samt områden längs med Nordre älv. Vad som sak-

nas i Ytterby bl.a. är anlagda parker som är tillgängliga för alla samt ytor som möjliggör samvaro och vila. De grönytor som finns kan till stor del beskrivas som naturmark utan större skötsel. Det saknas stråk som binder samman grönyterna samt finns brister i tillgängligheten.

Mötesplatser

De centrala offentliga mötesplatser som finns är Magasinsplatsen nära kyrkogården och Ytterby torg. Utöver det finns informella mötesplatser där folk träffas som t.ex. busstation eller butik.

PRO (Pensionärernas riksorganisation) har sina lokaler centralt i Ytterby vilken är en viktig mötesplats för Yt-



LEKPORTEN VID YTTERBYSKOLAN

terbys äldrebefolkning.

De centrala skolorna Kastellegårdsskolan och Ytterbyskolan med omgivande grönytor fungerar som mötesplatser med stor utvecklingspotential.

I Ytterby finns kultur- och föreningsverksamheter i Ytterbys centrala delar. Verksamheterna innefattar främst större offentliga arbetsplatser såsom Kastellegårdsskolan, Ytterbyskolan och Sparråsskolan. I anslutning till Sparråsskolan finns idag Kongahälla ridsällskap som är en viktig verksamhet som bidrar med en stor aktivitet och engagerar många människor. Dock pågår planering av flytt av ridanläggningen för att möjliggöra bostadsbyggande.



LEKPLATSER I YTTERBY

Lekplatser

Det finns fyra lekplatser i Ytterby. Lekporten, vid Ytterbyskolan är den största och har parkour och redskap för många åldersgrupper. Den har stora möjligheter att utvecklas med fler aktiviteter, grillplats, planteringar med mera. Den används idag mycket av skolbarnen.

Lekporten ligger strategiskt viktigt i Ytterbys mest centrala stråk.

Lekplats finns på Dannemarksgatan och Hemmansgatan i Nedre Tega. Den senare är en mindre lekplats. Dessutom finns en lekplatsen på Solskiftegatan/Tegskiftegatan i Övre Tega.

Planering pågår för anläggande av en lekplats, väster om Björkås av Förbo.

Medborgardialog

Läs mer Bilaga 7

På våren 2017 hölls det en medborgardialog i Ytterby,

genom dialog, workshops och enkät.

Syftet med medborgardialogen var att i ett tidigt skede samla in boendes, arbetandes, studerandes, besökares och pendlares kunskaper, tankar och värderingar gällande Ytterby. Detta ligger sedan tillsammans med fackkunskaper, övriga intressen och inriktningar från politiska beslut, till grund i arbetet med att ta fram en FÖP för Ytterby. Medborgardialogen kommer att fortsätta under samrådtiden för FÖPYtterby.

På frågan om hur Ytterby kan utvecklas var ett av de vanligast förekommande svaren att värna grönområden och att Ytterbys utveckling inte ska ske på bekostnad av denna. Därefter efterfrågades ett mer levande centrum med fler butiker, caféer och restauranger samt att boende och arbetsplatser kunde blandas mer. Det påtalades att det saknades ordentliga samlingslokaler och mötesplatser, både för yngre och äldre. Övrigt som nämndes var behovet att skapa trygga gångvägar, utveckla lekplatser och att Ytterby ska bli mer barnvänligt samt att idrotten ska utvecklas. Idrott framhölls som viktigt för Ytterby.

Den yngre befolkningen beskriver orten som "sovande". De lyfter fritidsintressena som Yttern, fotboll och ridning som viktigt. Detta bekräftar skolan som viktigt för elevernas fysiska och psykiska hälsa. Näringslivet lyfter vikten av att marknadsföra Ytterby och dess unika läge i regionen och kommunen "Mellan stad och hav".

Stadslivet gynnas av att både de som bor centralt och längre ut har liknande rörelsemönster. De bildar på så vis ett högre flöde. Idag verkar dock Ytterbystation och dess centrala delar användas mer som en "passage" för att vänta på bussen, tåget eller annat. Många handlar på den centrala matbutiken och går på den centrala vårdcentralen men det finns inte så många platser att sätta sig ner för att stanna till.

Föreslagna förändringar enligt FÖPen

FÖPens mål är att fördubbla invånarantalet i Ytterby, öka antalet mötesplatser och göra dem trygga och inkluderande. Inom den centrala urbana zonen ska en blandning av bostäder och lokaler möjliggöra ett ökat underlag och utbyggnad av god service för vardag och fritid.

Stationsområdet ska utvecklas med god pendlarservice och gång och cykelnätet ska byggas ut. Boendemiljöer och allmänna ytor ska vara attraktiva med god gestaltning.

Parker och grönska ska vara tydligt integrerad i bebyggelsen. Kulturmiljöerna ska lyftas fram och tillgängliggöras och kulturintresset ska utvecklas i samarbete med Ytterbyborna.

FÖPen har höga ambitioner men kommunen har inte rådighet över alla frågor utan till viss del handlar FÖPen om att visa på en möjlig utvecklingen.

FÖPen tar stöd i den s.k. täthetanalysen (SpaceScape 2018) (Bilaga 5) och dess riktlinjer kring hur ett attraktivt stationssamhälle bör utvecklas, där Ytterby har använts som exempel.

För att stötta en hög andel hållbara transporter och stadskvaliteter behövs först och främst en tillräcklig täthet inom nära avstånd från stationen.

Blandning av bo- och lokalyta understöder lokal arbetsmarknad, lokalt serviceunderlag och mindre bilberoende.

Utdrag ur Täthetsanalysen:

”Då förtätningsscenariot innebär en högre täthet inom nära avstånd från stationen, samtidigt som tillräckligt med yta för offentlig platsmark sparas, ger förtätningsscenariot mycket goda förutsättningar för en ökad stadskvalitet i Ytterby. För att ytterligare öka sin attrak-

tivitet på bostadsmarknaden i enlighet med resultatet från stadskvalitestudien, bör ny bebyggelse medverka till att fler gator får entréer vända mot sig och att kvarter formas med tydliga gårdar.”

”För att skapa ett tillräckligt underlag för ett attraktivt utbud av service blir det också viktigt från kommunens sida att attrahera fler arbetsplatser till de stationsnära områdena. Arbetsplatser är generellt mer betydelsefulla än bostäder då de arbetande i högre grad befolkar området dagtid. Här i ligger antagligen den största utmaningen i det vidare arbetet med att skapa hållbara attraktiva stationssamhällen.”

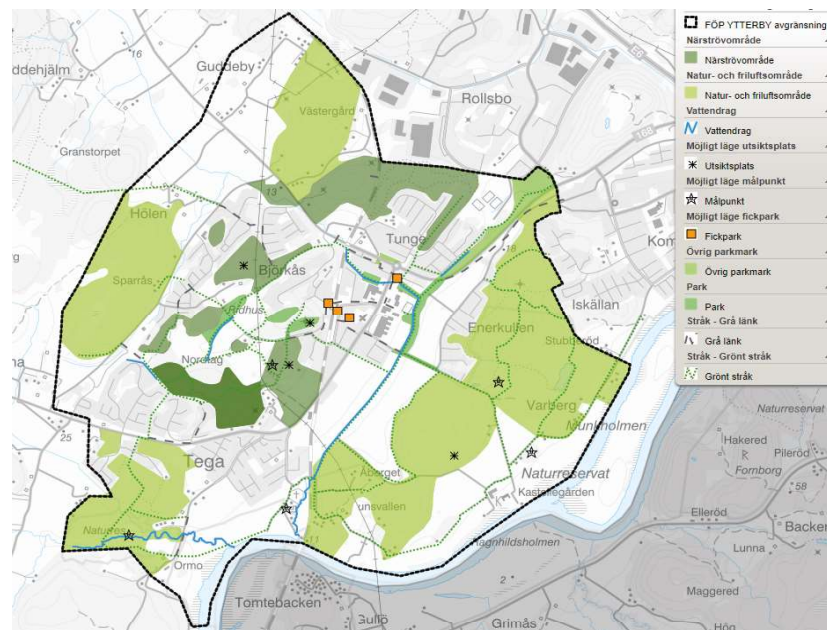
FÖPens Strategi visar på en central urbanzon med hög exploateringsgrad och med en blandning av bostäder, service, kontor och dylikt samt mötesplatser bestående av torg och parker. Detta avspeglas på mark- och vattenanvändningskarta som markerar de centrala delarna som centrumbebyggelse.

Redovisning av delområdena inom centrumbebyggelsen visar vilka stråk som är viktiga utifrån stadslivet. Stråk som behöver utvecklas genom gestaltning och innehåll i byggnader d.v.s. lokaler i bottenvåning entréer mot gatan. Dessutom behöver omsorg ägnas åt gestaltning av den allmänna miljön.

Det är viktigt att säkerställa att blandningen och placeringen av funktioner underlättar för vardagslivet. För att uppnå den funktionsintegrerade staden är det viktigt att flera målpunkter och möjliga mötesplatser skapas, eftersom det då uppstår fler anledningar för människor att vistas i det offentliga rummet, vilket i sin tur bidrar till trygghetsupplevelsen.

Ett citat från deltagare i det internationella projektet SMART-MR, som besökte Ytterby var ”För få sittplatser”. ”A good city is good to sit” (”en bra stad är en stad med många sittplatser”).

På offentliga platser, det vill säga torg, parker och na-



GRÖNSTRUKTURPLAN MED GRÖNA STRÅK OCH NÄRSTRÖVMÅDEN, PARKER M.M..

tuområden, är det viktigt med mångfald för att kunna attrahera besökare. En viktig del i detta är att de olika värdena som finns på en plats kan samverka med varandra. För att detta ska kunna uppnås behöver de offentliga platserna enligt Spacescape vara större än 0,25 hektar för att undvika att de endast inrymmer någon enstaka kvalitet.

För kommande exploatering och byggnation gäller de riktlinjer som anges under kapitlet Exploatering avseende fördelning mellan kvartersmark, gatumark och offentlig platsmark .samt fördelning av andelen lokalyta inom centrumbebyggelsen.

I FÖPen följs inte täthetsanalysens riktlinjer rörande lokalytans andel av kvartersmarken. Där har ett resonemang kring rimlighet utifrån just Ytterby skett. Bland annat med stöd utifrån lokalbehovsanalysen som ser att utbyggnaden av lokalyta i centrala Kungälv mättar marknaden i Ytterby ett tag framöver. Täthetsanalysen anger att ca hälften av kvartersmarken 500 meter från stationen ska vara lokalyta, FÖP:en har utgått från att en fjärdedel av kvartersmarken kommer att vara lokalyta. Med lokalyta menas ytor för verksamheter och handel.

FÖPen har förhoppningen att en utveckling av Ytterby ska kunna locka ny typer av verksamheter till centrala Ytterby som drar fördel pendlingsmöjligheter, nya bostäder, lokaler samt service.

För Kungälvs kommun har en marknadsanalys gjorts av lokalefterfrågan.

Där har följande konstaterats:

Vid nyetablering och omflyttning varierar företagens lokaliseringpreferenser och betalningsvilja med flertalet faktorer där de huvudsakliga faktorerna är tillgänglighet, modernitet, service och kluster. För att ett kontorsområde skall fungera behövs en kritisk massa. Fler företag attraherar ytterligare företag och skapar ett

bra underlag för service, handel och kommunikationer. Både stora och små företag är väsentliga i näringslivets utveckling och de lever oftast i symbios med varandra. Sammantaget har nyproduktion av kontor bäst förutsättningar i miljöer med hög tillgänglighet till kollektivtrafik, hög boendetäthet och med ett stort utbud av urbana verksamheter. Ett led i att skapa bättre förutsättningar för en blandad stad är att aktivt arbeta med att förbättra företagsklimatet inom kommunen och på längre sikt skapa en ökad efterfrågan samt betalningsvilja för kontorslokaler. Ett positivt företagsklimat är en god förutsättning för att företag ska välja kommunen som bas för etablering och expansion.

Grönstrukturplanen

Grönstrukturplanen beskriver hur de gröna ytorna i Ytterby kan utvecklas till olika typer av grönytor utefter olika behov. Bl.a. visar den var parker med olika karaktärer ska utvecklas. Vissa placeras i anslutning till målpunkter exempelvis kollektivtrafik eller serviceintensiva platser, medan andra parker fyller behovet av avskildhet och lugn och ro. Den visar även på hur de gröna ytorna kan bindas ihop i gröna stråk som är sammanhängande rekreativa gång-eller cykelvägar.

De gröna stråken kopplar även de centrala till de yttre naturområdena vid t.ex. Nordre älv eller Ormonaturreservat.

Lekplatser

Ett program har tagits fram i kommunen som heter ”Lekplatser på allmän plats i Kungälvs kommun - ett program för att uppnå en hög kvalitet på kommunens lekplatser 2009”.

En fördubbling av invånarantalet kräver en ökning av lekplatsyta. Kommunens inriktning är dock att kvalitet är bättre än kvantitet, d.v.s. större lekplatser som har en hög kvalitet istället för många små. Lekplatser är en viktig mötesplats för alla åldrar. Barn och unga tar plats. De behöver utrymme att pröva sina kroppar, sitt mod och sociala förmågor. Barn och unga söker sig till utemiljöer som erbjuder fysiska utmaningar och kompiskontakter, som väcker deras engagemang och nyfikenhet. Den fysiska miljön är deras utvecklingsmiljö och platsen där förutsättningarna grundläggs för deras framtida hälsa, välbefinnande och engagemang för sin sociala och fysiska omvärld. Olika typer av lekplatser behöver utvecklas utifrån behov och förutsättningar på platsen. T.ex. kan större lekplatser utvecklas ihop med parker eller torg.

Inom kvartersmark ska lekplats möjliggöras på bostadsgårdar utifrån den privata aspekten och tryggheten medan lekplatser på allmän plats mark fyller ett behov att mötas på ett annat plan.

Det Goda Livet

I Ytterby finns förutsättningar för den blandade staden och närhet till stadens kvaliteter. Här ska byggas ett integrerat system av bostäder, service, näringsliv och kvaliteter i det offentliga rummet för att uppfylla en mångfald. Människors behov att både vilja bo och verka i men också besöka Ytterby med dess vatten och naturnära läge med en rik kulturhistoria. Utvecklingen av området kommer också innebära att angränsande områden som idag varierar när det gäller sociala strukturer vävs samman. Att utveckla Ytterby för individen är en utmaning som innebär förutsättningar för trivsel, trygghet och personlig utveckling för den enskilda människan. Det kan skapa samhällsmedborgare som bidrar till ett tryggt och integrerat samhälle. Ett medvetet

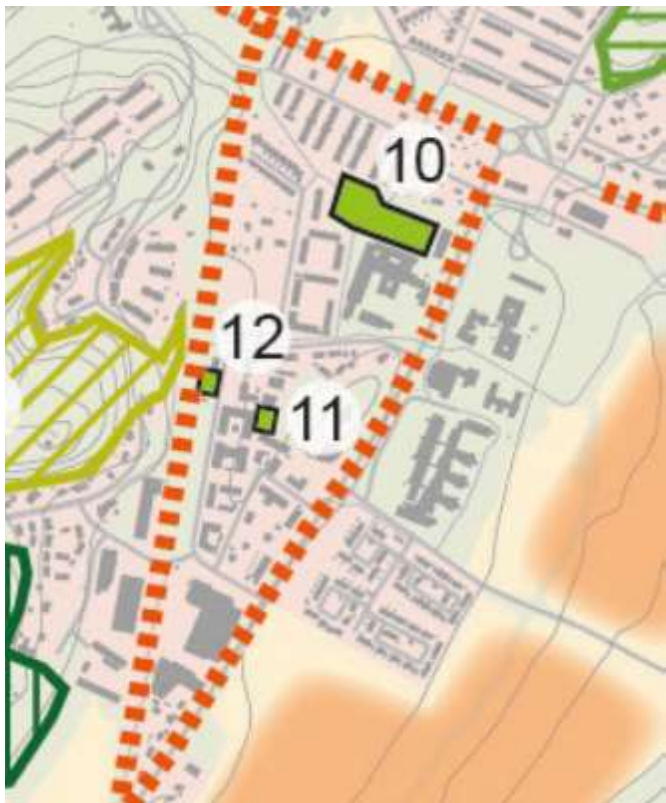
arbete med att få social infrastruktur med skolor, vårdanläggningar, särskilda boendeformer samt kultur- och fritidsfunktioner att utvecklas i takt med utbyggnaden av bostäder är avgörande för att åstadkomma en attraktiv stad. Social infrastruktur ska planeras in i ett tidigt skede och i ett helhetsperspektiv så att rätt plats och tillräckligt stor yta kan avsättas i samband med planläggning. Behov, funktion, lokalisering, utformning och genomförande ska säkerställas tidigt i processen.

Möjligheten till **kultur-, förenings- och sportaktiviteter** ska tillgodoses för att säkra tillgång till även icke-kommersiella mötesplatser. Kommunens fritidsenhet verkar för, att det byggs lokaler för fritidsverksamheter i anslutning till varje ny skola som byggs.

Samutnyttjande är en viktig del i att effektivt använda lokaler i centrala lägen. Samutnyttjande går ut på att en lokal eller plats kan användas av flera olika aktörer och vid olika tider på dygnet. I skolor där undervisning bedrivs dagtid kan t.ex. föreningar ha aktiviteter kvällstid. Lösningen skapar ny-gamla” målpunkter och mötesplatser, och kan sammanföra en blandning av människor samt skapa liv och rörelse i staden under större delar av dygnet.

Riktlinjer Stadsliv

- I anslutning till nybyggnation av skolor ska lokaler och idrottshallar dimensioneras efter föreningslivets behov. Detta för att säkerställa att möjligheten till kultur-, förenings- och sportaktiviteter tillgodoses samt möjliggöra tillgång till icke-kommersiella mötesplatser
- Möjligheten till samutnyttjande av lokaler ska alltid provas
- Utgå ifrån invånare och besökares behov under dag och kvällstid i form av kulturutbud och ofentlig service för alla åldersgrupper
- De centralt utpekade viktiga stråken ska utformas med höga krav på innehåll och gestaltning för att stärka stadslivet
- Gena trygga gång- och cykelstråk ska byggas med koppling till centrala Ytterby, så att de utnyttjas dag- och kvällstid
- Använd marken för olika ändamål fram till exploatering. Det finns möjligheter till tillfällig användning av såväl befintliga byggnader som stadsrum, i väntan på omvandling, ombyggnad eller rivning. T.ex popup parker, lekplats, sittplatser (bänkar, solstolar) m.m.
- Utformning av allmän plats mark som parker eller färg- eller ljussättning av otrygga miljöer bör ske i dialog med medborgare
- Utvecklingen ska lyfta fram kulturmiljön som en del av Ytterbys identitet



GRÖNSTRUKTUREN INDELAS I KATEGORIerna:

- Natur- och friluftsområden
- Närströvområden
- Stadsparker
- Grannskapsparker
- Fickparker
- Övrig parkyta
- Gröna stråk
- Gröna kopplingar

Naturvärden och rekreation

Grönstrukturplan

Läs mer Grönstrukturplan bilaga 1

Läs mer översiktlig dagvattenhantering bilaga 2

Grönstrukturplanen är ett styrdokument som ska fortsätta att gälla parallellt med FÖPen efter antagande.

Som en del av framtagandet av FÖPen har det tagits fram en Grönstrukturplan för Ytterby. Syftet med detta var att studera lämpliga exploateringsytor och ytor som bör bevaras för sitt naturvärde eller för hantering av dagvatten m.m. i samma process. Syftet med Grönstrukturplanen är att föreslå en utveckling av Ytterbys grönstruktur med målet att skapa ett sammanhängande nät av grönstruktur i Ytterby. Det handlar både om sammanlänkning av grönstruktur inom de centrala delarna av Ytterby och kopplingar till större grönområden längre bort från centrum.

Grönstrukturplanen är underlaget för de områden som redovisas som natur- och rekreationsområden i mark- och vattenanvändningskartan och innefattar allt från natur- och friluftsområden ner till små parkytor, samt grönstråk och gröna kopplingar. Dessutom lyfts den biologiska mångfalden och ekosystemtjänsters roll fram. Som en del av Grönstrukturplanen, men i ett separat PM, har dagvatten utretts på en övergripande nivå för planområdet i enlighet med kommunens dagvattenplan. Syftet har varit att se vilka synergieffekter som nås genom att i ett tidigt skede lyfta fram de olika gröna och blå ytorna inför utvecklingen av planområdet.

Grönstrukturplanen är ett underlag till FÖPen men även till det fortsatta arbetet med grönytor i Ytterby

och utvecklingen, bl.a. ersätter den Grönplanen för den del som avser Ytterby.

Nuvarande förhållande och förutsättningar

I dagsläget finns ingen övergripande plan för grönytor i Ytterby. Gällande Grönplan är inaktuell och behöver uppdateras. Vissa åtgärder görs genom kommunens drift av allmänplats eller i samband med planläggning eller inom grönområden utanför planlagt område med t.ex. Lona-bidrag (Bidrag för lokala naturvårdssatsningar). Dock finns inget övergripande dokument idag över hur grönstruktur ska bevaras eller utvecklas som helhet.

Ytterbys glesa bebyggelsestruktur innebär att det finns god tillgång till naturmark både inom och runt omkring orten. Enligt riktlinjerna i kommunens Grönplan ska alla boende kunna nå en kvarters- eller stadsdelspark inom max 300 meter, vilket inte uppfylls i Ytterby. Det finns få grönytor med parkkaraktär och de bostadsnära grönytorna utgörs till övervägande del av naturmark med en vildvuxen karaktär.

I Ytterby finns endast tre ytor med viss parkkaraktär: Ytterbyskolans park "Lekporten" (10), Magasinsplatsen (11) och Stationsparken (12). Dessa har dock stor utvecklingspotential.

Ett visst inslag av planteringar finns i Ytterby, bl.a. kring Stationsplan. Trädrader och alléer finns på flera platser i Ytterby men generellt råder det brist på större träd inne i centrala Ytterby.

I Ytterby finns idag 9 utpekade närströvområden inom FÖPområdet enligt en åtgärdsplan framtagande av kommunen 2008.

Den pågående exploateringen i Ytterby har till viss del tagit närströvområden i anspråk. Dock har vissa områ-

den planlagts som allmänplatsmark Natur.

Kungälv kommun har en förhållandevis stor areal ädellövskog inom sina gränser, varav många dessutom har ett högt naturvärde.

Den absolut vanligaste ädellövskogstypen är ekskog, men arealen bokskog är ovanligt stor för att vara i denna del av Sverige. Förekomsten av värdefulla lövskogar inom planområdet har en ganska sporadisk utbredning. Enda tydliga lövskogsstråket finns i söder längs Ormobäcken. I de centrala delarna av planområdet förefaller det snarare finnas brist på värdefull lövskog. Inom planområdet finns ett begränsat antal fastställda skyddsvärda träd, men de som förekommer har i flera fall höga naturvärden och är bedömda som nyckelbiotoper eller naturvärden av Skogsstyrelsen.

De flesta våtmarker som en gång funnits i Ytterby har dikats ut för att ge plats åt odlingsmark respektive bebyggelse. Vattendragen finns kvar, men har i odlingsmarken ofta rätats ut för att underlätta brukningen av marken. Genom bebyggelseområden är vattendragen inte sällan kulverterade. Detta gäller till exempel för Kyrkebäcken; såväl dess nordöstra som nordvästra gren är kulverterade under bebyggelseområden i Ytterby.

Göta älv – Nordre älvs dalgång

Området kring Nordre älv utgör Natura 2000-område, naturreservat, riksintresse för naturvård och friluftsliv. Nordre älvs status som naturreservat har som syfte att bevara den biologiska mångfalden och vårda och bevara värdefulla naturmiljöer som vattendrag och odlingslandskap.

Tack vare sina rika natur- och kulturupplevelser är området också utsett till riksintresse för friluftsliv. I området finns bland annat en tilltalande landskapsbild,

omväxlande och intresseväckande natur och kultur, bra vattenkvalitet och stor artrikedom.

Några kilometer nordväst om Ytterby finns området Guddehjälm som utgör Natura 2000-område och naturreservat. Området hyser fin ek- och bokskog samt rödlistade mossor och lavar. Guddehjälm ligger inte inom FÖP-området men utgör ändå ett besöksmål från Ytterby.

Området kring Ormobäcken väster om Nordre älv utgör naturreservat och riksintresse för naturvård. Värdena utgörs främst av ädellövskog, klassad som nyckelbiotop och naturvärdesobjekt. Även de öppna betesmarkerna i området är värdefulla, både avseende naturvård och kulturmiljö. Bäckens och närheten till Nordre älv utgör viktiga upplevelsevärden i området. Bäckens är även viktig för havsöringen som leker där.

Föreslagna förändringar enligt FÖPen/Grönstrukturplanen

För att förbättra tillgängligheten till park- och naturområdena ska det utvecklas ett nät av gröna stråk som utgör tydliga och lättnavigerade förbindelser till och från grönområdena. Upplevelsen för de boende ska vara att det alltid är nära till ett grönområde. Bevarande och utveckling av grönytor är en viktig del av mark- och vattenanvändningskartan.

Utgångspunkten är att utveckla en grönstruktur som tar hänsyn till och utvecklar de rekreativa såväl som de ekologiska värdena. De gröna stråken och kopplingarna har även en viktig roll i att skapa länkar mellan grönområdena, t.ex. för att skapa möjlighet till lägre promenader i sammanhängande gröna miljöer. En viktig del är att förbättra tillgängligheten till älven.

Grönstrukturen ska även bidra till att skapa lösningar

för hantering av dagvatten, vilka kan bidra med upplevelsevärden t.ex. i form av dammar och dagvattenstråk i parkmark. Inom området finns även ett flertal områden med risk för stående vatten vid skyfall, mestadels i området kring Ytterbybäcken men även nordväst om Östra porten. Några av dessa områden reserveras för dagvattenhantering i form av exempelvis översvämningssytor samt en våt damm. Dessa ytor som är utpekade för att hantera skyfall inför kommande klimatförändringar har som syfte att minska skador på samhället. Utvecklingen av grönstrukturen ska även bidra till att tydliggöra och lyfta fram de kulturvärden som finns i Ytterby, samt bidra till att värna och stärka de ekologiska värdena. Det görs bl.a. genom ett bevarande av nyckelbiotoper och värdefulla trädbestånd. Dessutom föreslås komplettering av ädellövträd inom flera skogsområden, för att stärka värdetrakterna för lövskog som finns öster och väster om Ytterby.

De Gröna ytorna är en viktig del för att skapa det Attraktiva stationssamhället.

Utdrag ur Täthetsanalysen "Hållbar täthet i stations-samhällen" (Spacescape 2017)

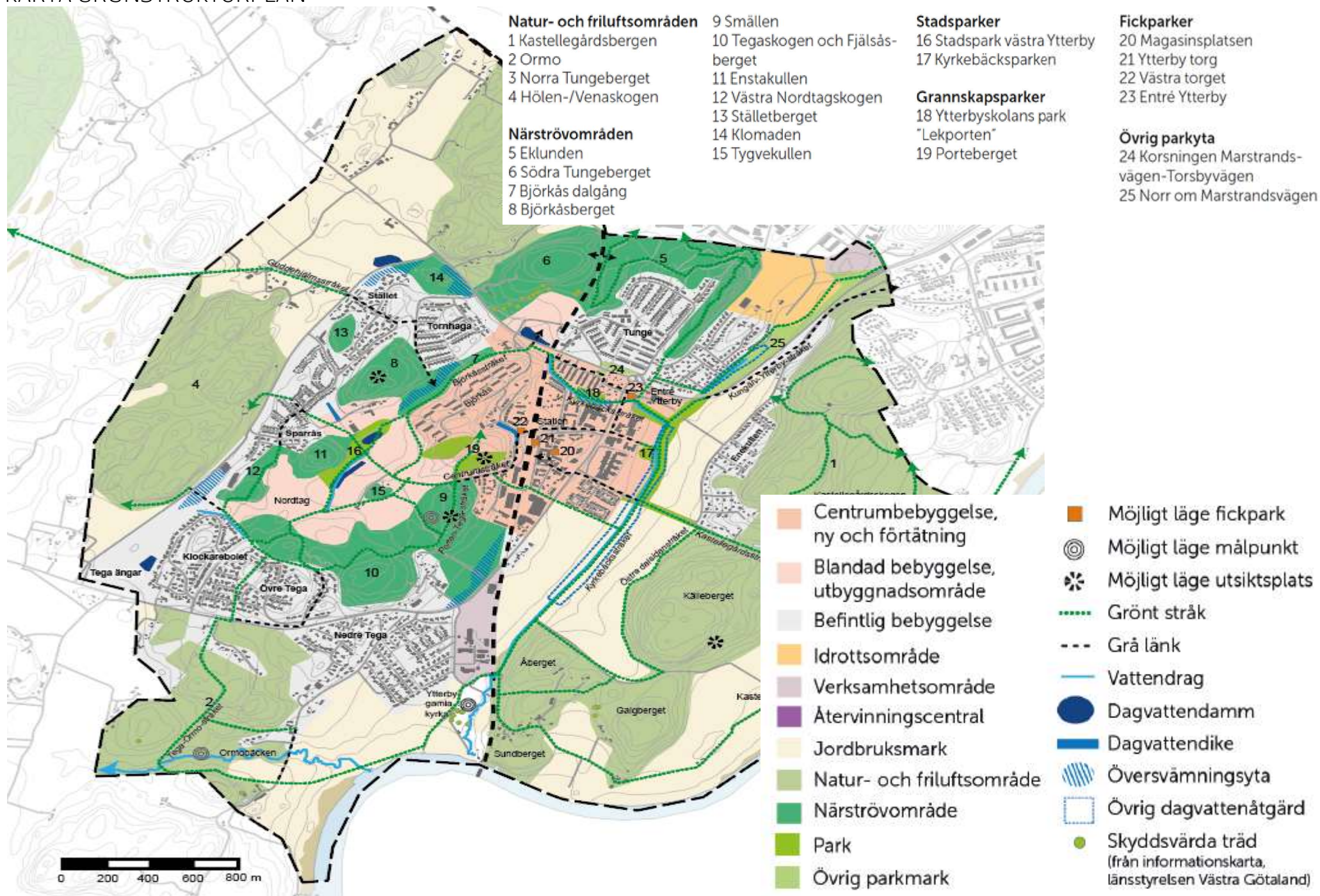
"Täta, men också gröna och tillgängliga städer kan bidra till att minska utsläppen av växthusgaser och förbättra luftkvalitet. De kan minska bilberoendet och förbättra folkhälsan då fler stimuleras till att gå, cykla och använda kollektivtrafik."

Ekosystemtjänster

Läs mer i Grönstrukturplanen

Ekosystemtjänster är alla de tjänster och funktioner som ekosystemet ger människan för att upprätthålla vår livskvalitet och välfärd. I planering är det viktigt att ta hänsyn till ekosystemtjänster. Ett sätt är att ta fram en grönsstrukturplan som gjorts i FÖPen. Ekosystem-

KARTA GRÖNSTRUKTURPLAN



tjänster bruka delas in i fyra olika kategorier, Stödjande, Reglerande, Kulturella och Försörjande. Den grönstruktur som föreslås, ger förutsättningar för att flera ekosystemtjänster kan utvecklas och bevaras. Exempel på sådana är, dagvattenhantering och rening av vatten, bevarande och utveckling av natur och grönområden. Detta möjliggör förutom biologisk mångfald förbättrad pollinering, rening av luft och möjlighet till bättre friluftsliv och hälsa för boende och besökanden. FÖPen vill dessutom knyta ihop grönsstrukturen med kulturhistorien genom att t.ex. utveckla parker eller lekplatser med kulturhistoriskt tema.

Kommunen arbetar redan idag med att i ett tidigt skede, reservera plats i marken för växtbäddar i den hårdgjorda stadsmiljön. Här används olika tekniker för att optimera trädens möjlighet att etablera sig. Detta för att kunna erbjuda de ekosystemtjänster som träden ger (Hantering av dagvatten, temperatur reglering, be-

skuggning, rening av luft, vindhastighet, attraktiv boendemiljö m.m.).

Ett av de mest effektiva sätt att dämpa urbanheating är att bevara och utveckla stadens trädbestånd. I Ytterby finns i dag främst jordbruksmark och i planeringen av de nya stadsdelarna ska plats ges till att plantera och bevara träd. Trädarterna ska vara av stor variation för att på så sätt hantera motstånd mot sjukdomar och parasitangrepp samt bidra till den biologiska mångfalden med spridd blomningstid och fruktsättning. Trädens olika karaktärer med olika bladform, kronform och bark ger identitet och liv i staden.

I växtbädden kan dagvatten hanteras och träden ges god möjlighet att få breda ut sina rötter för att tillgodose sig vatten, näringsämnen och syre utan risk för kompaktering. Metod för passande växtbädd ska utredas i tidigt skede mellan enheter för optimera användandet av marken. Att samarbeta och dela ytan i stället

för att konkurrera om markanvändning är viktigt för ett bra resultat.

En god växtbädd i hårdgjordyta ska vara minst 15m³ per träd under mark. (Kongahälla som exempel).

Biotopskydd

Inom FÖPområdet finns ett flertal biotoper såsom åkerholmar, stenmurar, trädalléer m.m.. I samband med planläggning eller utveckling av ett område där något av dessa förekommer ska möjligheten till att bevara dessa var utgångspunkten. Dessa är en viktig tillgång både som biotop i syftet av biologisk mångfald men även ur ett kulturhistoriskt perspektiv.

Riktlinjer grönstruktur

- Minst 15% av markytan ska utgöras av offentlig platsmark i Centrala och Yttre urbana zonen (d.v.s. inom 1 km från stationen)
- Invånare inom samlad bebyggelse i Ytterby ska ha tillgång till natur- eller parkmark inom 300 meter utan att behöva korsa större barriärer
- Vid planläggning och exploatering ska både större exploateringsområden och kvartersområden innehålla grönytor, utifrån både upplevelsemässiga aspekter samt rent teknisk avseende dagvattenfördröjning och hantering av skyfall med 100-års regn med klimatfaktor

- Ställningstagande i dagvattenplan och dagvattenpolicy ska följas avseende gestaltning och utformning. Samordnings ska ske mellan dagvattenytor och grönstruktur, ekosystemtjänster och biologisk mångfald
- Utvecklingen av de gröna ytorna ska ske integrerat med kommande detaljplanering. Finansiering bör ske inom detaljplaner, genom kommunbidrag samt om möjligt genom externa bidrag
- I arbetet med att utveckla grönstrukturen ska även inbegripas insatser för att tillgängliggöra naturområden, som utveckling av stigsystem, fikaplatser etc samt insatser för att bibehålla och utveckla en biologisk mångfald

- Metod för passande växtbädd ska utredas i tidigt skede mellan enheter för optimera användandet av marken. Att samarbeta och dela ytan i stället för att konkurrera om markanvändning (VA, Park, Gata, Trafik, Exploator)
- Biotopskydd iform av åkerholmar, stenmurar, trädalléer m.m. ska i så stor omfattning som möjligt bevaras i samband med exploatering eller annan utveckling av tex infrastruktur
- Ytterbys naturlika karaktär ska värnas som en del av Ytterbys identitet. Som en utgångspunkt i kommande planläggning ska befintlig vegetation och andra landskapselement bevaras där så är lämpligt.

Trafik och kommunikationer

Stationssamhälle

I Ytterby är transportsystemet anpassat till dagens bebyggelsestruktur. Ytterbystation är en kollektivtrafikknutpunkt, där byten kan ske enkelt mellan tåg- och buss. Det är enkelt att resa med kollektivtrafiken både inom kommunen och till och från regionen. Gång- och cykelstråk matar in till stationen från bostadsområdena men också vidare mot bl.a. Kungälv. De större vägarna (v 605 Torsbyvägen, väg 168 Marstrandsvägen och Sparråsvägen) är länkade som en så kallad ringled i Ytterby, där trafiken från bostadsområdena matas ut på ringleden och länkas vidare mot E6.

Riktlinjer trafik

- Kommunen ska verka för att Trafikplanens mål uppnås.
- Kommunen ska stimulera förståelsen för hur vi ska bli en attraktiv och tillgänglig kommun genom att fler resor sker på ett hållbart sätt.
- Gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras som transportmedel

Föreslagna förändringar enligt FÖPen

FÖPen möjliggör att Ytterby kan bli ett mer attraktivt stationssamhälle med mer bebyggelse inom 500 meter från stationen. En förtätning innebär fler trafikrörelser och utmaningen är att möjliggöra att nya som gamla trafikrörelser sker utan bil. Ett av målen i FÖPen är att



den urbana zonen ska innehålla förutom bostäder, service, kontor och verksamheter. Här avses ej störande eller transportintensiva verksamheter. Dock krävs även här ett nytt tänk avseende godstransporter, som kan ske med tåg eller nya effektiva transportmetoder.

I kommunens Trafikplan 2017 finns det en tydlig inriktning mot ett mer hållbart resande.

Kommunen kommer även att arbeta fram planer för respektive trafikslag. Plan för Konkurrenskraftig kollektivtrafik och Smart och effektiv parkering har tagits fram under 2019 medan planen för Attraktiva miljöer och stråk för gång och cykel pågår och är tänkt att

färdigställas 2020. Kommunen kommer även på sikt ta fram en Plan för hållbar godstrafik.

Som nod kommer resecentrum koppla ihop kollektivtrafiken via Bohusbanan till övriga kommuner t.ex. Marstrand, Kärna och kusten samt som koppling till regionen såsom norrut mot Stenungsund och vidare samt mot Göteborg. En sammanlänkning av Ytterby och centrala Kungälv möjliggör en koppling mellan Resecentrum vid E6 och ett ev framtida resecentrum i Ytterby via Ytterby med bättre förutsättningar att förflytta sig via kollektivtrafik eller gång- och cykel. Ett resecentrum utgör inte endast en kollektivtrafikknutpunkt utan

skapar även en stark attraktionspunkt. Ett resecentrum utgör en katalysator för utvecklingen av intilliggande områden vilket bör tillvaratas på bästa sätt. Det stora antalet resenärer som dagligen kommer att nyttja ett resecentrum kommer väsentligt att höja attraktiviteten och det ekonomiska värdet av intilliggande områden, vilket möjliggör förändringar och exploateringar i en omfattning som annars inte vore tänkbart.

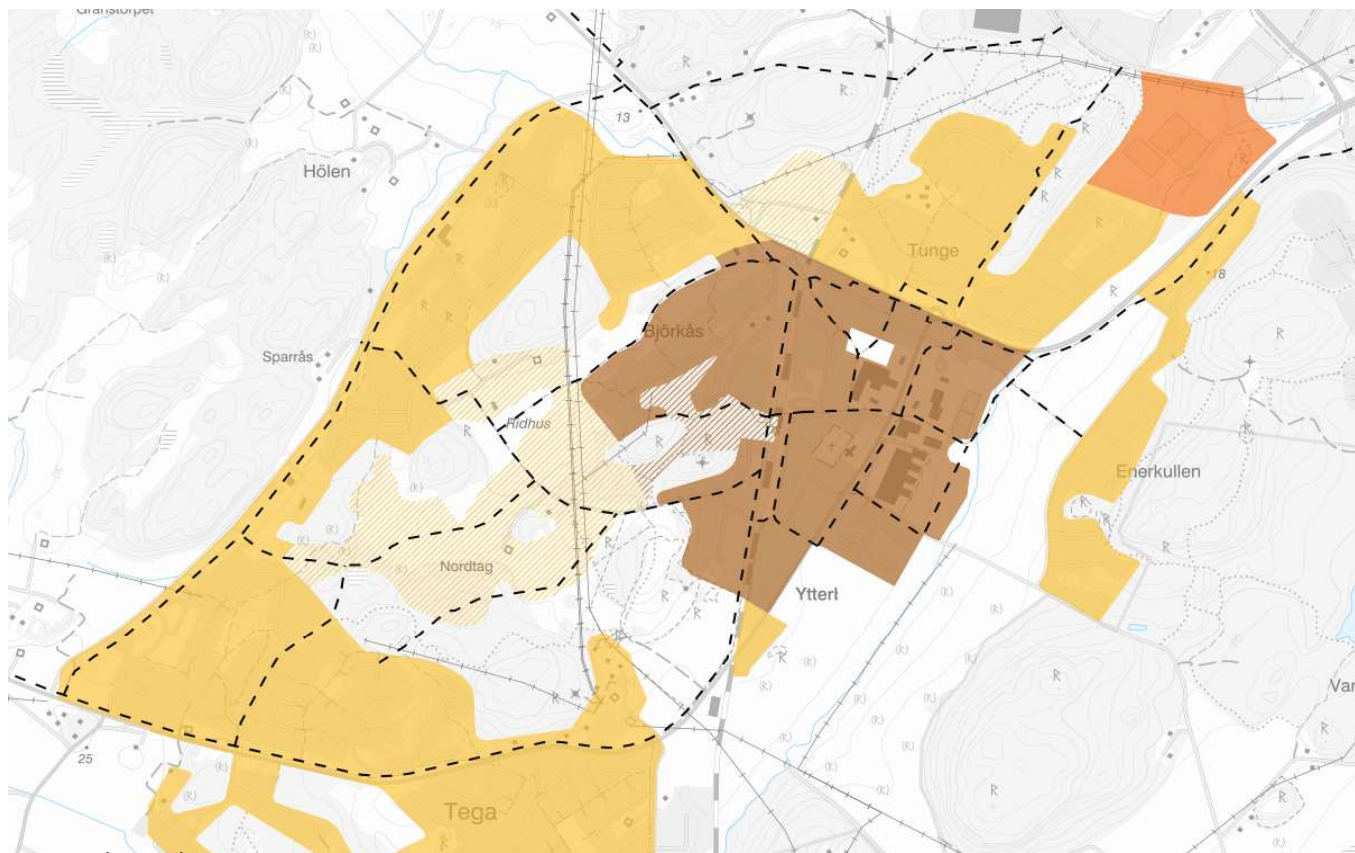
Gång- och cykel

Nuvarande förhållanden och förutsättningar

I Ytterby är gång- och cykelstråk relativt välutbyggda. Huvudstråket för cykel går mellan Kungälv och Ytterby. Alla bostadsområden länkas samman med huvudstråket samt att landsbygdstråket Kärna-Ytterby länkas samman med stråken i Ytterby. Det innebär att det är relativt lätt att ta sig till fots eller med cykel till stationen och eller genom Ytterby. När det inte finns några cykelbanor så hänvisas fotgängare och cyklister till trottoarer (gatorna i centrum).

Området väster om stationen, mot Sparrås och Björkås är kuperad och glest bebyggd. Detta kan utgöra ett hinder för cyklister och gående att ta sig till och från centrum. Terrängen öster om stationen är plan i centrum, men mot Enekullen är den mer kuperad. Söder om centrum mot nedre Tega är terrängen plan men mot övre Tega är mer kuperad. Norr om stationen mot Tunge är terrängen plan men vidare mot Rollsbo mer kuperad.

Passager för gång- och cykel vid de större vägarna är begränsade i och med att biltrafiken prioriteras. Det finns tre planskilda korsningar i Ytterby, en under Bohusbanan vid stationen, en under Marstrandsvägen i höjd med centrum samt en under Torsbyvägen i höjd med skolorna. Området öster om centrum har två koppling-



HUVUDSTRÅK FÖR GÅNG- OCH CYKEL ENLIGT FÖPEN

Riktlinjer gång- och cykelbanor

- Kommunen ska verka för att planen för Attraktiva miljöer och stråk för gång och cykling uppnås
- Planerad förtätning runt stationsområdet ska ge utrymme för attraktiva, trygga och gena gång- och cykelstråk, så att fler kan välja att gå eller cykla till stationen Ytterby
- Kommunen ska utveckla ett sammanhållet kommunikationsnät för cykel till/från målpunkter samt gena stråk till Ytterbys Resecentrum
- Kommunen ska förbättra framkomligheten för gång och cykel genom att bygga gena och attraktiva stråk
- Konfliktpunkter mellan cykelstråk och butiksentréerna ska undvikas

ar till/ från centrum, en cykelbana och en lokalväg.

Alla gång- och cykelstråk är kombinerade, vilket innebär att både fotgängare och cyklister är hänvisade till samma yta.

Brister i dag är avsaknaden av ett primärt cykelstråk mellan Björkås och stationen, snabbstråk genom Ytterby samt en genväg mellan Sparråsområdet och Rollsbo. Vägvisningen för både cyklister och gående är sparsam i hela Ytterby men det finns belysning på merparten av gång- och cykelstråken. Huvudstråken är prioriterade vintertid för att möjliggöra för cyklister och gående att ta sig fram.

Trafikplanens mål år 2030 för cykel och gång, är att minst 10% av resorna ska ske med cykel och 15% vara gångtrafik.

Under 2019 kommer arbetet med planen för Attraktiva miljöer och stråk för gång och cykling på börjas.

Längs med Marstrandsvägen mellan Ytterby och Marstrand har utbyggnad av gång- och cykelstråk påbörjats etappvis. På sikt kommer det att finnas hela vägen till Marstrand, vilket är av stor betydelse både för turistnäringen samt för boende i området som helhet.

Föreslagna förändringar enligt FÖPen

FÖPen möjliggör en utveckling av stadslivet i och med att fler kan röra sig i och till och från Ytterby. Några förslag på åtgärder som behövs för att målen ska uppfyllas är följande.

- Integrera gång- och cykelstråk i förtätningsarbetet samt koppla på ytterområden.
- Separera och bredda gång- och cykelstråk inom 500 meter från stationen.
- Bygg fler passager över eller under Bohusbanan.

- Bygg genare stråk mellan Sparrås och Stället till Rollsbo för att skapa ett snabbare alternativ till bilen.
- På sikt kan en ombyggnad av väg 168 till en mer stadsmässig gata öka säkerheten för cyklister och gående mellan Rollsbo och stationsområdet.
- Öka belysning och vägvisning generellt i Ytterby för gång- och cykelstråk.
- Bygg ut landsbygdstråket Tjuvkil-Ytterby.
- Led om in- och utfartsvägen för de två befintliga fastigheterna öster om planområdet Nordtag genom Nordtag.
- Bygg cykelbana längs med Torsbyvägen i den centrala zonen som ett led i arbetet med göra den mer stadsmässig.

Kollektivtrafik

Nuvarande förhållanden och förutsättningar

Ytterby tätort är en utav av kommunens tre större kollektivtrafikknutpunkter och har ett strategisk läge vid huvudstråket. Knutpunkten har både buss- och tågtrafik vilket ger bra förutsättningar för ett högt kollektivtrafikresande.



På Bohusbanan trafikeras endast med fjärr- och godståg och på busstationen med skollinjer, lokala och regionala linjer. Södra Bohusbanan är en del av det regionala huvudstråket som kopplar samman Göteborg, Stenungsund och Uddevalla. Grön Express förbinder Ytterby med Göteborg via Kungälv. Marstrandsexpressen trafikerar det sekundära kommunala stråket och kopplar samman Marstrand och Göteborg via Ytterby och Kungälv.

Idag finns det ett tiotal lokala linjer till och från bl.a. Bohus, Kungälv och Kärna, samt skollinjer som går till och från Ytterby från landsbygd och vidare till andra tätorter inom kommun.

På Bohusbanan finns det ett mötesspår och ett stickspår inne vid stationen i Ytterby. Mot stationen från norr och söder är det endast enkelspår. På Bohusbanan mellan Stenungsund och Göteborg är avgångarna var 30:e minut vid högtrafik och övrig tid var 60:e minut och ca 4 godståg passerar per dygn. Busslinjerna går var 15:e minut i högtrafik vidare mot Kungälv, var 30:e minut i högtrafik vidare till Kärna och var 20:e minut i högtrafik vidare till Marstrand.

På väg 168 mellan Ytterby och Kungälv kör busslinjerna i samma körfält som övrig trafik vilket är en begränsning. Järnvägspassagen på väg 604 begränsar kollektivtrafikens framkomlighet.

Målet för kollektivtrafiken är att öka resorna inom Kungälvs kommun. Senast sammanställda färdmedelsdata för kollektivtrafik i kommunen, är från år 2014 där cirka 10 % av resorna skedde med kollektivtrafik. På södra Bohusbanan sker det ingen utveckling i dag, i och med att den är redan överbelastad. Ytterby är en av de stationerna på sträckan som har högst beläggning, med 18 % före Stenungsund med 17,5%. På morgonen i högtrafik är tågen fulla när de anländer till Ytterby från Stenungsund.

I Ytterby är fördelningen på kollektivtrafiken, 20 % tåg och 80 % buss. Av bussresorna är fördelningen följande, 68 % t/r mot Kungälv, men troligtvis åker många vidare till Göteborg, 24 % t/r Marstrand och 7 % t/r Kärna. Linjen Grönexpress står för den högsta beläggningen och är en av de största inom GR.

Förklaringen till nedgången av antal tågresor är många driftstopp under 2018. I en jämförelse mellan Bohusbanan och andra tågsträckor, (dubbelspår) är det 180 000 resor på Alependel och till Kungsbacka ca 250 000 resor.

Riktlinjer kollektivtrafik

- Kommunen ska verka för planen för konkurrenskraftig kollektivtrafik uppnås
- Redan starka kollektivtrafikstråk ska stärkas med ökad framkomlighet. Kompletterande kollektivtrafikkörfält bör möjliggöras
- Det regionala huvudstråket för kollektivtrafik och de lokala området ska stärkas med bättre restid, turutbud och bättre kapacitet
- Bohusbanan ska utvecklas för en ökad kapacitet och hållbarhet, på sätt som gör att person- och godstrafik inte begränsar varandra
- Vid detaljplaneläggning och annan kommunal planering (Förhandsbesked/ bygglov) ska hänsyn tas så att en utbyggnad av Södra Bohusbanan inte försvåras

Föreslagna förändringar enligt FÖPen

FÖPen möjliggör ett ökat resandet med kollektivtrafiken. Potentialen är stor i och med förtätning av bebyggelse inom 500 meter från stationsområdet som möjliggör för en ökad in- och utpendling med kollektivtrafiken. Dessutom föreslås ett nytt Resecentrum (RC) eller del av Kungälv resecentrum vilket gör Ytterby mer attraktivt för resenärerna. Detta innebär även att attraktiviteten och det ekonomiska värdet höjs för området som helhet.

- Ett attraktivt stationsområde (Hållplatslägen, passager, cykelparkering m.m.)
- FÖPen förutsätter att kapaciteten ökas på Södra Bohusbanan för att bli mer attraktivt färdmedel.
- Fler gena och separat busskörfält i och med att ökat turutbud (Målbild tåg 2035) på Bohusbanan kommer att begränsa busstrafiken som ska till/ från stationen.
- Nya lösningar för kollektivtrafiken studeras väster om spåret genom nya vägdragningar.
- Översiktsplanens (ÖP2010) förslag på ny väglänk på v 604 under Bohusbanan utgår.
- Nytt resecentrum med vänthall/ faciliteter

Plan för Konkurrenskraftig kollektivtrafik kommer att tas fram. I planen kommer det ingå att se över kollektivtrafikutbudet både på tåg och buss i tätort, respektive serviceort men också på landsbygden, hantera taxenivåer för kollektivtrafiken och kopplingarna mot övriga samt lokalisering av pendelparkering i regionen.



NUVARANDE PARKERING I FÖP-OMRÅDE

Parkering

Nuvarande förhållanden och förutsättningar

I Ytterby är parkeringen antingen på allmän plats, kommunal kvartersmark eller på privat mark. I centrum finns de större parkeringarna och alla är avgiftsfria. Därremot är de tidsreglerade.

I centrum finns ett antal gatu-, pendel- och allmän parkering samt parkering på kvartersmark. Några fastigheter i centrum har parkeringsgarage.

Pendelparkeringen för bil är norr om busstationen med fyra specifika platser för elfordon, samt för cykel intill stationen, vilken är utan tak men med tillgång till cykelpump.

Pendelparkeringen vid Hollandsgatan är på allmän plats och saknar cykelparkering. Söder om stationen är parkeringen på kvartersmark (samfällighet).

Vid de centrala skolorna och idrottshallen är besöks- och personalparkering på allmän plats, men där saknas tak och möjlighet att låsa fast cykel. Vid Ytterbyhemmet finns besöks- och personalparkering på kvartersmark samt liten cykelparkering utan tak och låsmöjligheter.

Vid idrottsanläggningen (Yttern) finns besöks- och personalparkering på kvartersmark samt cykelparkering med låsmöjlighet.

Riktlinjer parkering

- Kommunen ska verka för att planen för smart och effektiv parkering uppnås
- Parkering för bil ska placeras i strategiska lägen utan att hindra förtätningen
- Utformningen och gestaltningen av parkeringsanläggningar ska bidra till attraktiva och trygga miljöer
- Markparkering ska undvikas

Vid Sparråsskolan är besöks- och personalparkering på kvartersmark samt en cykelparkering som är utrustad med tak och möjlighet att låsa fastcykeln. Nyttjandegraden på pendelparkering är väldigt hög och nyttjandegraden för parkeringarna på kvartersmark varierar.

Föreslagna förändringar enligt FÖPen

FÖPen eftersträvar en effektiv markanvändning och därför bör markparkering undvikas. Parkeringsanläggningar kan tvärtom innebära en möjlighet att kombinera parkering, verksamhet/kontor med skydd mot trafik-

buller och risk från farligt gods.

Föpen möjliggör en lokalisering av bilparkering i anläggningar på platser som inte är lämpliga för bostäder.

FÖPen möjliggör för fler attraktiva och säkra cykelparkeringar vid kollektivtrafiken, bostäder och vid verksamheter.

Följande behöver utvecklas för ett hållbart stationssamhälle.

- Bygga fler cykelparkering med tak.
- Pendelparkeringen ska placeras så att den underlättar för boende i omlandet.
- Öka samnyttjandet.
- Nya gemsamma parkeringsanläggningar för boende, verksamheter och pendlare.

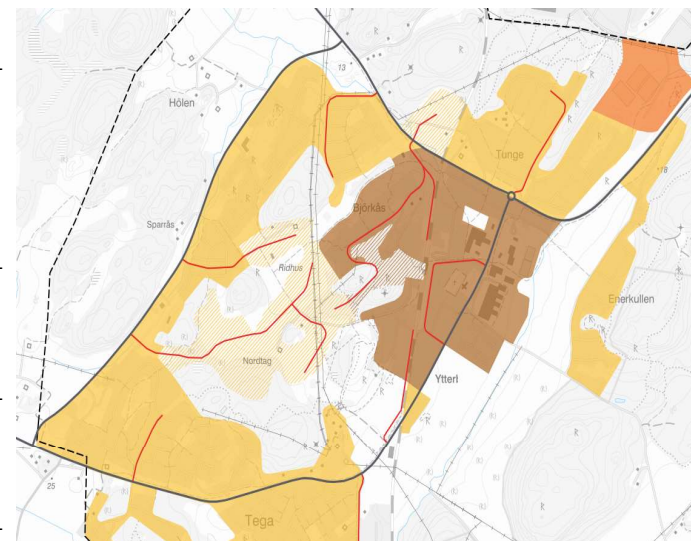
Planen för "Smart och effektiv parkering" kommer att se över regleringar på både kommunal kvartersmark och allmänplats. Planen kommer också hantera taxenivåer för kommunen för respektive plats (tätort respektive serviceort men också på landsbygden). Här ingår även riktlinjer för bil- och cykelparkering.

Biltrafik

Nuvarande förhållanden och förutsättningar

I Ytterby är transportsystemet för bil välutbyggt och består av både kommunala och statliga vägar. Från omlandet går det sekundära (kommunala) stråket Marstrandsvägen (väg 168) och det framtida stråket Torsbyvägen (väg 604). Båda stråken går genom Ytterby och kopplas samman i västra Ytterby med Sparråsvägen som är en ny förbindelse mellan väg 604 och väg 168 och bildar en så kallad ringled.

Väg 168 är en viktig länk som via E6 förbinder Mastrand med regionen men också binder samman Ytterby, Kung-



älv och Rollsbo. Väg 604 förbinder Kärna och Ytterby och kopplas ihop med väg 168.

Trafiken från all befintlig bebyggelse matas ut till respektive väg 168, väg 604 eller Sparråsvägen. Trafiken från bostadsområden och centrum matas till ringleden. Målpunkterna för trafikanterna är olika men merparten av trafikanterna ska vidare till Göteborg, Kungälv eller Rollsbo, där det flesta arbetsplatserna finns. Transporterna till de kommunala arbetsplatserna i Ytterby kan ske via gång- och cykelstråken. I centrala Ytterby finns idag verksamheter som medför intensiva transportbehov. På sikt behöver dessa förläggas på andra platser där de kan verka och utvecklas. Planeringen av ny regional väglänk inklusive ett motorvägsnät mellan Ekelöv och Gökareby, har varit en förutsättning sedan 2010 i samband med pågående och planerade exploateringar i centrala Kungälv, Ytterby och Mastrand. Väglänken har en regional funktion mellan Göteborg och Mastrand och kommer att avlasta Kungälvsmotet samt Ytterby.

Väg 168 är högt belastad mellan Ytterby och E6 med en trafikmängd på strax över 18 000 f/d (fordon per års-

medeldygn), mellan Ytterby och Sparråsvägen är trafikmängden ca 10 000 f/ d och mellan Sparråsvägen och Ekelöv till 7000 f /d (2017/2018).

Väg 604 är normalt belastad mellan Kärna och Ytterby

Riktlinjer biltrafik

- Transportsystemet ska anpassas till att vara en del av orten genom integrering med förtätningen (utbyggnaden av bostäder och verksamheter)
- Gator och vägar ska bidra till attraktiva och trygga miljöer
- Transportsystemet ska vara tydligt för trafikanterna
- Beläggningen på transportsystem i och med förtätningen ska omvandlas till fler resor med gång, cykel och kollektivtrafiken. Trafiklösningar ska utredas i kommande detaljplaner för det aktuella området och koppling till den överripande strukturen

ca 7000 f/d. Däremot i Ytterby är den något högre belastad vid cirkulationen Ytterby vägsäl ca 14 000 f/d. Sparråsvägen är lågt belastad ca 1700 f/d (öppnade i okt 2018).

Föreslagna förändringar enligt FÖPen

Förtätningen av centrala Ytterby kommer att alstra ny trafik i hela Ytterby. Målet är dock att inte skapa mer biltrafik utan möjliggöra att fler, nya som gamla resor kan ske med annat än bil. Utbyggnaden av transportsystemet sker genom att nya bostadsområden kopplas till

befintliga vägar.

Biltrafiken från de tillkommande centrala exploateringsområdena såsom Porteberget, Östra Sparrås och Lilla Smällen fördelas **utåt** genom befintliga områden, Nordtag, Hällebergsgatan och Sparrås. Lättare verksamheter och service ska kunna utvecklas inom den urbana zonen under förutsättning att transporter kan hanteras på ett hållbart sätt.

Prioriterade frågor för kommunen är att:

- Verka för att Ekelöv-Karebylänken byggs .
- Verka för att koppla nya gator till befintliga vägar
- Ny väglänk för att leda om matningen till Västra Porten

Parallellt med FÖPen har de tre aktuella planerna Konkurrenskraftig kollektivtrafik, Smart effektiv parkering och Attraktiva miljöer för cykel och gång som blir ett stöd planering för transportsystemet. På sikt kommer kommunen även att ta fram en strategi för hållbara godstransporter.

Konsekvenser

Ytterby är en utav av kommunens tre större kollektivtrafikknutpunkter och som idag trafikeras med både buss- och tågtrafik. Stationen ligger mitt i Ytterby tätort vilket ger bra förutsättningar för ett högt kollektivtrafikresande. Redan idag, i rusningstid på morgonen, är tågen fulla när de anländer till Ytterby.

För att uppnå FÖPens mål behöver både kapacitet, tur- och linjeutbud förbättras i takt med bostadsutveckling, samt ombyggnad och nybyggnad av gång- och cykelstråk men också vikten av ett resecentrum.

Om dessa uteblir minskar möjligheten att utveckla ett hållbart stationssamhälle.

Konsekvenserna blir att fler resor sker med bil, en sämre boendemiljö i och med ökat buller och utsläpp men också sämre framkomlighet och trafiksäkerhet.

Trafikverkets projekt **”Väg 168 Ekelöv-Kareby”** pågår och beräknas byggas 2025. Konsekvenser av en försenad eller utebliven väglänk kommer att beskrivas i pågående projekt som nollalternativ. I projektet ingår att i dialog med kommunen utreda framtida hantering av väg 168 genom Ytterby.

I nuläget finns i projektet flera alternativa vägalternativ som var och en skulle innebära olika konsekvenser för centrala Ytterby.

En utebliven väglänk mellan Ekelöv och Kareby innebär att Ytterby fortsatt har genomfartstrafik. Eftersom kommunen inte kan påverka den attraktionskraft som Marstrand har i regionen. Fler och fler vill besöka eller bosätta sig i Marstrand eller bo längs med väg 168 bl.a. på Instön och i Tjuvkil. Under sommarhalvåret sker mer en fördubbling av resandet med framför allt bil till Marstrand. Konsekvenserna för Ytterby skulle innebära mer risker och störningar längs med väg 168, vilket skulle ge en sämre boendemiljö för framför allt befintlig bebyggelse genom ökat buller och utsläpp men också sämre framkomlighet och trafiksäkerhet. De områden som föreslås i FÖPen ligger dock inte vid väg 168 utan mer centralt i Ytterby och skulle därmed inte påverkas. Kommunens mål att verka för hållbara transporter är beroende av ett samarbete med Trafikverket och Västtrafik för att utveckla Ytterby till ett attraktivt stationssamhälle. Detta samarbete har påbörjats genom dialog. Kommunen prioriterar utbyggnad av GC-banor samt prioriterar central utbyggnad enligt kapitel Fortsatt planering och genomförande.

Jordbruk och skogsbruk

Nuläge

Ytterby ligger i en jordbruksbygd. Av FÖPområdets ca 12 km² är ca 3 km² (300 ha) jordbruksmark och drygt 4 km² skogsmark. Med jordbruksmark menas både åkermark och betesmark.

Den största enskilda ägaren av jordbruksmark är Statens Fastighetsverk som äger Kastellegården 1:1, d.v.s. kungsgårdens fastighet. Ca 125 ha av kungsgårdens ägor inom FÖP-området utgörs av jordbruksmark. Kommunen är en annan stor markägare som bl.a. äger jordbruksmarken som ligger kring nuvarande plats för ridskolan och Nordtag, centralt i Ytterby.

Generellt om exploatering av jordbruksmark

Av 3 kap 4 § miljöbalken framgår: *”Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.”*

Länsstyrelsen i Västra Götaland har antagit ett regionalt miljömål (2015), som innebär att länets totala åkermarksyta inte ska minska med mer än 200 hektar fram till 2020. 2018 hade Kungälv 8174 hektar jordbruksmark vilket är ca 20 % av jordbruksmarken i regionen, där Kungälv ligger på andra plats efter Alingsås.

I anslutning till växande tätorter är tätortsexpansion största hotet mot bevarande av jordbruksmark. Även om ett mål är att värna om jordbruksmark för att säkra framtida livsmedelsproduktion kan det vid lokalisering av ny bebyggelse nära tätortscentrum och kollektiv-



trafiknoder, finnas flera skäl till att bebygga jordbruksmark, d.v.s. att exploateringen tillgodoser väsentliga samhällsintressen. Till att börja med bidrar en sådan bebyggelselokalisering till ett minskat resande med bil, vilket leder till miljövinster. Utöver miljömässiga skäl att bebygga jordbruksmark intill tätortscentrum tillkommer effekter som bidrar till förhöjda urbana kvaliteter. Exempel på det är att ett ökat befolkningssunderlag möjliggör ett ökat utbud av livsmedelsbutiker, övrig handel, offentlig och kommersiell service, kaféer/restauranger och kultur.

Riktlinjer jordbruk livsmedelsproduktion

- Kommunen ska uppmuntra yteffektiv matproduktion centralt i Ytterby, t.ex. landbase-rad fiskodling kombinerad med grönsaksproduktion (akvaponik), där så provas lämpligt
- Vid planering av ny bostadsbebyggelse ska möjligheten till odling för boende i anslutning till bostaden undersökas. Då mark avsätts för stadsodling på befintlig jordbruksmark uppstår även en symbolisk koppling till tidigare markanvändningen.

Förtätning i centralt läge är även fördelaktig ur en samhällsekonomisk synvinkel. Jämfört med perifer exploatering kräver centralt belägen exploatering färre investeringar i ny infrastruktur, minskat behov av skolskjuts, kortare restid för hemtjänst och räddningstjänst m.m..

Exploatering av jordbruksmark i FÖP

I ÖP2010 ligger merparten av nya bostadsområden perifert öster om centrala Ytterby. En stor del av denna mark utgörs av jordbruksmark. FÖPens huvudstrategi är att bygga centralt. En annan strategi är att undanhålla jordbruksmark från exploatering. I de fall då dessa två strategier hamnar i konflikt med varandra är det huvudstrategin som gäller, d.v.s. jordbruksmark i centrala lägen planeras för bebyggelse. FÖPens tidshorisont 2050 innebär att stadsranden som möter jordbruksmarken kommer att gälla som gräns under lång tid framåt.

FÖPens strategier, jämfört med ÖP2010, har på mark- och vattenanvändningskartan lett till följande gällande jordbruksmark:

- Gemensamt för ÖP2010 och FÖP är att ca 20 ha åkermark i området Nordtag-Ridskolan och 3 ha åkermark i Västra Tunge anges som bebyggelseområden (Västra Tunge, Ridskoleområdet och östra

Nordtag ligger i Yttre urbana zonen medan västra Nordtag ligger lägre från centrum).

- I ÖP2010 anges 187 ha framtida bostadsområden (2050) i ett stråk på utsidan av Sparråsvägen/Marstrandsvägen samt på utsidan av Nedre Tega. Av dessa 187 ha utgörs 55 ha av jordbruksmark. I FÖP ingår inget av dessa områden.
- I FÖPen angavs i samrådshandlingen 22 ha centralt belägen jordbruksmark som framtida bostadsområde (Norra Storängen 19 ha, Åkerhörnet vid City Gross 3 ha). Ett nettoresultat av den ändrade lokaliseringen av nya bebyggelseområden är att FÖP, jämfört med ÖP2010, minskar exploateringen av jordbruksmark med 33 ha. Efter att även denna mark har utgått minskar exploateringen med 55 ha i FÖPen jämfört med ÖP2010.

Varje gång jordbruksmark planeras att tas i anspråk ska följande 3 frågor utredas, för att leva upp till vad 3 kap. 4 § Miljöbalken kräver:

1. Är jordbruksmarken brukningsvärd?
2. Är den aktuella förändrade markanvändningen ett väsentligt samhällsintresse?
3. Varför är förutsättningarna att ta annan mark i anspråk inte tillfredsställande?

1. Den centrala jordbruksmark inom FÖP-området som föreslås för exploatering bedöms vara brukningsvärd jordbruksmark. Marken har redan i ÖP 2010 pekats ut för bostadsbebyggelse.

2. De aktuella utbyggnadsområdena på jordbruksmark ger ett stort bostadstillskott nära snabb, kapacitetsstark kollektivtrafik. Detta bedöms leda till ett minskat resande med bil i jämförelse med en mer perifer exploa-

tering, vilket leder till miljövinster. Utöver miljömässiga skäl att bebygga jordbruksmark intill tätortscentrum tillkommer effekter som bidrar till förhöjda urbana kvaliteter. Exempel på detta är att ett ökat befolkning-sunderlag möjliggör ett ökat utbud av offentlig och kommersiell service, kaféer/restauranger och kultur. Förtätning i centralt läge är även fördelaktig ur en samhällsekonomisk synvinkel. Jämfört med perifer exploatering kräver centralt belägen exploatering färre investeringar i ny infrastruktur, minskat behov av skolskjuts, kortare restid för hemtjänst och räddningstjänst m.m. Sammantaget bedöms den föreslagna exploateringen på jordbruksmark vara ett väsentligt samhällsintresse.

3. Ingen annan oexploaterad mark inom FÖP-området bedöms vara lämpliga att exploatera utifrån de mål FÖPen har om att skapa ett sammanhållet, blandat stationssamhälle, med närhet till hållbara kommunikationer, service, infrastruktur m.m., samtidigt som viktiga rekreationsområden bevaras. Sammantaget bedöms inte alternativa lokaliseringar finnas som är funktionellt lämpliga eller ekonomiskt rimliga.

Sammanfattningsvis innebär den exploatering av jordbruksmark som FÖPen möjliggör att väsentliga samhällsintressen tillgodoses.

Skogsbruk Nuläge

Av FÖPområdets ca 12 km² är drygt 4 km² skogsmark. Skogsmarkens betydelse i FÖPområdet handlar framförallt om dess betydelse för att möjliggöra förekomsten av attraktiva bostadsområden med tillgång till närnatur. I de områden som FÖPen anger som natur- och rekreationsområden kan, på de marker som inte är skyddade mot skogsbruk, viss skogsbruksverksamhet förekomma.

Föreslagna förändringar enligt FÖPen

Inriktningen bör vara att de insatser som görs ska vara av typen hyggesfritt skogsbruk så att det så litet som möjligt påverkar friluftslivet negativt.

För att säkerställa grönstrukturen bör kommunen överväga inköp av vissa viktiga skogsområden där kommunen idag inte är markägare. Motivet till detta är att omfattande avverkningar kan hota att spoliera viktiga skogsområden i nära anslutning till bebyggelseområden. Med ett kommunalt ägande garanteras likvärdig skötsel och hänsyn till tätortsbefolkningens behov av strövområden. Dessutom underlättar det att genomföra stigar och andra anordningar för friluftslivet om kommunen äger marken.

Skog inom FÖPområdet bör brukas så att värden för rekreation, naturupplevelser och biologisk mångfald värnas. För kommunal mark kan detta förtydligas i en kommunal skogsbruksplanering. Nyttjanderättsavtal kan upprättas av kommunen för privata skogsområden.

Inriktning/Riktlinjer Skogsbruk

- Skog bör brukas hyggesfritt för att minska negativ påverkan på friluftslivet.
- Kommunen bör överväga inköp av viktiga skogsområden för att säkerställa grönstrukturen.
- Skog inom FÖPområdet bör brukas så att värden för rekreation, naturupplevelser och biologisk mångfald värnas.



KULTURMILJÖVÅRDENS RIKSINTRESSE KASTELLEÅRDEN-RAGNHILDHOLMEN (RÖDA LINJER) SAMT FORNLÄMNINGAR (GRÅYTOR OCH SVARTA PRICKAR/LINJER, VISSA NUMRERADE) I ANSLUTNING TILL RIKSINTRESSET. ÄVEN KUNGSGÅRDENS FASTIGHET KASTELLEÅRDEN 1:1 (BLÅ LINJER) ÄR REDOVISAD.

Kulturmiljö

Läget vid Nordre älv och Kyrkebackens dalgång, har sedan lång tid tillbaka betraktats som strategiskt. Här har därför alltsedan järnåldern och fram till sen medeltid funnits betydelsefulla bosättningar och försvarsanläggningar. Därefter har Ytterby stationssamhälle vuxit fram i Kyrkebackens dalgång.

Särskilt stor betydelse för, inte bara Ytterbys/Kungälv utan även Nordens historia är kopplad till Kungahälla, en av Nordens äldsta städer. Tre platser kopplas till denna stad. Föregångaren låg först intill gravfältet Smällen nära centrala Ytterby, därefter vid Kungahälla/Kastellegården vid Nordre älv innan staden till slut flyttade till Bohus fästning varifrån den expanderat och vuxit till dagens Kungälv. Att levandegöra denna historia stärker Ytterbys identitet.

Läs mer: Porten, Björkås och Smällen Arkeologisk utredning (2014) Bilaga 3 samt 2 kulturmiljöutredningar (2017-2019) Bilaga 4

Riksintresse för kulturmiljövården

Inom FÖPområdet finns ett riksintresse för kulturmiljövården benämnt Kastellegården – Ragnhildsholmen. Detta riksintresseområde är indelat i två delområden som ligger tätt intill varandra. Det ena delområdet är området kring fornlämningen Ytterby 22:1 intill centrala Ytterby. Det andra, betydligt större delområdet, genomskärs av Nordre älv och har ett kärnområde kring älven som utgörs av Kungahälla/Kastellegården på norra sidan av älven, d.v.s. inom FÖPområdet och Ragnhildsholmen mitt emot på andra sidan älven.

Smällen – föregångare till Kungahälla och Kastellegården

Ytterby utgör en mycket rik fornlämningsmiljö. Det är inte i första hand antalet kända fornlämningar som sticker ut utan snarare anhopningen av gravfält och boplatser av betydande mått och med sällsynt rika fynd.

Några hundra meter söder om stationen ligger fornlämningen Ytterby 22:1 ("Smällen") som i sin tur utgör kärnan i riksintressets ena delområde. I detta område låg förlagan till vikingasamhället Kungahälla som kring 1000-talet flyttade till ett läge vid platsen där Kastellegården ligger idag.

Själva fornminnet (Ytterby 22:1) är ett av de största gravfälten i Bohuslän och består bl.a. av 160 gravhögar, stensättningar, resta stenar, skeppssättningar och en domarring. Gravarna har daterats till mellan 500 f.kr. och 1000 e.Kr. Smällen ligger på det högsta partiet på den östra och södra sluttningen på ett bergsparti som utgör del av Kyrkebackens dalgångs västra avgränsning. Utsikten från gravfältets topp är vida och man ser ut över Kyrkebackens dalgång och även hur Nordre älv slingrar sig ut mot havet. Trots att Ytterbys bebyggelse ligger helt nära, inte minst med storskaliga verksamhetsbyggnader, har tätorten inte någon nämnvärd påverkan på utblickarna härifrån. Det beror på att ett mindre skogsparti fungerar som effektiv visuell avskärmning i riktning mot centrala Ytterby.

Vid bergets fot har funnits en stormansmiljö under mycket långt tid, kanske ända tillbaka till äldre järnålder för mer än 1500 år sedan. Man bedömer att denna stormansmiljö, som efter hand blev en kungsgård, är den ursprungliga platsen med namnet Kungahälla. Efterleden -hälla i namnet Kungahälla syftar förmodligen på de högt belägna, blottade berghällar som ännu stick-



DET AVSKILDA LANDSKAPSRUMMET KRING PLATSEN FÖR KUNGAHÄLLA OCH KASTELLEGÅRDEN. KASTELLEGÅRDEN TILL VÄNSTER. DEN TRÄDKLÄDDA KULLEN MITT I ÅKERMARKEN ÄR KLOSTERKULLEN. STADEN KUNGAHÄLLA LÅG I FÖRGRUNDEN, MELLAN KLOSTERULLEN, KASTELLEGÅRDEN OCH ÄLVEN. I BAKGRUNDEN SES YTTERBYS BEBYGGELSE OCH KYRKSPIRAN.

er fram över stora delar av gravfältet Smällen.

Namnet Kungahälla kom helt naturligt ganska snart i stället att syfta på staden som anlagts nere vid älven medan den gamla kungsgården i Kyrkebäckens dalgång kallades Lilla eller Yttre Kungahälla. Den fortlevde uppenbarligen under lång tid som någon form av storgård och anges under 1400- och 1500-talen som ladugård till Kastala kloster. År 1594 var benämningen kort och gott Kastell ladugård. Även denna funktion flyttade senare ner till älven, nu under namnet Kastellegården. Beteckningen ladugård i detta sammanhang syftar förmodligen både på gårdens funktion som försörjningsenhet och förvaringsplats ("skattelada") för alla intäkter klostret hade i egenskap av stor jordägare. Benämningen Yttre Kungahälla är f.ö. bakgrunden till sockennamnet Ytterby.

Föreslagna förändringar enligt FÖPen

Fornlämningen Smällen (Ytterby 22:1) består inte bara av det betade höjdområdet med gravar utan även av den angränsande flacka odlingsmarken fram till Bohusbanan och Torsbyvägen. FÖPen anger en vägkoppling mellan Torsbyvägen och området kring Västra Porten. Vägkopplingen, som är av stor strategisk betydelse för FÖPen, är tänkt att ha sin sträckning längs Torsbyvägen och Bohusbanan, d.v.s. i fornlämningens östra kant. En framtida utbyggnad av Bohusbanan med dubbelspår kan innebära ett behov av att lägga ett andra spår på västra sidan av befintligt spår. Det skulle i så fall parallellflytta vägkopplingens tänkta läge ett stycke västerut.

Det aktuella området ligger inom den storskaliga arkeologiska utredningen (2014). En studie har utförts kring en eventuell vägdragning i kanten av fornläm-

ningen Smällen (Connelid 2018). Det konstateras att den aktuella fornlämningen är mycket komplex liksom frågan om möjligheten att få till stånd den aktuella vägdragningen.

Bedömningen om det från kulturmiljösynpunkt är möjligt att anlägga en ny väg genom området görs i slutändan självklart av länsstyrelsen. Ett sådant beslut innebär både ett ställningstagande utifrån kulturmiljölagens bestämmelser om fornlämningar och riskerna för (påtaglig) skada på riksintresset och dess uttryck. Strikt miljömässigt kan en ny väg tyckas ha begränsad påverkan på miljön som helhet, i synnerhet om flera av de befintliga industri- och handelsbyggnaderna lite längre norrut på sikt försvinner (och ersätts av en parkering). Å andra sidan kan även fornlämningar under mark (om sådana finns) indirekt räknas sägas vara en del av riksintressets uttryck, varvid bedömningen blir mer komplicerad. Under alla omständigheter torde tillkomsten av en väg inte innebära något större negativ påverkan på den arkeologiska miljön som helhet.



OMRÅDE MELLAN GC-BANA OCH GRAVHÖJD DÄR NY VÄGDRAGNING FÖRESLÅS

Kungahälla – en av Nordens äldsta städer

Kungahälla/Kastellegården ligger vid Nordre älv, på östra sidan av den bergsrygg som utgör Kyrkebäckens dalgångs östra avgränsning. Kungahälla/Kastellegården och Ragnhildsholmen ligger därmed i ett separat land-

skapsrum, visuellt avskilt från Smällen-området som ligger i Kyrkebäckens dalgång.

Kungahälla är en av Nordens allra äldsta städer. Den tog alltså namnet från kungsgården vid Smällen och låg här vid Nordre älv från slutet av 1000-talet fram till ca 1620. Kastellegården är namnet på den kungsgård som funnits här sedan 1600-talet.

Under skedet vikingatid-tidig medeltid spelade Kungahälla en central roll i den process som i skandinavisk historia brukar benämnas rikssamlingen. Området ligger synnerligen strategiskt, nära Göta/Nordre älvs mynning, och blev tidigt en viktig skärningspunkt i det geopolitiska spelet mellan Norge, Danmark och Sverige. Flera viktiga möten mellan kungar och stormän från de olika ”rikena” ska, enligt de isländska sagorna, ha ägt rum här redan under 900-talets senare del och 1000-talet.

Staden Kungahälla kan arkeologiskt beläggas från slutet av 1000-talet. Platsen intill älvfåran var väl vald och miljön utvecklades till en viktig handelsplats och ett politiskt centrum under 1100- och 1200-talen. Redan på 1120-talet uppförde den norske kungen Sigurd Jorsalfare ett kastell – en liten borg i trä omgiven av en jordvall och vallgrav – på den lilla höjden (idag kallad ”Klosterkullen”) intill staden. År 1135 brändes kastellet ned i samband med att staden plundrades av vendiska styrkor. På kullen byggdes senare under 1100-talet ett Augustinerkloster som fick namnet Kastala kloster. I samband med konsolideringen av det norska riket under Håkon Håkonssons regering i mitten av 1200-talet uppfördes en ringmursborg på den angränsande Ragnhildsholmen i Nordre älv. Borgen anlades som ett skydd för staden men möjliggjorde även effektiv kontroll av älvfåran. Staden existerade fram till 1612, då den brändes ned av svenskarna. Invånarna uppmanades kort därefter att flytta in till den nyanlagda staden vid

Bohus slott – Kungälv.

Platsens unika historia och skyddade läge helt nära Ytterby och Kungälv gör att det finns en mycket stor potential att låta området stärka Ytterbys och Kungälvs identitet. Området är starkt skyddat från exploatering.

Kastellegården

Före cirka 1620 var, som tidigare nämnts, föregångaren till dagens Kastellegården belägen vid Smällen där den hade sina rötter i en stormansgård från förkristen tid. Före reformationen på 1500-talet fungerade den som ladugård under Kastala kloster. Omkring 1620 flyttade Kastell och ladugård ned till platsen för dagens kungsgård, där Kungahällas gamla stadsområde inkorporerades i jordbruksmarken.

År 1658 blev Kastellegården svensk kungsgård. Mellan åren 1693 och 1821 tjänstgjorde den som överstebo-ställe vid Bohusläns regemente.

Centralpunkten i kulturmiljön vid Kastellegården utgörs av själva gårdsbebyggelsen. Byggnadernas karaktär, antal och storlek, liksom läget nära intill älvfåran, ger ett tydligt intryck av högreståndsmiljö och avspeglar gårdens bakgrund som kungsgård och översteboställe. Särskilt framträdande är den väl underhållna, vitmå-lade mangårdsbyggnaden från 1862 och två rödmålade flygelbyggnader från sent 1700-tal. Vägarna som strålar samman ned mot gårdsbebyggelsen är viktiga karaktärsgivande, historiska element i miljön. De två stråken som löper genom höjddpartiet i norr och väster finns med i mer eller mindre samma lägen på 1750 års karta och hade fått sina nuvarande sträckningar redan 1834.

På Klosterkullen finns ännu fullt synliga lämningar efter det redan under sent 1100-tal uppförda Kastala kloster. Höjdkullen är delvis tätt bevuxen med lövskog men ut-

gör av flera skäl ett viktigt landmärke, inte minst genom det traditionsbärande namnet och de synliga spåren.

Äldre kartor berättar

Äldre kartmaterial ger en god bild av hur markanvändningen förändrats sedan mitten av 1700-talet. Med hjälp av dessa kan man konstatera att mycket av strukturerna i 1700-talets landskap lever kvar än idag. Det gäller t.ex. uppodlad mark, vägsträckningar och bebyggelselägen. Men i vissa avseenden har stora förändringar skett. Det gäller t.ex. förekomst av slätterängar som helt försvunnit, främst genom omvandling till åkermark eller betesmark. Någon skog omnämns över huvud taget inte på 1750 års karta. Den omväxlande topografin bör därför ha varit anslående i det genom hårt bete blottade landskapet. Det är därför inte särskilt förvånande att samtliga markerade bergshöjder har individuella namn såsom t.ex. ”Gyttegjårds kulle”, ”Enstakullen” och ”Tiu-fukullen”.

I bilaga 4 finns detaljrika kartor från 1750 och 1834. Det finns bl.a. många torp varav några finns bevarade, några har ersatts med modernare byggnader, några finns kvar som lämningar medan andra lever kvar genom att de fått ge namn åt stadsdelar, vägar m. m..

FÖPområdets västra och norra delar

Kulturmiljöerna i västra och norra delen av FÖPområdet är av en helt annan karaktär än de ”riksintressanta” arkeologiska och historiska spåren i öster. De mest framträdande, synliga lämningarna i öster representerar på många sätt ”elitens” landskap, med storgårdar, militära anläggningar och medeltidsstaden Kungahälla. Miljöerna i väster och i norr uppvisar i första hand ett mera



Utsnitt ur karta från 1750. Kartan gäller Kastellegårdens ägor som var betydligt större än idag. Blå linje markerar Kastellegårdens nuvarande ägor. Det stora gröna området utgörs av "Storengen", d.v.s. dalbotten till Kyrkebäckens dalgång. På den större åkerholmen i norra delen av Storengen står Ytterby kyrka sedan 1870. I bildens nedre högra hörn ses Kastellegården.



Kyrkebäckens dalgång och Storängen.

Svart streckad linje = Dalgångens avgränsning. Grön streckad linje = Dalbotten, är detsamma som Storängen på kartorna från 1750 och 1834. Cerise streckad linje = Utbredning av dagens bebyggelse på den ursprungliga Storängen. Blå prickad linje = Kleevägen, utgör gräns för det som i FÖP benämns Norra Storängen (N) och Södra Storängen (S).



Ett flertal aspekter kopplar samman riksintressets två delområden (illustreras med den gröna pilen). De två delområdena bör därför betraktas som ett sammanhängande område med höga kulturhistoriska värden.

ordinärt agrarhistoriskt innehåll, ofta med en mångfald, lätt överblickbara fysiska lämningar. I fallet Guddeby-Hölen rör det sig om en ovanligt välbevarad helhet.

De agrara miljöerna hyser, liksom riksintresseområdet, också stora pedagogiska värden, inte minst genom att strukturerna på historiska kartor ofta lätt kan spåras ute i terrängen. I flera fall rör det sig om lämningar som inte uppmärksammats tidigare eller registrerats i t.ex. det statliga fornminnesregistret. Kombinationen av välgjorda äldre kartor, möjligheterna till "upptäckter" ute i landskapet och det tätortsnära läget innebär att det föreligger stora möjligheter att lyfta fram och utveckla kulturmiljöer inom ramen för den fortsatta förtätningen av bebyggelse i Ytterby. Den tydliga kontrasten mellan "högreståndslandskapet" i öster och det mer utpräglade jordbrukslandskapet i väster utgör här en spännande utgångspunkt för levandegörande och information i olika former.

En för området unik fornlämningsmiljö är hällristningarna och täljstensbrottet vid den s.k. Stålkullen strax öster om Sparråsvägen.

Området omedelbart väster om fornlämningen Smällen, utgör en sammanhängande kulturhistorisk miljö med stor utvecklingspotential delar av området föreslås utgöra en "buffertzonen" mellan riksintresset och det utbyggnadsområdet Lilla Smällen som FÖPen anger väster om Smällen.

Riksintressets två delområden hör samman

De högsta kulturmiljövärdena i FÖP-området är knutna till riksintresseområdet med omgivningar. Riksintressets två delområden har sina respektive värdekärnor i två separata rumsbildningar (landskapsrum): Kyrkebäckens dalgång och rumsbildningen kring Kas-



VY FRÅN GRAVFÄLTET SMÄLLEN I RIKTNING MOT ÅKERGIPEN MELLAN KÄLLEBERGET OCH ÅBERGET. ÅKERGIPEN PEKAR IN MOT KASTELLEGÅRDEN OCH LIGGER INOM RIKSINTRESSETS ANDRA DELOMRÅDE. FÖPEN FÖRSLÅR ETT GRÖNSTRÅK LÄNGS MED KÄLLEBERGET OCH SÖDRA STORÄNGEN.

tellegården och älven. Det finns mycket som talar för att riksintressets två delområden bör betraktas som ett sammanhängande område med höga kulturhistoriska värden.

- Det finns starka historiska kopplingar mellan delområdena. Vid Smällen låg den stormansgård från förkristen tid som sedermera blev kungsgård, benämndes Kungahälla, gav namn till staden Kungahälla som anlades vid älven, benämndes därefter Yttre Kungahälla (som med tiden gav namn åt Ytterby) och fungerade som "skattelada" till Kastala kloster vid staden Kungahälla. Sedermera benämndes gården Kastell ladugård för att senare flytta ner till älven, nu under namnet Kastellegården.
- Åren 2013–2015 genomfördes omfattande avsökningar med metalldetektor i lerjordarna på ömse

sidor om Kyrkebäcken i Södra Storängen. Det ledde till att ett relativt vidsträckt område registrerades som fornlämning (Ytterby 195, se karta). Denna fornlämning, som alltså registrerats många år efter upprättandet av riksintresset, fyller i stort sett ut glipan mellan riksintressets två delområden. Denna förhållandevis storskaliga fornlämning utgörs av en rad lösfynd. Vissa angränsande delar till fornlämningen har inte genomförts. Det stora antalet metalldetektorfynd kan indikera hamn/handelsaktiviteter längs bäcken och ha en strukturell koppling till storgårdsmiljön intill gravfältet.

Något som ytterligare bidrar till koppling mellan de två riksintresse-delområdena är den goda visuella kontakten. Området mellan delområdena består av vidöppen jordbruksmark. När man står på det högt liggande



gravfältet och blickar österut är jordbruksmarken på andra sidan Kyrkebäcken väl exponerad.

Föreslagna förändringar enligt FÖPen

En konsekvens av att riksintressets två delområden betraktas som ett sammanhängande område med höga kulturhistoriska värden är att Södra Storängen (odlingsmarken mellan Klevevägen och Bohusbanan) bevaras och fredas från exploatering i FÖPen. Grönstrukturplanen föreslår anläggandet av Östradalsidanstråket vilket skulle bjuda på vyer över detta från historisk synvinkel betydelsefulla landskap. Det skulle göra området mer känt och att fler får uppleva det. Längs Klevevägen som är en del av Kastellegårdsstråket föreslås en allé. Den markerar den historiska sammankopplingen mellan rumsbildningen kring Storängen/Smällen och miljön kring Kungahälla/Kastellegården och visar vägen till Kastellegårdens högeståndsmiljö som även den har en allé.



Porteberget

Omedelbart norr om riksintressets västra delområde (delområdet med fornlämningen Smällen) och direkt väster om järnvägsstationen, ligger Porteberget. På Porteberget finns några fornlämningar bestående av högar/stensättningar.

Porteberget har en central och strategisk betydelse i den markanvändning som FÖPen anger – här anges både tät bebyggelse och hög prioriteringsgrad. Detta har lett till att möjliggörandet av byggande på Porteberget utifrån hänsyn till arkeologiska värden, har blivit en prioriterad fråga i planprocessen. Beskrivningar av Porteberget ingår i den arkeologiska utredningen (2014) och en kortfattad studie gällande Porteberget har utförts inom ramen för FÖP-arbetet (Connelid, 2018). I utredningen från 2014 beskrivs ett relativt stort antal fornlämningar/platser i ett område mellan Bohusbanan och Sparråsvägen och de kända arkeologiska värdena på Porteberget anges inte ha högre bevarandevärden än andra platser i utredningsområdet. Men Portebergets strategiska betydelse för Ytterbys utveckling gör att ökad kunskap om nödvändig hänsyn till Portebergets

Riktlinjer kulturmiljö

- För att tydliggöra kulturmiljöernas historiska betydelse kan "utomhuspedagogiska" insatser göras genom skyltning, promenadslingar där utblickar mot betydelsefulla platser är viktiga att värna eller skapa
- Vid planläggning ska samråd ske i ett tidigt skede med länsstyrelsen avseende möjliga okända fornlämningar
- Kommunen ska verka för att levandegöra historien och utveckla Kungahälla/Ytterby till ett attraktivt och välbesökt besöksmål
- Vid planläggning och exploatering ska möjligheterna till att lyfta fram kulturmiljön studeras t.ex. genom gestaltning av torg, parker eller lekplatser
- Vid framtagande av nya geografiska benämningar bör gamla namn lyftas fram för att stärka den historiska förankringen i landskapet. Vilket gjorts i samband med FÖPen avseende Norra och Södra Storängen
- Vid detaljplanering, bygglov/förhandsbesked behöver tydliga bedömningar och analyser göras vid avvägningar avseende påverkan på kulturmiljö, där värde och innehåll tydligt beskrivs med motivering kring bedömd påverkan.

arkeologiska värden är en prioriterad fråga.

Ytterby kyrka och kyrkoruinen

Ytterby kyrka ligger mitt i staden och är med sitt höga kyrktorn och placering på en kulle ett viktigt landmärke och kännetecken för Ytterby, väl exponerat i landskapet. Kyrkan invigdes 1870.

Ytterby gamla kyrka är en kyrkobyggnad som nu är ruin. Kyrkan uppfördes under 1100-talet i närheten av Kyrkebäckens utflöde i Nordre älv. Bäckens har således fått sitt namn av kyrkan. Före 1870 var den församlingskyrka i Ytterby församling. Efter invigningen av den nya kyrkan förföll den gamla kyrkan men ruinerna har restaurerats.

Arkeologiska utredningar som behöver prioriteras

Några av de identifierade konflikterna mellan kulturmiljövärden och exploateringsintressen gäller exploateringar som har särskilt stor strategisk betydelse för genomförande av FÖPens intentioner och som därför utgör frågeställningar som det är önskvärt att få klargjorda inledningsvis i kommande planeringsprocesser.

- en vägdragnings i östra kanten av fornlämningen Ytterby 22:1 (Smällen), d.v.s. längs Bohusbanan
- byggande på Porteberget kring fornlämningarna Ytterby 19:1-2

Som framgår av beskrivningarna av kulturarvet finns unika nationella värden knutna till i landskapet kring Ytterby. Det innebär stor potential att skapa en stark

identitet för Ytterby och Kungälv och även attraktionskraft som nationellt besöksmål. Kring Kungahälla (vid Kastellegården) och kanske även de naturvärden som är knutna till naturreservatet, bör möjligheten att förverkliga idéer om åtgärder för att levandegöra historien och utveckla platsen till ett attraktivt och välbesökt besöksmål undersökas. En tanke kan vara att skapa ett ”kulturum”/utomhusmuseum, exempelvis med inslag av rekonstruktioner av byggnader från 1100-talet och 1600-talet.

Tillkomsten av en stadsdel och shoppingcenter som heter Kongahälla, långt borta från Kungahälla, kan leda till missförstånd och förvirring men om information, marknadsföring, samarbete m.m. sköts genomtänkt kan shoppingcentrat å ena sidan och Ytterby/Kungälvs identitet och den kulturhistoriskt inriktade turismen å andra sidan, gynna varandra.

Teknisk försörjning

Vatten

Nuvarande förhållanden och förutsättningar

Ytterby får sitt dricksvatten via Kungälv från vattenverket i Dösebacka som ligger öster om Diseröd. Ett nytt vattenverk i har byggts i Dösebacka vid Göta Älv, som benämns Kungälvs vattenverk. Kungälvs vattenverk tas i drift hösten år 2018 och innebär att kapaciteten på vatten-produktionen ökar avsevärt.

Eftersom flera orter ska försörjas via huvudledningen som går mellan Kungälv och Ytterby kommer denna ledning inte ha tillräcklig kapacitet framöver när anslutning av nya bostäder utförs. Därför planeras en ny huvudledning för vatten att byggas på sträckan Räv-sal-Arntorp-Guddeby-Björkås-Hollandsgatan.

Den nya huvudledningen kommer att öka tillgången på vatten för Ytterbys centrala delar och för anslutningar i kommunens västra delar.

I nuläget planeras också ledningssträckan Hollandsgatan-Ytternvägen. På denna sträcka ersätts befintlig vattenledningen med en ny ledning som får en större dimension.

Kommande utbyggnad av ledningsnätet för vatten inom detaljplaneområdet Nordtag innebär genom en sammankoppling av olika ledningsnät en förbättring av säkerheten för leverans av vatten inom Ytterby.

Flera befintliga vattenledningar inom Ytterby är från 1960-talet och 1970-talet. Delar av ledningssystemet kan därför komma att behöva bytas ut vid förtätning och nyexploatering.

Kommunen har ett föreläggande från Länsstyrelsen att bestämma verksamhetsområde och senast år 2024 se till att behovet av vatten och spillvattenavledning till-

godoses för områdena Ulvesund, Kornhall och Nereby. Det innebär att ledningar ska planeras på sträckan Nereby-Kornhall-Ulvesund-Ytterby. Detta arbete har inte startat.

Spillvatten

Spillvatten från Ytterby avleds via pumpstationerna Valnäs Avloppspumpstation (APS) och Kastellegården APS till bergtunnel vid Rödbo söder om Nordre älv. Därifrån avleds spillvattnet i tunnelsystem till Ryaverket i Göteborg där rening av avloppsvattnet sker.

Idag avleds spillvatten från Kärnas tätort, områden väster om Kärna, delar av Tjuvkilsområdet och områden i södra Ytterby i huvudledningar som avslutas vid Valnäs APS. Därifrån pumpas spillvattnet vidare till Kastellegårdens APS.

Till Valnäs APS avleds också spillvatten från delar av Rollsbo industriområde och från Ytterbys övriga områden.

Planering pågår för att bygga huvudledning från Kode/Aröd via Vävra och in genom Ytterby via en planerad avloppspumpstation vid Björkås och en nära Hollandsgatan.

Hollandsgatan APS kommer bli relativ stor då den byggs för att klara en mycket stor kapacitet vid framtida anslutningar.

Planeringen omfattar också ledning från Hollandsgatan APS till Kastellegården APS.

I nuläget planeras också norrgående ledningssträckan Hollandsgatan-Ytternvägen. På denna sträcka ersätts befintlig självfallsledning med nya ledningar och en avloppspumpstation vid Lagvägen.

Byggnationen av dessa ledningar och pumpstationerna

Lagvägen APS och Hollandsgatan APS innebär att den gamla pumpstationen vid Hollandsgatan, kallad "Röda stugan", kan rivas. Detta är en förutsättning för att föreslagen byggnation inom detaljplaneområdet "Entré Ytterby" ska kunna genomföras.

Flera befintliga spillvattenledningar inom Ytterby är från 1960-talet och 1970-talet. Delar av ledningssystemet kan därför komma att behöva bytas ut vid förtätning och nyexploatering.

I dagsläget belastas spillvattensystemet i Ytterby av dagvatten som läcker in på olika sätt. Detta kan ge stora flöden i ledningar och pumpstationer som i sin tur kan leda till uppdämningar och bräddningar i spillvattensystemet. För att denna belastning ska minska krävs ett kontinuerligt arbete med att åtgärda inläckage och felkopplingar på ledningsnätet för spillvatten.

Valnäs APS och Kastellegården APS blir genom de nya anslutningarna av bostäder så belastade att de måste byggas om för att få en större kapacitet. Utredningar pågår nu för att klargöra omfattningen av dessa ombyggnader.

Kommunen har ett föreläggande från Länsstyrelsen att bestämma verksamhetsområde och senast år 2024 se till att behovet av vatten och spillvattenavledning tillgodoses för områdena Ulvesund, Kornhall och Nereby. Det innebär att ledningar ska planeras på sträckan Nereby-Kornhall-Ulvesund-Ytterby. Detta arbete har inte startat.

Föreslagna förändringar enligt FÖPen

För att genomföra en bostadsbyggnation i enlighet med FÖPen krävs inga större utbyggnader av va-anläggningar i Ytterby utöver de överföringsledningar och va-an-

läggningar som ska genomföras för att klara försörjningen med vatten samt avledningen av spillvatten från kustzonen. Föreslagen exploatering kommer att ingå i kommunalt verksamhetsområde för vatten, spill- och dagvatten.

Detaljplaneläggning och utbyggnad av allmänt va ska samordnas.

Riktlinjer vatten och avlopp

- Kommunens va-policy ska följas
- Detaljplaneläggning och utbyggnad av allmänt va ska samordnas

Kommunens VA-plan

Läs mer: kungälv.se

Kungälv kommun har ansvar för att kommunens invånare har tillgång till bra dricksvatten och att avlopps hantering från bostäder och verksamheter sköts på ett säkert sätt, både med hänsyntill människors hälsa och miljön. I va-policyn anger kommunen hur man vill och bör agera, givet de förutsättningar som finns, för att uppnå en långsiktigt hållbar vatten- och avloppsförsörjning. I va-policyn har kommunen tagit fram ställningstaganden, som tillsammans med nulägesbeskrivningen i va-översikten, ska ligga till grund för de beslut som fattas om vatten- och avloppsförsörjningen framöver. Utifrån förutsättningarna framtagna i va-översikten och va-policyns ställningstaganden, ska sedan va-planens olika delar med åtgärder och planering för framtida arbete tas fram.

Dagvatten

Läs mer bilaga 2 Översiktlig dagvattenutredning till Grönstrukturplan FÖPYtterby

Kommunen har i samband med framtagande av samrådshandlingar för FÖPen låtit göra en **övergripande dagvattenutredning** i enlighet med kommunens dagvattenhandbok i dagvattenplanen.

Dagvatten är regn-, smält-, och dräneringsvatten som rinner från vägar, parkeringar, bostads- och industriområden.

Topografin inom FÖPområdet kan generellt beskrivas som skogstäckta kullar med omkringliggande låglänta områden med lerig mark där dagvatten ansamlas med måttlig infiltration. De låglänta områdena består av en blandning av åkermark och bebyggelse. Området som helhet utgörs i dagsläget av hög hårdgörningsgrad i centrum och lägre hårdgörningsgrad i omkringliggande områden med stor andel villor.

Ytterby är beläget på den norra sidan av Nordre älv. Allt dagvatten inom FÖPen har Nordre älv som recipient. Majoriteten av ytorna når älven via Ytterbybäcken till Kyrkebäcken och slutligen Nordre älv. Ett mindre område i söder når Nordre älv via Ormobäcken. Några områden i norra delen av FÖPområdet avvattnas mot norr ut ur området.

Områden i nordväst avvattnas till största del via öppna diken som leder in till centrumområdet där det når Ytterbybäcken och sedan Kyrkebäcken medan de centrala delarna och ytor utmed bäcken avvattnas till bäcken via det kommunala ledningssystemet, vilket är dimensionerat för ett 10-årsregn. Ett större ledningsstråk finns vid Tornhaga/Björkås, söder om Tungevägen samt vid Lagvägen/Ytternvägen. I övrigt finns inga större hu-

vudledningsstråk för dagvatten inom området, utan avvattning sker ytledes via Ytterbybäcken, Kyrkebäcken och Ormobäcken.

Inom FÖPområdet finns även ett antal betydande befintliga dagvattenanläggningar att beakta inför framtida utbyggnad av dagvattenhanteringen, såsom översvämningssytor och dagvattendammar.

Nordre älv omfattas av Miljökvalitetsnorm (MKN) enligt vattendirektivet. Enligt VISS (Vatteninformationssystem Sverige) är Nordre älvs kemiska status klassad som "uppnår ej god". Detta beror främst på för höga halter av kvicksilver samt polybromerade difenyletrar (PBDE). PBDE är en industrikemikalie som främst används som flamskyddsmedel i bl.a. textil, möbler, plastprodukter, elektroniska produkter och byggnadsmaterial. Den sprids till miljön via läckage från varor och avfallsupplag, samt via atmosfäriskt nedfall från långväga lufttransporter.

Dess ekologiska status är klassad som måttlig. Detta beror på att älvens vattennivåer regleras på ett sätt som påverkar den ekologiska statusen negativt. Vattenkvaliteten visar på god status.

Ett antal markavvattningsföretag, även kallade dikningsföretag, torrlägningsföretag m.m. finns inom FÖPområdet (se bilaga 2). Vid exploatering med hårdgörning av mark ändras flödesbilden. Om recipienten är ett vattendrag kan det ha negativ påverkan i form av dikeserosion, förorening, grumling och hydraulisk överbelastning. Sådan påverkan på vattendrag som omfattas av ett markavvattningsföretag kan påverka företagets status och drift negativt. Hårdgörning av mark medför generellt ökad avrinning till recipient. Genom olika åtgärder såsom infiltrations- och flödesutjämningsanläggningar kan påverkan på flödesbilden minimeras. Generellt gäller dock att även vid flödesutjämning leder hårdgörning

till att flödesbilden rör sig mot maxflöden som uppstår vid större sommarregn, vilket skiljer sig från jordbruk och naturmark som generellt har störst avrinning under vår och höst.

Föreslagna förändringar enligt FÖPen

Dagvattenutredning har övergripande pekat ut områden för hantering av dagvatten, t.ex. översvåmningsytor och våta dammar. Att i ett tidigt stadium ta fram dessa ytor kan leda till en både ekologiskt och ekonomiskt hållbar hantering samt minska risken att framtida bebyggelse skadas vid kraftiga regn. Dessa områden ligger som natur- och rekreationsområden i markanvändningskartan. Enligt vattendirektivet gäller att en plan inte får medföra att en recipients status försämras eller att den försvårar att MKN uppnås, det så kallade icke-försämringskravet. Detta kan exempelvis avgöras utifrån ökade föroreningshalter i dagvattnet på grund av en exploatering, försvårande av framkomlighet i vattendrag eller ökade flöden till vattendrag med negativ påverkan på dess status.

För förtätning av redan exploaterade områden (med få eller inga reningsåtgärder) kan relativt enkla medel innebära en förbättring av vattenkvaliteten. Detta kan exempelvis vara att anlägga skelettjordar (konstruerad mark med hålrum), trädplanteringar eller andra grönytor dit dagvatten kan avledas för rening, innan avledning till befintligt ledningsnät.

Däremot för tidigare oexploaterade områden med naturmark, främst skogsmark, kan detta innebära att stora reningsåtgärder krävs efter exploatering, för att inte bidra till en försämring jämfört med befintlig situation. Öring har noterats i Kyrkebäcken där två områden har klassats som reproduktionsområde. För att bibehålla

och förbättra vandrings- och lekmöjligheter för öring är det viktigt att galler utformas på ett fördelaktigt sätt med öppningar som släpper igenom öringen. Sten och grus bör dessutom placeras i områden där vattendrag har låg hastighet, stenarna skapar lekområden för öringen.

Den föreslagna meandringen av Kyrkebäcken bedöms vara fördelaktig för fiskar då vattenkvaliteten förbättras samtidigt som lekmöjligheter kan ges i bäckfårans ytterkant ifall sten placeras ut och erosionsskyddande åtgärder utförs. Vidare kan lövträd planteras utmed bäcken för att ytterligare förbättra öringens lekområden. Om galler och kulvertar utformas med hänsyn till fiskvandring bedöms dessutom möjligheter finnas för ytterligare vandring högre upp i Ytterbybäcken vid öppnande av dagvattensystemet utmed Marstrandsvägen. Skyfallskarteringen har gjorts efter dagens förhållande vid framtida exploatering kan översvåmningsbilden förändras. Nya skyfallskarteringar kan komma att behöva tas fram.

Dagvattenutredningen anger övergripande riktlinjer för dagvattenhantering inom FÖPområdet. Vid kommande planläggning behöver detaljerade dagvattenutredningar tas fram.

Dagvattenplanen

Läs mer dagvattenplan kungalv.se

Dagvattenplanen för Kungälv kommun har delats in i tre delar; Dagvattenpolicy, Dagvattenhandbok och Åtgärdsförslag. Policyn ger konkreta ställningstaganden för hur kommunen ska hantera dagvattenfrågorna i olika sammanhang, medan handboken för ett utvecklat resonemang kring hur ställningstagandena ska eftersträvas och uppnås. Åtgärdsförslagen syftar till att förbättra

hanteringen av dagvattenfrågorna i Kungälv kommun.

Riktlinjer dagvatten

- Exploateringsområden ska i ett tidigt skede fördelas enligt täthetsanalysens riktlinjer att 15% av exploateringsområdet ska vara allmänplats grönytor
- Kvartersmark ska till 15% bestå av grönytor för att i högre grad möjliggöra lokal fördröjning av dagvatten samt att uppnå synergiefekt med attraktiva gårdsmiljöer
- Kommunen ska aktivt arbeta med att reducera andelen hårdgjorda ytor, d.v.s. anlägga så lite asfalt och stensättning som möjligt, så att mängden dagvatten som behöver omhändertas minskas
- Som en del i områdets blå-gröna utveckling föreslås dagvattnet i så stor utsträckning som möjligt avledas i öppna diken, dammar eller våtmarker
- I samband med planläggning ska höjdsättning göras så att marköversvämningar inte skadar byggnader. Marken måste ges en tillräcklig lutning från byggnaden.

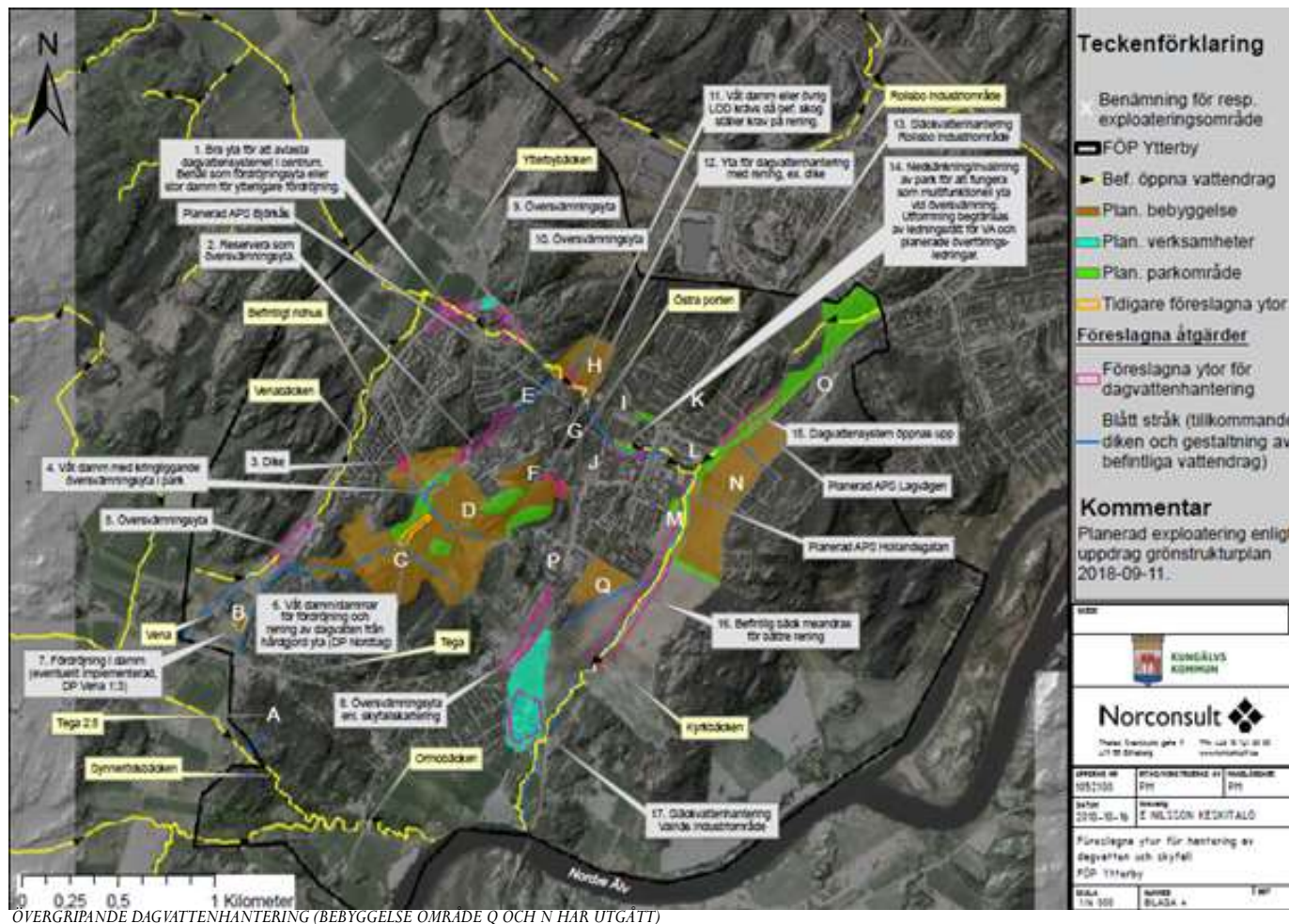
Några riktlinjer enligt dagvattenplanens Dagvattenpolicy:

- Förorda öppna dagvattenlösningar
- Förorda dagvattenlösningar där växter inkluderas
- Avsätta tillräcklig plats för öppen dagvattenhantering som i sin tur kan bidra till positiv gestaltning
- Använda trög, ytlig avledning samt lokal rening och fördröjning som en möjlighet till gestaltning
- Utveckla och bevara lokala förutsättningar för öppen dagvattenhantering, såsom låglänta stråk, vattendrag och grönytor, i arbetet med gestaltning av områden
- Utforma kostnadseffektiva dagvattenlösningar som fyller sin avsedda funktion och är effektiva ur ett drift- och underhållsperspektiv
- Förorda dagvattenlösningar som bidrar med ekosystemtjänster och ger positiva effekter på biologisk mångfald
- Förorda dagvattenlösningar som bidrar till förståelsen för vattnets kretslopp och erbjuder möjlighet till rekreation och lek
- Förorda dagvattenlösningar som bidrar med estetiska värden
- Öka kunskanget genom att prova och utvärdera nya kreativa dagvattenlösningar

Elförsörjning

Elnätet i Ytterby ägs och driftas av Kungälv's energi AB (KEAB).

Genom Ytterby har både Vattenfall och KEAB starkströmsledningar. Vattenfalls ledningar försörjer Mar-



strandsområdet.

Dessa starkströmsledningar korsar centrala delar av Ytterby som föreslås för exploatering i markanvändningskartan. För att möjliggöra denna exploatering behöver ledningarna grävas ner, vilket innebär en kostnad. Dock har den centrala exploateringen en viktig roll för att nå målen med FÖP Ytterby.

Riktlinje fjärrvärme

Dialog kring anslutning till fjärrvärmenätet ska lyftas tidigt i projektarbete för kommande exploateringar i Ytterby. Uppvärmning med fjärrvärme bör ske där det är rimligt ur teknisk och ekonomisk synvinkel.

Fjärrvärme

Läs mer [Energiplan kungalv.se](#)

I Ytterby planeras en utbyggnad av fjärrvärme under 2019 för att bygga ihop fjärrvärmenäten i Kungälv och Sparrås genom centrala Ytterby. Ansvariga för utbyggnaden och nätet är Kungälv energi AB. Fjärrvärme anses vara ett av det absolut bästa energi- och miljöeffektiva systemet som finns idag. Med miljöeffektiva menas, minsta möjliga påverkan på naturen. Förutom att det är ett resurssnålt och miljövänligt system är fjärrvärme billigare än både olja och elvärme.

Utbyggnaden innebär att de områden som föreslås för exploatering i FÖPen kommer att kunna ansluta till fjärrvärme, vilket är i enlighet med kommunens Energiplan som prioriterar fjärrvärme i första hand där det är rimligt att ansluta.

Elektronisk kommunikation

Tillgången till IT-infrastruktur har blivit en allt viktigare förutsättning för att människor ska kunna delta och verka i samhället oavsett var de bor och om de bor i glesbygd eller ej. IT-infrastrukturen är därför en viktig del i det regionala utvecklingsarbetet. Frågan är så viktig att den självklart bör hanteras av kommunerna på liknande sätt som tillgången till vägar, el och vatten, både i översiktsplaner och vid detaljplanläggningen.

De kommunala IT-infrastrukturprogrammen bör samordnas med planprocessen enligt plan- och bygglagen. Ett IT-infrastrukturprogram är ett strategi- och policydokument där IT-infrastruktur behandlas på samma övergripande och långsiktiga sätt som andra infrastrukturfrågor i en översiktsplanering. Det är därför en lämplig utgångspunkt för ett tillägg till översiktsplanen

beträffande IT-infrastrukturen i kommunen på samma sätt som t.ex. en trafikplan.

Kungälvs kommun har i nuläget ingen IT-infrastrukturplan men tanken är att en sådan ska tas fram av SOL-TAK.

Utbyggnad av fibernätverk görs till stor del av Kungälvs energi AB.

Markreservat

På kvartersmark kan markreservat bestämmas för en viss allmännyttig anläggning. Markreservat innebär en inskränkning i användningen, t.ex. genom att man inte får bygga inom ett markreservat för en underjordisk ledning genom kvartersmark för bostadsbebyggelse. Markreservat kan bestämmas för (4 kap. 6 § nya PBL)

- trafik- och väganläggningar,
- energianläggningar
- anordningar för elektroniska kommunikationsnät
- ledningar som behövs för allmänna ändamål

Att beakta vid planläggning och projektering

- Plats för transformatorstationer ska finnas vid varje kvarter.
- Plats för bredbandsnoder ska finnas vid varje kvarter.
- Plats för fjärrvärmerör, elkablar, fiberkanalisation ska finnas i samma stråk i gator och inte vid planeringar.
- Plats för kabelskåp för el, belysning, fiber vi GC-banor.

- Plats för brunnar för fjärrvärme och fiber i GC-banor.
- Kungälvs Energi ska vara involverad vid val av ljuskällor, konstruktion och fabrikat av gatljus i Ytterby.
- Kungälvs Energi bör så tidigt som möjligt involveras vid planering och projektering.

Renhållning

Läs mer [A2020 avfallsplan Kungalv.se](#)

Nuläge

Kungälvs kommun strävar efter att komma högre upp i EU's avfallstrappa. Det innebär ett arbete med förebyggande åtgärder för att avfall inte ska uppstå och för att stimulera till återanvändning. Det avfall som uppstår ska kommunen samla in och se till att det återvinns på ett miljömässigt riktigt sätt. Kommunen har en viktig roll när det gäller att påverka flödena av hushållsavfall, så att avfallshanteringen kan utvecklas i enlighet med målen i Göteborgsregionens avfallsplan, A2020 och kommande

Riktlinjer infrastruktur

- Vilka operatörer och ledningar som finns inom ett planområde ska tidigt undersökas, då det påverkar planområdets utformning samt planprocessens tidplan och kostnader
- Samordning ska ske av ledningsarbeten och utbyggnad av gator, Gång- och cykelbanor samt parkområden

A2030.

Målet är att åstadkomma en så hög utsorteringsgrad som möjligt, att avfallet kan hämtas på ett säkert sätt där både arbetsmiljö och säkerhet för tredje man uppnås samt att insamling etc. kan ske på ett ur energisynpunkt effektivt och uthålligt sätt.

I Ytterby finns i dag en **Återvinningscentral (ÅVC)** vid Hollandsgatan vid infarten till Ytterby från Kungälv sett. Här kan privatpersoner och verksamheter lämna grovavfall och farligt avfall. Grovavfall och farligt avfall är sådant som kan skada miljön eller är för stort för att hantera som hushållssopor. Återvinningscentralen är kommunens minsta och den närmaste ÅVC:n för invånarna i Ytterby och vissa boende i västra Kungälv, ca 7 700 personer.

Återvinningsstation (ÅVS), På en återvinningsstation (tidigare kallad Kretsloppsstation) kan förpackningar och tidningar lämnas till återvinning. I Ytterby finns idag återvinningsstationer på följande platser.

- Torsbyvägen (vid City Gross)
- Kyrkebäcken (vid infart till Kyrkbäcksgatan)
- Återvinningscentralen, Hollandsgatan

Föreslagna förändringar enligt FÖPen

I dagsläget pågår ett planarbete för att pröva möjligheten att exploatera för bostäder och verksamheter på nuvarande plats för ÅVC i Ytterby vid Hollandsgatan.

I samband med att det aktuella området bebyggs med bostäder och verksamheter så kommer ÅVC:n inte att kunna finnas kvar. Ny plats för en ÅVC i Ytterby har undersökts men anses vara för kostsam. En investering i en ny ÅVC i Ytterby kan dessutom vara svårt att mo-

tivera när behovet av grovavfallsavlämnning till fullo kan tillgodoses genom tillgång till Munkegärde ÅVC. För de boende i Ytterby innebär det en extra restid på ca 8 min till Munkegärde, vilket fortfarande kan anses som nära till ÅVC jämfört med andra närliggande kommuner. Redan idag använder Kungälvborna inte bara den ÅVC som ligger närmast utan många tycks även åka till Munkegärde. Detta gäller i hög utsträckning för boende i Marstrand och Ytterby.

En kommuns ÅVC-verksamhet är alltid en avvägning mellan service, kvalitet och ekonomi. Kungälv kommun har lagt stor tonvikt på närhet till ÅVC på bekostnad av sorteringsresultat och ekonomi. För att få en bättre balans mellan service, sorteringsresultat och ekonomi där större krav ställs på att uppnå bättre sorteringsresultat, krävs att ÅVC-verksamhet förändras.

Krav på utformning och placering:

Avfallsutrymmen bör utformas så att det anpassas till omgivande miljö och stämmer överens med andra byggnader vad gäller volym, form, färg etc. Avfallsutrymmet ska vara väl tilltaget för att kunna omfatta ovan angivna fraktioner, samt utformas utifrån enligt gällande avfallsföreskrifter och övriga anvisningar från kommunen.

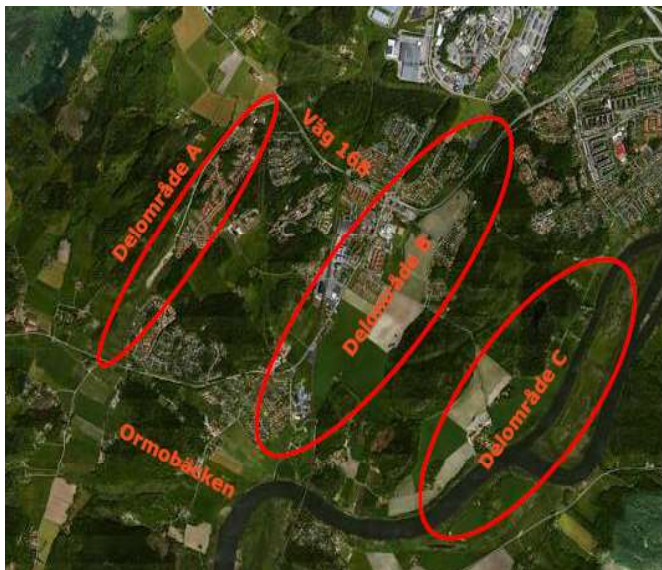
- I detaljplaner bör placering av nya återvinningsstationer och liknade platser för insamling av avfall med producentansvar beaktas och främjas. I planprocessen för nya bostadsområde ska plats reserveras för återvinningsstationer och liknade platser om behov föreligger.
- Återvinningsstationer och liknade platser bör finnas vid dagligvarubutiker samt viktigare noder. I detaljplaner bör även platser för återbruk och återanvändningsföremål

beaktas och främjas efter behov från kommunen.

- Avfallshanteringen ska planeras så att framkomlighet garanteras för både hämtningsfordon och hämtningspersonal. Dessutom ska tillgängligheten för avfallslämnare fungera.

Riktlinjer renhållning

- Avfallshanteringen behöver beaktas i ett tidigt skede vid planeringen av nya bostadsområden etc.. Även befintliga områden behöver inventeras utifrån målet att erbjuda en lättillgänglig och säker avfallshantering samt att hämtning kan ske i enlighet med avfallsföreskrifterna
- Vid ny- och ombyggnation gäller generellt att varje fastighet själva ska stå för miljöhus eller liknade där källsortering kan äga rum
- För nybyggnation av småhus bör det planeras för insamling av förpackningsmaterial nära den egna fastigheten
- Möjlighet till källsortering bör finnas i nära anslutning till bostäder och verksamheter. Lägenheter och verksamheter ska förses med möjlighet till sortering motsvarande de fraktioner som finns tillgängligt för insamling



DELOMRÅDE A, B OCH C

Geoteknik och Geologi

Läs mer: PM geoteknik och bergteknik bilaga 12

Nuvarande förhållanden och förutsättningar

Inom planområdet finns i huvudsak områden bebyggda med en stor andel småhus, åker- och betesmark samt hårdgjorda ytor i anslutning till kommersiella fastigheter. Området karakteriseras av höjdpartier i nordöstlig till sydvästlig riktning. Mellan höjdpartierna finns tre utmärkande dalgångar. Dalgången längst i nordväst (**delområde A**) är relativt smal och utgörs främst av Sparråsvägen samt befintlig bebyggelse. I norr finns även åkermark. Genom dalgången rinner ett vattendrag längs med Sparråsvägen. Vattendragets storlek varierar inom delområdet och är delvis kulverterat, ett vägdi-ke eller en bäck. Dalgången omges av berg i dagen och befintlig bebyggelse är till stor del förlagd på fastmarkspartier.

Dalgången i den centrala delen av Ytterby (**delområde B**) utgörs i huvudsak av åkermark som lutar svagt ner mot vattendraget Kyrkebäcken. Kyrkebäcken rinner i nordöstlig-sydvästlig riktning med sitt utlopp mot Nordre älv. Längst i väster och i anslutning till Nordre älv har Kyrkebäcken ett meandrande utseende. Inom dalgången ryms en stor del av Ytterbys centrum med tillhörande Station. Längst i söder sluttar dalgången ner mot vattendraget Nordre älv.

Dalgången längst i sydost (**delområde C**) utgörs främst av åkermark med ställvis bebyggelse. Nordre älv rinner genom dalgången i nordöstlig-sydvästlig riktning.

Längst i sydväst återfinns Ormobäcken som rinner i västlig-sydöstlig riktning. I söder och i anslutning till Nordre älv har vattendraget ett kraftigt meandrande utseende.

Längst i norr finns ett vattendrag längs Väg 168 Marstrandsvägen som rinner i nord-sydöstlig riktning. Topografien i området karaktäriseras av enstaka höjd-områden. Dessa sammanfaller med förekomster av berg i dagen. Flackare lösmarksområden förekommer mellan höjdpartierna. Generellt ökar markytans nivå från Nordre älv i sydost, där markytans nivå är ca +0, mot norr där markytans nivå inom de två utpekade dalgångsavsnitten längst i nordväst (delområde A och B) varierar mellan ca +10 och +25. Inom höjdpartierna varierar markytans nivå mellan ca +25 och +60.

Geologi

FÖPområdet domineras av berg (urberg) och lera (glacial finlera). Närmast älven och vid norra delen av Kyrkebäcken förekommer postglacial finlera och i de centrala delarna finns även postglacial sand.

Inom det aktuella området varierar jorddjupet mellan 0 till 50 m. Jorddjupet är störst i dalgångarna.

Avseende bergtekniska förhållanden domineras området av en tonalitisk gnejs. Därtill finns en rödgrå paragnejs i söder och en granitintrusion i öster.

Stabilitetsbedömning

Dalgången i nordväst (**delområde A**)

Tidigare utförda stabilitetsanalyser visar att befintliga stabilitetsförhållanden till stor del är tillfredställande. Vid okulärbesiktningen observerades inga spår av pågående markrörelser. Vid exploatering som medför ökad belastning av markytan ska skredrisken utredas.

I samband med vidare utredningar ska geotekniska stabilitetsförhållanden utredas mer i detalj för utbyggda förhållanden och beroende på placering av t.ex. byggnader kan stabilitetsförbättrande åtgärder erfordras i anslutning till vattendrag längs Sparråsvägen och Väg 168 Marstrandsvägen.

Dalgången i centrala Ytterby (**delområde B**)

Tidigare utförda stabilitetsanalyser visar att stabiliteten ej är tillfredsställande inom delområde B för befintliga förhållanden i anslutning till Kyrkebäcken och Ormobäcken samt deras utlopp mot Nordre älv. Vid okulärbesiktningen observerades flertalet spår av pågående markrörelser, läkta skredärr, erosion och vattenansamlingar.

I samband med vidare utredningar ska geotekniska stabilitetsförhållanden utredas mer i detalj för både befintliga- och utbyggda förhållanden. Skred kan inträffa i området på grund av exploatering, men även som en följd av ett ökat vattenflöde i vattendragen och ökade

porvattentryck i marken, vilket kan ske som en följd av t.ex. skyfall.

Området längs **Nordre älv och Oromobäcken** utgörs av naturreservat och i FÖPen föreslås ingen ny exploatering för dessa områden. Oromobäcken meandrar genom landskapet, vilket visar att erosion pågår. I Oromobäcken leker havsöring, vilket påverkar möjligheterna att lägga ut erosionsskydd. Vid ökade vattenflöden finns risk för ökad erosion, vilket kan leda till skred. Ett eventuellt skred kan få stor påverkan på befintliga anläggningar i området.

Längs **Kyrkebäcken** lutar markytan relativt svagt ner mot bäcken. Kyrkebäcken meandrar genom landskapet vilket visar att erosion pågår. Vid framtida exploatering bedöms stabilitetsförbättrande åtgärder samt erosionskydd erfordras. Vid en omgestaltning av Kyrkebäcken inom Ytterby östra centrum till ett mer slingrande lopp föreligger risk för ökad erosion. Även vid ökade vattenflöden finns risk för ökad erosion, vilket kan leda till skred. Ett eventuellt skred kan få stor påverkan på både befintliga anläggningar och föreslagna ny exploatering i området.

Av de i FÖPen föreslagna områden för exploatering är det främst inom **Centrala Ytterby** där de geotekniska förhållandena till stor del kommer att påverka och styra möjligheterna till framtida exploatering. Vid ombyggnad av plankorsningen vid Bohusbanan till en planskild korsning med bro eller tunnel bedöms stabilitetsförbättrande åtgärder erfordras. Inom delområde B finns inga ytor där exploatering ur en geoteknisk synvinkel inte rekommenderas. Vid exploatering i nära anslutning till vattendragen bedöms stabilitetsförbättrande åtgärder erfordras.

Dalgången i sydost (**delområde C**)

Tidigare utförda stabilitetsanalyser visar att stabiliteten ej är tillfredsställande inom delområde C för befintliga förhållanden till största delen i anslutning till Nordre älv. Stabilitetsförhållandena bekräftas även av okulärbesiktningen där flertalet spår av pågående markrörelser, tidigare läkta skred, erosion och vattenansamlingar observerats.

I samband med vidare utredningar ska de geotekniska stabilitetsförhållanden utredas mer i detalj för både befintliga- och utbyggda förhållanden. Skred kan inträffa i området på grund av exploatering, men även som en följd av ett ökat vattenflöde i vattendragen och ökade porvattentryck i marken, vilket kan ske som en följd av t.ex. skyfall.

Området längs **Nordre älv** utgörs av naturreservat och i FÖPen föreslås ingen ny exploatering för detta område. Vid ökade vattenflöden finns risk för ökad erosion, vilket kan leda till skred. Ett eventuellt skred vid Nordre älv kan få stor påverkan på befintliga anläggningar i området, men bedöms inte påverka Ytterby tätort.

Bergteknik

I de områden som pekades ut i skrivbordsstudien som problematiska med avseende på ras och blockutfall har fältbesök utförts. Inom de föreslagna exploateringsområdena bedöms inte föreligga någon förhöjd risk för blockutfall och ras.

Dock förekommer inom de områden som föreslås för exploatering, lokalt slänter med en geometri och sprickmönster som kan bidra till att block faller ut, särskilt i samband med markvibrationer eller ändringar i släntgeometrier. Detta gäller även exploatering generellt i områden med berg i dagen alternativt begränsat



JORDARTSKARTA SGU BERG REDOVISAS I RÖTT OCH LERA I DEN DOMINERANDE GULA.

jordtäcke där t.ex. eventuella sprängningsarbeten kan innebära förändrade förutsättningar. Nya utvärderingar ska då utföras av bergsakkunnig.

Sättningsbedömning

Leran inom FÖPområdet är huvudsakligen normal- till svagt överkonsoliderad enligt tidigare utförda undersökningar. Detta innebär att det förekommer risk för sättningar vid byggnation och uppfyllnader som uppförs inom områden där jordlagerföljden utgörs av lera. Risken för differenssättningar vid varierande jorddjup ska beaktas vid projektering av byggnader och anläggningar. Sättningsproblematiken bör hanteras i vidare skeden men bedöms inte påverka möjligheterna till framtida exploatering. Pålgrundläggning bedöms erfordras inom områden med lera.

Skredriskbedömning

Inom FÖP-området, där markytan ej är plan och jordlagerföljden utgörs av lera, föreligger skredrisk. **Störst skredrisk bedöms finnas i anslutning till befintliga vattendrag. Kvikklara förekommer inom området och kan vid ett eventuellt skred leda till stor omgivningspåverkan.** De geotekniska förhållandena så som jordlagerföljd, förekommande kvikklara, spår av tidigare jordskred och närbelägna färska skred gör att **geotekniska fält-, laboratorie- och utredningsarbeten ska föregå all framtida exploatering och detaljplanläggande av området.**

Stabilitetsförbättrande åtgärder i vattendrag ska hanteras tillståndsmässigt samt projekteras och utföras så att naturvärden inte går förlorade. Om Kyrkebäcken ska ges en mer meandrande karaktär ska den då bildade erosionssituationen beaktas och utredas geotekniskt. Vid höjning av befintliga markytor i samband med klimat- och översvämningssäkrande åtgärder ska områdets nya lastsituation och geometri utredas för att säkerställa erforderlig stabilitet. Dagvattendammar och andra anläggningar som potentiellt utförs under grundvattenytan ska föregås av hydrogeologiska utredningar.

Klimatförändring

Framtida klimatförändringar medför ökad sannolikhet för översvämningar i anslutning till större och mindre vattendrag. Konsekvenser av översvämningar och större vattenflöden omfattar bland annat ökad erosion vilken i sin tur påverkar stabilitetsförhållandena inom lösmarksområden. Kraftigare och/eller mer ihållande regn (och snö) och tidvis effektiv grundvattenbildning kan bidra

till sämre stabilitet genom förhöjda porttryck.

Hantering av framtida översvämningar kan också medföra behov av höjning av befintlig markyta. Detta innebär en tillkommande belastning som i tur kan erfordra stabilitetsförbättrande åtgärder.

Torka orsakar förutom problem för vattenförsörjningen en minskad mothållande kraft i vattendrag. Vatten i älv- och bäckfåror bidrar med en mothållande last som i princip motsvarar en tryckbank (geoteknisk stabilitetsförbättrande åtgärd).

Föreslagna förändringar enligt FÖPen

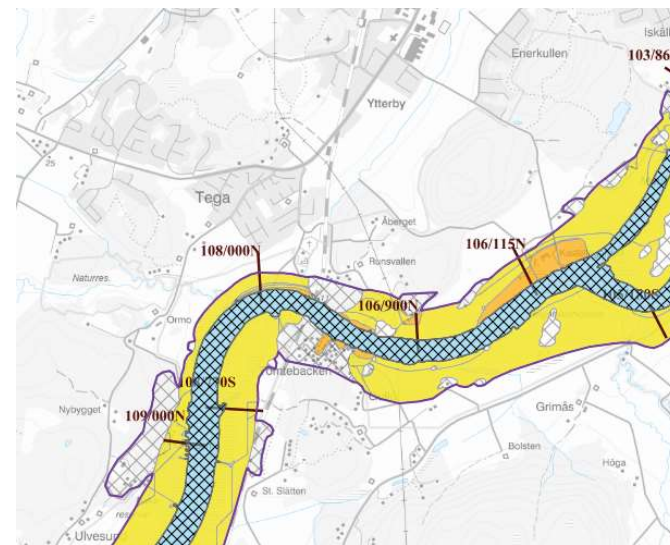
Inom FÖPen finns det inga ytor där exploatering ur en geoteknisk synvinkel inte rekommenderas, dock kommer troligtvis exploatering i nära anslutning till vattendragen medföra stabilitetsförbättrande åtgärder. I FÖPområdet föreslås inte exploatering på låglänt terräng eller nära vattenstråk då en övergripande syn på dagvattenhantering och behov av grönstruktur har varit viktiga utgångspunkter i förslaget.

Skredriskkartering Göta älv och Nordre älv

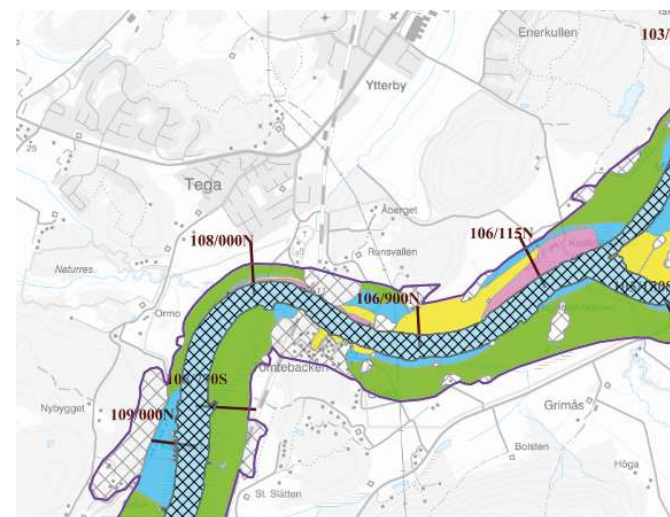
Statens Geotekniska Institut (SGI) har gjort en skredriskkartering för Göta älvdalen där Nordre älv innefattas. Skredrisken definieras som en kombination av sannolikhet för skred och konsekvenser av skred. Skredrisken klassas sedan i tre nivåer: låg, medelhög samt hög skredrisk.

Det område vid Nordre älv som berör FÖPYtterby har skredrisknivåer som varierar mellan låga och medelhöga men är till allra största delen betecknad som område med låg risk.

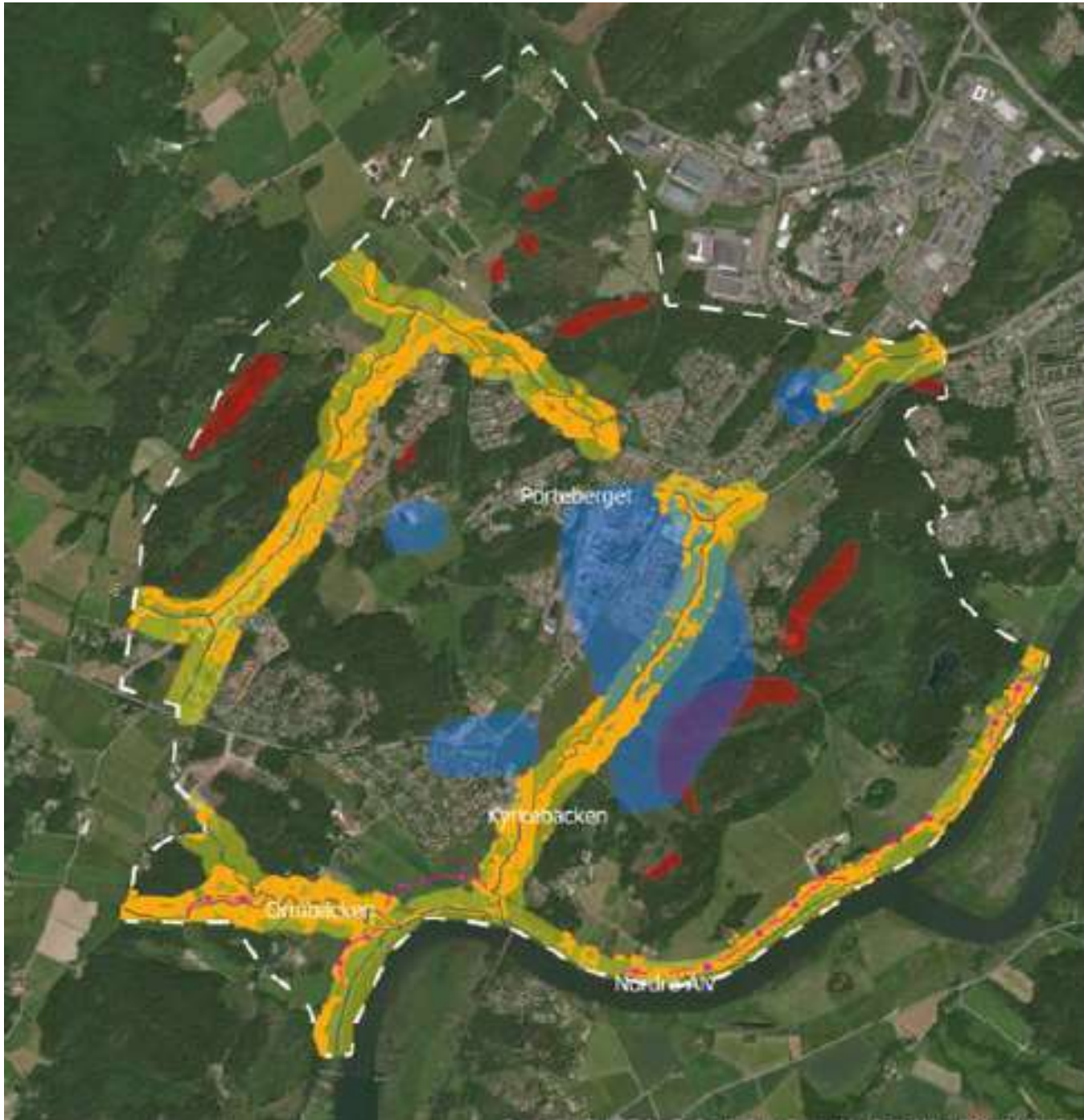
Område med låg skredrisk betyder att för befintliga byggnader och anläggningar krävs ingen särskild utredning, för nyexploatering krävs stabilitetsutredning.



SKREDRISKKARTA GÖTA ÄLVDALS UTREDNINGEN, GULT = LÅG RISK
ORANGE = MEDEL RUTSKRAFFERING = FAST MARK



SANNOLIKHETSKARTERING GÖTA ÄLVDALSUTREDNINGEN GRÖNT S1, BLÅ S2, GULT S3, RUTSKRAFFERING BETECKNAR BERG/FAST MARK. SKALA SANNOLIKHETSKARTERINGEN GÅR FRÅN S1 FÖRSMÅR TILL S5 PÅTAGLIG.



Ljusgult område- Vattendrag möjliga stabilitetsproblem

Gult område- Förhöjd sannolikhet för jordskred

Röd streckprickad linje- Tolkade skredärr, främst i lera

Röda områden- Utökad bergtekniskt och geologiskt undersökningsbehov (möjlig potential för ras och blockutfall).

Blåa områden- Förhöjd uranhalt i förekommande berg (möjlig radonrisk - utökad undersökningsbehov)

Riktlinjer geoteknik

- I samband med detaljplanläggning ska de geotekniska säkerhetsfrågorna (ras, skred, erosion och slamströmmar) utredas och klarläggas. Detta får inte senareläggas till bygglov/byggande. Krävs åtgärder eller restriktioner för att säkerställa området ska detta tydligt framgå och redovisas i planhandlingarna
- Om det finns bygggrätter i gällande detaljplaner som visar sig ha otillfredställande stabilitet för nyexploatering bör gällande detaljplan upphävas och ersättas med ny
- I samband med bygglov utanför detaljplanlagt område ska de geotekniska förhållandena klarläggas. Här ska den sökanden själv göra ev. utredningar för att visa att marken är lämplig att bebygga
- Kommande utredningar eller ställningstagande avseende geoteknik ska utgå från de slutsatser som gjorts i PM Geoteknik samt FÖPen

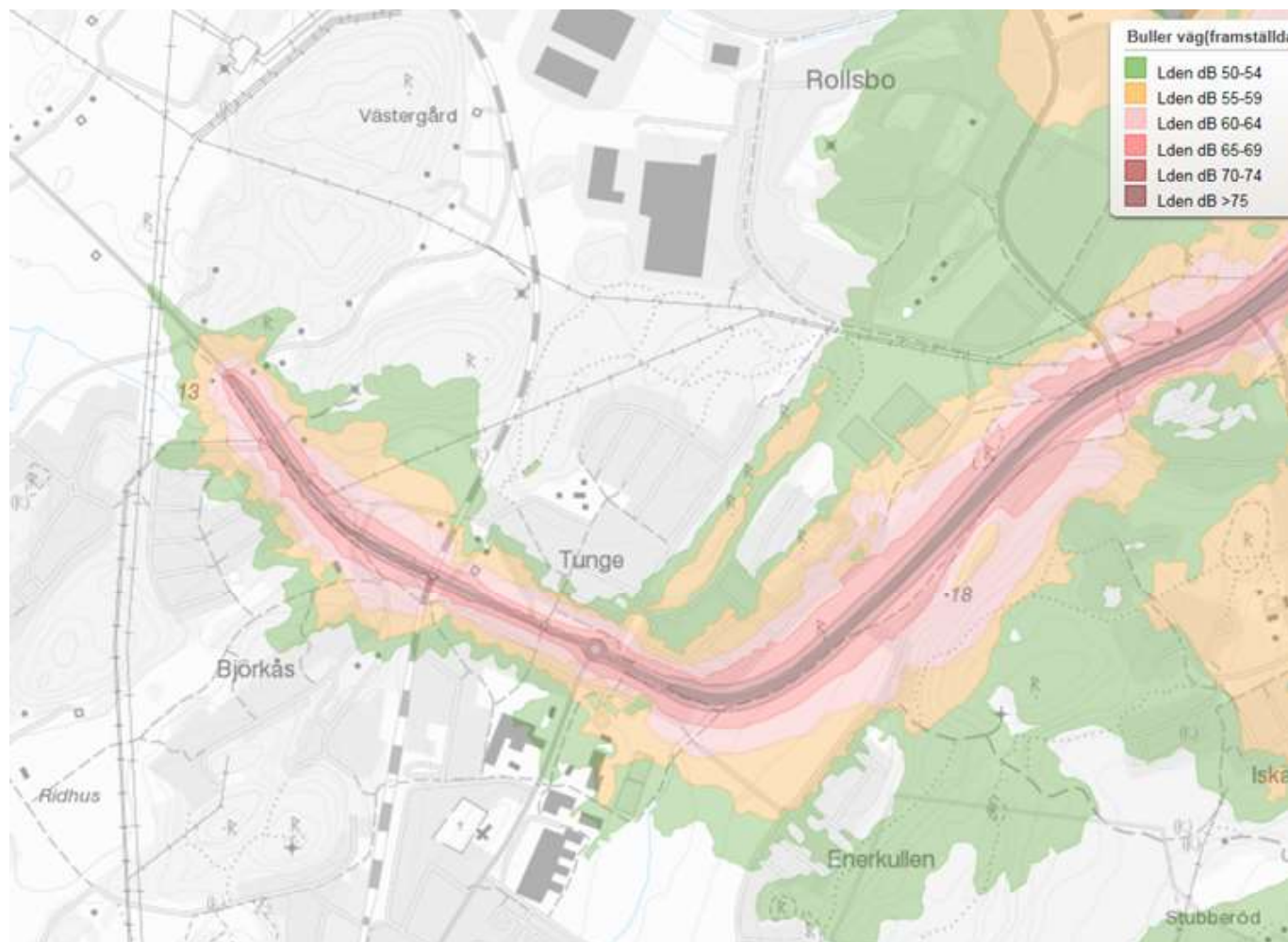
Trafikbuller

I förordningen (SFS 2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader finns bestämmelser om riktvärden för buller utomhus för spårtrafik, vägar och flygplatser.

Den huvudsakliga utsläppskällan för buller och luftföroreningar inom FÖPområdet är främst vägtrafiken på Marstrandsvägen och Torsbyvägen men också Bohusbanan bidrar till bulleremissioner.

Maximala ljudnivåer beräknas överskrida 70 dBA ytterligare längre in i orten längs Bohusbanan. Förutsättningar för bebyggelseutveckling i de bullerutsatta områdena är starkt beroende av bebyggelsens utformning. Vid framtagande av FÖPen har ingen övergripande Trafikbullerutredning gjorts. Som underlag har använts trafikbullerutredningar som utförts i samband med tidigare planarbeten i Ytterby samt Trafikverkets underlag för väg 168 utifrån 2011-års trafikmängder. Kommunen inväntar Trafikverkets uppdaterade bullerkartläggning.

Eftersom trafikbullerförordningen (2015:216) har justerats ett par gånger sedan introduktionen 2015 har acceptabla nivåer för trafikbuller intill bostadsfasader kommit att skilja sig från råden kring acceptabla bullernivåer ur ett folkhälsoperspektiv. Det är idag skillnad på lagstadgad nivå för trafikbullret vid bostadsbyggnader och vid vilken nivå negativa hälsoeffekter kan konstateras. Detta innebär att de ursprungliga riktvärdena för trafikbuller som stadgas i Infrastrukturinriktningen för framtida transporter (prop 1996/97:53), utgör den långsiktiga målsättningen i planeringen för nya bostäder inom FÖPområdet. Riktvärdena skall vara vägledande för bedömningar med hänsyn till lokala faktorer och



ÖVERSIKTIG BULLERKARTLÄGGNING, TRAFIKVERKET.

särskilda omständigheter i det enskilda fallet.

Föreslagna förändringar enligt FÖPen

Enligt FÖPens markanvändningskarta föreslås ny bostadsbebyggelse längs med väg 168 och längs med Bohusbanan både genom förtätning i den centrala urbana zonen runt stationen men även nya bostadskvarter. Som en del i det attraktiva stationssamhället är FÖPens am-

bition avseende trafikbuller att ny bebyggelse ska uppnå en så bra ljudmiljö som möjligt d.v.s. undvika förekomst av olägenhet som medför risk för människors hälsa. Genom att i ett tidigt skede utreda bullersituationen ur ett helhetsperspektiv så blir det en viktig parameter vid utformning av ett bostadsområde. Att tidigt beakta bullret ger förutsättningar för att skapa välgestaltade och attraktiva boendemiljöer på ett okomplicerat och ytteffektivt sätt.

Riktlinjer trafikbuller

Bullersituationen ska utredas tidigt i planarbetet utifrån det skede som planeringen befinner sig i, så att trafikbullerutredningen blir ett viktigt underlag vid utformning av ett bostadsområde eller en skola

Riktlinjer vibrationer

Vid planläggning intill Bohusbanan behöver riskanalys för markvibrationer göras samt geotekniska utredningar för val av grundläggning

Riktlinjer förorenad mark

I samband med planläggning ska markundersökningar utföras, inom utpekad område längs med Bohusbana samt övriga platser enligt Länsstyrelsens karta

Riktlinjer utredningar risker

I samband med beräkningar för risker, buller och vibrationer bör kommunen ta höjd för förekomsten av genomgående trafik på södra Bohusbanan

Vibrationer

Vibrationer från trafik på järnväg och väg kan ge upphov till störningar och obehag för de som bor eller uppehåller sig nära spåret eller vägen.

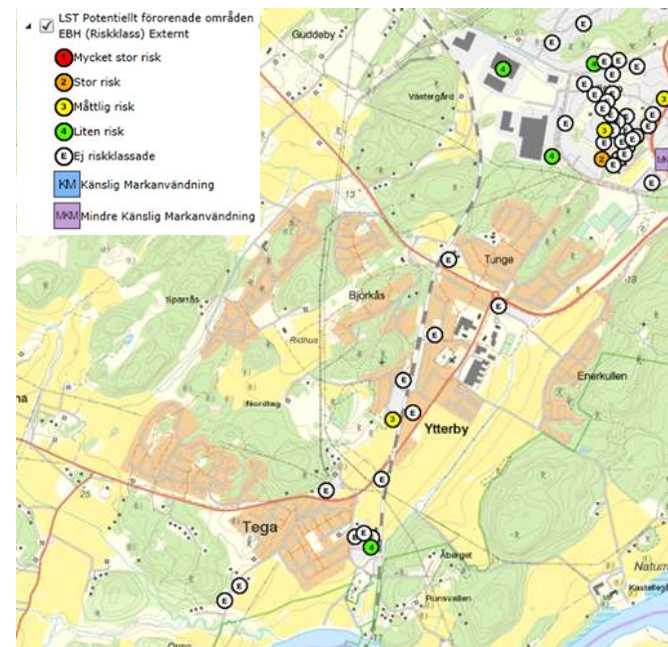
Vibrationerna blir störst när tunga godståg passerar i hög hastighet över finkorniga jordarter som t.ex. lera. Normalt orsakar vibrationer inte skador på byggnader, men människor kan uppleva obehag och få störd sömn- samt eventuellt andra hälsoproblem på lång sikt.

Mätning av vibrationer görs enligt svensk standard SS 460 48 61: "Mätning och riktvärden för bedömning av komfort i byggnader". Svensk standard anger att mycket få människor upplever vibrationer under skiktet "måttlig störning" som störande. Måttlig störning innebär vägd hastighet 0,4-1,0 mm/s RMS. Ett högre värde än 1,0 bedöms som "sannolik störning". För att undvika störning för boende i riskområden är val av grundläggning och husstomme avgörande.

Föreslagna förändringar enligt FÖPen

FÖPen pekar ut förtätning i den urbana centrala zonen runt stationen och Bohusbanan som en avgörande del att möjliggöra ett hållbart attraktivt stationssamhälle. Det innebär att frågan om eventuella vibrationer behöver hanteras. Detta innebär att riskanalyser för markvibrationer kan behöva göras vid kommande planläggning, för att säkerställa vilken typ av grundläggning eller val av byggnadsstommar som krävs. Tunga byggnadsstommar (betong) är mindre benägna att vibrera än lätta (trä). Pålning, gärna till fast berg förbättrar situationen.

Åtgärder kan även krävas av själva järnvägen. Spårets



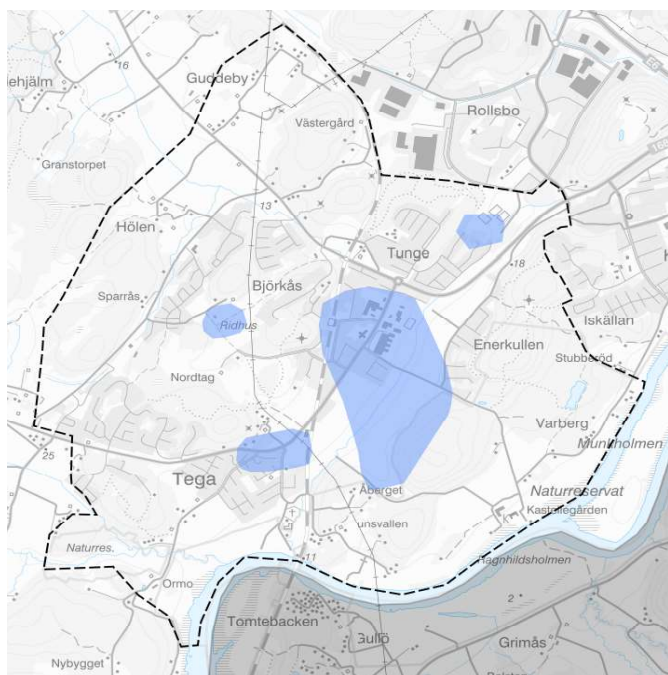
LÄNSSTYRELSENS SAMMANSTÄLLDA UPPGIFTER OM FÖRORENAD MARK.



OMRÅDE I CENTRALAYTTERBY ATT ÄGNA SÄRSKILD UPPMÄRKSAMHET VID EXPLOATERING AVS FÖRORENAD MARK.



INOM MARKERAT OMRADE FÖRMODAS LUFTKVALITETEN PÅVERKAS STARKT AV VÄGTRAFIKEN.



BLÅA OMRADEN ÄR OMRADEN MED FÖRHÖJD URANHALT I FÖREKOMMANDE BERG, DÄR DET ÄR MÖJLIG RADONRISK OCH DET FINNS ETT UTÖKAT UNDERSÖKNINGS-BEHÖV

standard och grundläggning spelar roll för vibrationerna. En jämn bana minskar risken för vibrationer. Vibrationsdämpande åtgärder kan utföras genom olika typer av vibrationsisolering av spåren.

Förorenad mark

Inom FÖPområdet har det funnits verksamheter som kan ha gett upphov till potentiella föroreningar. Bland de kända områdena med föroreningar kan särskilt lyftas fram stråket längs med Bohusbanan. Här har genomförts vissa saneringsåtgärder i samband med att pendelparkeringen iordningställdes. Ytterligare föroreningar i anslutning till spårområdet kan antas finnas. Kommunens handlingsplan för hantering av förorenade områden uppdateras under 2019.

Det kan nämnas att ABC-fabriken var lokaliserad till vad som idag är City Gross affärsområde.

Miljökvalitetsnormer

En miljökvalitetsnorm ska omfatta ett visst geografiskt område, vilket kan vara exempelvis hela landet, en kommun, ett mindre geografiskt område eller ett särskilt objekt. Miljökvalitetsnormerna för luft gäller generellt för luften utomhus i hela landet med vissa undantag bland annat för områden där människor normalt inte vistas.

Nordre älvs kemiska status är klassad som "uppnår ej god" på grund av kvicksilver samt PBDE och dess ekologiska status klassad som "måttlig" på grund av reglering av flöden i älven som påverkar växt- och djurliv.

Enligt vattendirektivet gäller att en plan inte får medföra att en recipients status försämras eller att den

försäkras att MKN uppnås, det så kallade icke-försämringskravet (Vattenmyndigheterna, 2018). Detta kan exempelvis avgöras utifrån ökade föroreningshalter i dagvattnet på grund av en exploatering, försämrade av framkomlighet i vattendrag eller ökade flöden till vattendrag med negativ påverkan på dess status.

För förtätning av redan exploaterade områden (med få eller inga reningsåtgärder) kan relativt enkla medel innebära en förbättring av vattenkvaliteten. Detta kan exempelvis vara att anlägga skelettjordar, trädplanteringar eller andra grönytor dit dagvatten kan avledas för rening innan avledning till befintligt ledningsnät.

I FÖPområdet anges den gröna strukturen på mark- och vattenanvändningskartan samt mer i detalj i Grönstrukturplanen. Att öka andelen grönytor i befintligt exploaterade områden samt att lyfta fram grönytor samt fördröjning tidigt i kommande planering och exploatering är en viktig del i att nå FÖPens mål.

Inom FÖPområdet föreslås endast ett nytt mindre verksamhetsområde för industri alternativt handel i norr mot Rollsbo.

Luftkvaliteten inom FÖPområdet är lika skiftande som ortskaraktären i sig. I centrala Ytterby har vägtrafiken från väg 168 och Torsbyvägen en direkt påverkan på luften i närområdet medan ytterområdena sannolikt påverkas mer av alla de utsläppskällor som gemensamt bidrar till rådande bakgrundshalter. Det finns dessvärre knapphändigt med luftanalyser för att säkert kunna lokalisera och kvantifiera problemen i centrala Ytterby. Det som kan förväntas försämrade luftkvaliteten ytterligare inom området i samband med förtätning är ökande trafik på befintliga vägar men också ett mer slutet gatunät som påverkar luftväxlingen. Lokalt förbättrande aspekter rör minskande fordonstrafik på befintliga vägar genom utbyggnad av nya vägar och det faktum att

Riktlinjer miljö kvalitetsnormer vatten

I samband med framtagande av VAD-utredningar kopplat till planläggning ska MKN för vatten utredas

Riktlinjer strålning

- I samband med geoteknisk utredning bör radon utredas
- För att möjliggöra exploatering centralt väster om Bohusbanan behöver kraftledningar delvis markförläggas

Riktlinjer farligt gods

Vid kommande planläggning inom det aktuella avståndet från Bohusbanan ska en riskbedömning göras. Eventuellt kan en övergripande riskbedömning göras för Bohusbanan

Riktlinjer miljö kvalitetsnormer luft

Vid planläggning av bostäder, skolor eller förskolor vid Marstrandsväden eller norra Torsbyvägen ska luftkvaliteten utredas samt placering av byggnader studeras

fordonstrafiken på sikt kan förväntas ge mindre utsläpp med övergång till nya drivmedel.

Luftkvalitet och trafikbuller

För såväl luftkvalitet som buller finns indicier som talar för påståendet att luft- och ljudmiljö i Ytterby och intill väg 168 i synnerhet, är dålig i förhållande till miljö kvalitetsnormer och trafikbullerförordningen. Det uppfattas också en viss oro för både buller och luftföroreningar från de boende i centrala Ytterby. Något uppdaterat underlag finns i dagsläget inte avseende luftkvaliteteten i Ytterby då inga djupare analyser gjorts inom FÖPområdet. Luftövervakningen i kommunen ombesörjs av luftvårdsförbundet i Göteborgsregionen som regelbundet utför övergripande utredningar. Centrala Ytterby behöver uppmärksammas i kommande utredningar av kvävedioxid och partiklar. I samband med planläggning av bostäder, förskolor eller skolor längs med Marstrandsvägen eller norra delen av Torsbyvägen ska det aktuella projektet beakta hur det påverkar luftkvaliteten genom relevanta undersökningar.

Radon

Läs mer: PM geoteknik och bergteknik bilaga 12

Radon från marken är den vanligaste källan till radon i byggnader. Det finns alltid tillräckligt med radon i marken för att gällande gräns- och riktvärden för radon ska kunna överskridas i en byggnad, om konstruktionen är otät mot marken. Detta gäller även i så kallade lågriskområden. För att bedöma hur stor radoninträngning i en byggnad kan bli krävs därför utredning med mätningar på aktuell plats. Byggherren har alltid möjlighet att utgå från att projektera en radonsäker husgrund för att på så

vis undvika eventuella krav på radonriskutredning.

Den enda kända hälsoeffekten kopplat till radon är lungcancer och risken ökar dramatiskt i kombination med rökning. Risknivån avgörs av omfattningen av den samlade stråldosen. Det är alltså radonhalten i den inomhusmiljö som människor använder mest som har störst betydelse för hälsan.

För att begränsa hälsoriskerna med radon är det viktigt att känna till markförhållandena och markens innehåll av radongas liksom egenskaperna hos det täktmaterial som används till byggnader eller som fyllnadsmassor. Kungälv kommun har idag ingen detaljerad radonriskkarta och det finns endast knapphändig information om FÖP-området. Områdena Komarken och Ulvesund har efter undersökningar identifierats som så kallade lågriskområden.

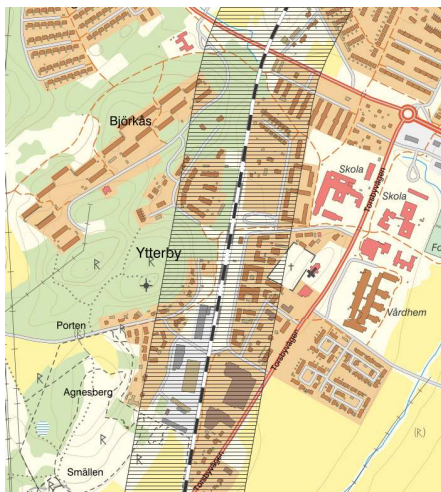
Kungälv kommun sydvästra delar och längst upp i norr är områden med risk för höga radonhalter baserat på berggrundens innehåll av uran. Länsstyrelsens undersökning beträffande radon i grundvattnet visar inte på något område med risk i Kungälv kommun. Området i sydvästra delen av kommunen där risk för radon finns har till största delen allmän vattenförsörjning, vilket minskar problemet. Det är dock svårt att dra slutsatser beträffande risker för radon i grundvattnet utan att utföra platsspecifika prover och detta saknas för flera områden i Kungälv kommun. Radon i brunnar kan minskas genom kraftig luftning i radonavskiljare eller med andra metoder. För att undvika höjningar av radonhalten inomhus måste avgående gas ledas bort från bostaden.

Annan strålning

Transformatorstationer och kraftledningar avger elektromagnetisk strålning som man behöver ta hänsyn till

i bostadsplaneringen. FÖPområdet genomkorsas av ett antal kraftlinjer varav ett par av dem är så pass stora att skyddsavstånd till bostäder blir nödvändigt. Det finns också åtgärder att vidta som t.ex. markförläggning eller eventuellt flyttning av faser inom kraftlinjen. Även Bohusbanans kraftledning behöver beaktas, strålningen från denna är inte möjlig att åtgärda lika enkelt som andra linjer. Riktvärdet för elektromagnetisk strålning som Kungälv's energi och miljöenheten förhåller sig till är 0,2 µT. Forskningen kring risker med elektromagnetisk strålning vilar inte till fullo på fast grund men riktvärdet säkerställer en hälsosam miljö.

Antenner för mobiltelefoni kräver idag inga skyddsavstånd men en hälsoskyddsbedömning i det enskilda fallet är ändå ofta önskvärd. Det förekommer fall med klagomål på mobiltelemaster som med sin blotta närhet till människors bostäder skapar oro. Eftersom inga kända hälsorisker kan relateras till antennerna är det svårt att i efterhand motivera en flytt av dessa till alternativa platser.



FARLIGT GODS ZON PÅ 150 M FRÅN BOHUSBANAN DÄR RISKBEDÖMNING SKA GÖRAS VID EXPLOATERING

Farligt gods

Södra Bohusbanan och E6 är transportleder för farligt gods inom Kungälv's kommun. Detta ställer särskilda krav på avstånd och utformning av ny bebyggelse längs med dessa stråk.

Inom FÖPområdet är det exploatering längs med Bohusbanan som är aktuell. I enlighet med ÖP2010 ska Länsstyrelsens riskpolicy beaktas som anger att en riskbedömning ska göras vid exploatering inom 150 meter från farligt godsled.

Vid väg 168 kan risk för farligt gods förekomma och behöver hanteras vid planläggning.

Då FÖPens strategi är att förtäta centralt vid Bohusbanan inom den urbana zonen och att utnyttja marken effektivt blir frågan om hur nära Bohusbanan det går att exploatera viktigt. Närmast Bohusbanan bör verksamheter med låg persontäthet placeras och handel och centrumverksamheter längre bort. Bostadsbebyggelsen kan t.ex. utformas som stängda kvarter. Närmast järnvägen kan parkeringshus placeras som skydd. Ett Säkerhetsområde för järnväg anges till 40 meter för bostäder, skola och förskola. Inom 30 m från Bohusbanan bör annars all bebyggelse undvikas. Hur omfattande skyddsåtgärder som krävs beror på exploateringsgraden och ska utredas i detaljplanarbetet.

Jordbruk

Ett antal jordbruk bedrivs i området som ju har både tätorts- och landsbygdskaraktär. Över lag kan dessa verksamheter uppfattas som störande fenomen och ge upphov till konflikter när tätorten växer och kryper närmare. Generella problem rör sig om dålig lukt från gödsel och djurhållning, allergiaspekter och buller

med mera. De flesta jordbruksrelaterade verksamheter omfattas av någon form av skyddsavstånd till annan bebyggelse.

Hästhållning

Kongahälla ridsällskap har sin verksamhet inkluderande gård, hags- och ängsmark och ridstigar inom FÖPområdet. En utgångspunkt i planläggning för FÖPen är att befintlig ridskola centralt i Ytterby kommer att flytta. Detta innebär att central kommunal mark kan exploateras samt att konflikten mellan hästhållning och bostadsbebyggelse elimineras.

Verksamhetsområden

Inom FÖPområdet föreslås nytt verksamhetsområde endast i gränsen mot Rollabo i nordost. Exploatering av bostäder intill befintlig eller nytt verksamhetsområde kan försvåra framtida expanderings av industrin samt att klagomål på buller och lukt med mera kan uppstå. Verksamheter som föreslås inom centrumbebyggelsen är av karaktären icke störande.

Klimatanpassning

Vid planläggning och bygglovsärenden ska bebyggelse lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med

Riktlinjer jordbruksmark

Vid planläggning intill jordbruksmark ska en väl tilltagen buffertzona finnas mellan bostadsbebyggelse och jordbruksmark

hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt risken för olyckor, översvämning, skred och erosion. PBL ger kommunen möjlighet att reglera skyddsåtgärder för att motverka dessa risker.

I samband med framtagande av FÖPen har en Grönstrukturplan gjorts för FÖPområdet.

I den här grönstruktur övergripande studerats samt hur dagvattenfrågan kan hanteras. Områden där dagvattenfördröjning behöver ske har pekats ut. Synergieffekter som kan uppnås vid anläggning av grönytor är att kunna hantera höga flöden på markytan i samband med skyfall. Bebyggelsen inom FÖPområdet har lokaliserats till mark som bedömts lämplig ur ett övergripande perspektiv avseende klimatanpassning.

Inom FÖPområdet finns ett flertal områden med risk för stående vatten vid skyfall, mestadels i området kring Ytterbybäcken men även nordväst om Östra porten. Några av dessa områden reserveras för dagvattenhantering i form av exempelvis översvämningssytor samt en våt damm. Detta kan även ha positiv effekt på områden nedströms.

Samhällsviktig verksamhet inom de centrala delarna av Ytterby inkluderar flera skolor och två äldreboenden. Skyfallskarteringen (se bilaga 2) visar på viss vattenansamling vid dessa verksamheter men endast äldreboendet Attendo Stationsgatan och Ytterbyskolan uppvisar risk för större översvämning där det bedöms vara markant risk för svårigheter vid eventuell evakuering och där skador kan uppkomma på byggnaden.

Dessa verksamheter delvis bör skyddas mot skador som påverkar driften av verksamheterna. Vidare bedöms särskilt utsatta individer nyttja verksamheterna varför krisberedskap bör finnas i händelse av översvämning för att skydda dessa individer.

Skyfallskarteringen har gjorts utefter dagens förutsätt-

ningar efter exploatering med nya höjdsättningar och mer andel hårdgjorda ytor ändras förutsättningarna. Detta innebär att nya skyfallskarteringar behöver göras.

Ett varmare klimat kan innebära nya sätt att använda stadsmiljön med nya krav på gröna lösningar, behov av skugga under varma perioder hantering av regn under andra. FÖPen pekar ut grönytor och parker i stadsmiljön i Grönstrukturplanen.

Riktlinjer klimatanpassning

I samband med planläggning av grönytor ska möjligheten till hantering av skyfallsflöden beaktas i enlighet med dagvattenplanen

KOMMUNAL SERVICE

Grundskolor/förskolor

Befintliga förhållanden och förutsättningar

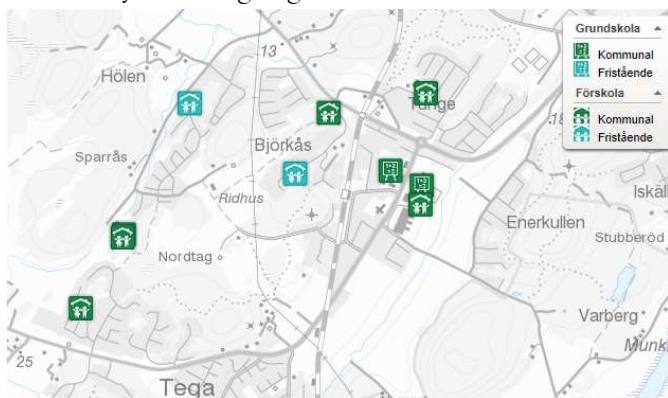
I Ytterby finns följande skolor idag (2019).

Ytterbyskolan (åk 7-9) har ca 500 elever med ett upptagningsområde som omfattar Ytterby, Kärna, Hålda och Marstrand. Skolan har ett stort renoveringsbehov.

Kastellegårdsskolan (åk f-6) har ca 525 elever.

Sparråsskolan (åk f-6) har en kapacitet för 380 barn och ett allaktivitetshus med fullstor idrottshall samt utrymme för 4 st förskoleklasser.

I Ytterby finns idag ingen fristående skola.



I YTTERBY FINNS I NULÄGET 5 ST KOMMUNALA FÖRSKOLOR OCH 2 ST PRIVATA.

Föreslagna förändringar enligt FÖPen Skolor

En fördubblingen av antalet invånare i FÖPområdet innebär på sikt krav på ombyggnad/nybyggnad av skollokaler.

Fördubblingen av antalet invånare fram till 2050 bedöms generera ett kapacitetsbehov motsvarande en ny skola i Ytterby. FÖPen föreslår ingen ny lokalisering

för skola utan i enlighet med FÖPens inriktning förslås effektivare markanvändning och högre exploateringsgrad, dock utan att sänka krav på omfattning av friytor.

I första hand kan förtätning/ombyggnad av Ytterbyskolan /Kastellegårdsskolan prövas genom påbyggnad från 2 till 4 våningar. Skolorna ska klara krav på att vara energieffektiva, moderna verksamheter, samtidigt ska tillräckliga friytor finnas. För Kastellegårdsskolan föreslås enligt kommunens lokalbehovsanlys (2018), ombyggnad 2024. Viktiga begränsningar för skolor är inte bara antalet lokaler utifrån undervisning utan även skolmatsal, idrottshall och textil/träslöjd.

Skolorna fyller även en viktig funktion avseende helg- och kvällsaktiviteter och samverkan med kulturskolan, idrott, och föreningsaktiviteter.

Den nybyggda Sparråsskolan inrymmer en förskola men dess lokaler kan på sikt bytas mot skola, när ny förskola byggs. På sikt kan skolor komma att utformas på nya sätt enligt framtida behov och krav.

Förskolor

Kommande exploatering inom FÖPområdet innebär att nya förskolor behöver byggas kopplat till nya större bostadsområden. Förskolor kan med fördel placeras nära skolor för visst samutnyttjande av bl.a. lokaler. Förskolor ska placeras så att de underlättar det dagliga livet för föräldrar med hämtning och lämning kopplat till stationssamhället, där gång och cykel samt kollektivtrafik är de huvudsakliga transportsätten. Förskolorna ska vara yteffektiva för moderna verksamheter med höga krav på energieffektivitet, men även med bra friytor för barnen.

Ytterby behöver bli långsiktigt självförsörjande avseende förskolor för att minska belastning på huvudorten.

Bibliotek

Förutom Mimers hus i centrala Kungälv, finns det fyra filialbibliotek i Kungälv kommun. Dessa finns i Disseröd, Kärna, Marstrand och Ytterby som även är skolbibliotek för orten.

Kungälv kommun arbetar med att utveckla biblioteken till att bli så kallade meröppna bibliotek. Detta innebär att användare som ansluter sig till tjänsten får tillgång till biblioteket under tider då det inte normalt är bemannat.

För att nå målen i FÖPYtterby är biblioteket en viktig del i ett attraktivt stationssamhälle. Biblioteket är en viktig målpunkt och mötesplats som bör placeras vid ett torg eller en park.

Kultur

Inom kulturverksamheten samordnas kulturskola och allmän kulturverksamhet.

Kulturskolans uppdrag är att erbjuda barn och ungdomar undervisning i instrument, ensemble, sång, dans, teater och kör. Kulturskolan har även ett uppdrag att synas och höras i kommunens alla delar. Verksamhetens utvecklingsarbete fokuserar på samarbete med andra kulturverksamheter, skola och föreningsliv samt en utveckling av kursutbudet. Målsättningen är att nå ut till alla barn i kommunen och att kunna möta alla barn utifrån deras behov och förutsättningar.

Allmänskultur är programverksamhet som konserter, bio, föreläsningar, teaterföreställningar, konstutställningar, skapande aktiviteter, offentlig konst och kulturarvsfrågor. Verksamheten har ett särskilt fokus på barn och unga samt arbetar nära bibliotek och kulturskola. Flera projekt inom kommunen, och i samarbete med

externa parter, samordnas och projektleds genom allmänkulturen.

Föreslagna förändringar enligt FÖPen

Kulturen är en del viktig del av ett attraktivt boende samt att uppnå målen om social hållbarhet. FÖPen ger genom utveckling av de allmänna platserna samt genom att styra mot en blandning av bostäder och verksamheter/lokaler förutsättningar för att kulturen ska kunna utvecklas.

Bostäder för alla Äldreomsorgen

I Ytterby ligger Ytterbyhemmet med äldreomsorg. I Kungälv finns ett behov av fler vård- och omsorgslägenheter. För Ytterbyhemmet sker en utbyggnad med 12 lägenheter. Detta ligger i inom 500m från stationen och det finns möjlighet till fler våningar i detta läge.

Ordinärt boende, bostäder med god tillgänglighet och Trygghetsbostäder

Ordinärt boende avser alla bostäder som inte omfattas av särslagstiftning. Många äldre bor i ett bostadsbestånd

där den fysiska miljön är mindre bra för kvarboende vid beroende av stöd eller vård och omsorgsinsatser. Tillgängligheten i äldre bostadsområden är generellt sett sämre än i nybyggda områden. Förutsättningarna för hemtjänst och sjukvård i hemmet kan vara komplicerade men även obefintliga. Bostadsanpassningar är i vissa fall nödvändiga.

Närhet till affärer, kommunal service, vårdcentral och kulturutbud är betydelsefull. Träffpunkter och dagverksamheter är viktiga komplement till anhörigstöd och hemtjänst för att kunna möjliggöra och förlänga kvarboendet i det egna hemmet eller i bostäder anpassade för äldres behov.

Riktlinjer kommunal service

- Skolor och förskolor ska placeras samt utformas så att barn och ungdomar ska ha tillgång till trygga och hälsosamma skolmiljöer. Förskolor och skolor ska kunna nås via trygga gång- och cykelvägar
- Vid planering av bostadsområden ska behov och möjlighet att bygga förskola studeras
- Förskolor ska placeras så att de underlättar det dagliga livet för föräldrar, med hämtning och lämning kopplat till stationssamhället där gång och cykel samt kollektivtrafik är de huvudsakliga transportsätten
- Förskolorna ska vara yteffektiva för moderna verksamheter med höga krav på energieffektivitet, men även med bra friytor för barnen

- I nya bostadsområden ska det finnas bostäder för alla. Med detta menas hyresrätter och bostadsrätter men också behovet av bostäder för unga, bostäder med bra tillgänglighet för äldre samt bostäder enligt LSS
- Leveransår behöver koordineras väl med aktuella behovsår för att undvika brist eller överskott av skolplatser vilka båda medför onödiga ytterligare kostnader. Detaljplan behöver upprättas i god tid innan för att möjliggöra byggstart i rätt tid

Riktlinjer idrott och kultur

- I samband med byggnation och utbyggnad av skolor ska möjligheten att använda lokalerna till föreningsverksamhet prövas, så att de ska kunna användas av allmänheten, kvällar och helger
- Möjligheten att placera kulturverksamheter centrala bottenvåningar ska studeras, exempelvis bibliotek
- Idrottshallar ska dimensioneras efter både skolors och föreningslivets behov
- Gym bör placeras nära kollektivtrafik då de används en stor del av dygnet och bör vara tillgängliga för människor med varierande förutsättningar
- Trygghetsperspektivet är viktigt att beakta till och från aktiviteter och på motionsrundor.

Det är av vikt att nya lägenheter med god tillgänglighet, nära servicecentra och kollektivtrafik, byggs kontinuerligt i alla Kungälvss serviceorter/kommundelar. Det möjliggör kvarboende för de äldre i sin kommun och kan ge en generationsväxling då de äldre säljer sina hus för att köpa/hyra en lägenhet.

Ungdomslägenheter

Det finns ett stort behov av små bostäder för ungdomar, bostäderna kan ligga i vanliga bostadshus.

Kommunen disponerar 9 st. ungdomslägenheter totalt i kommunen, det är mindre lägenheter om 1 r o k, vissa med dusch i källaren. De ungdomar som bor i dessa lägenheter får stöd från utförarenheten efter beslut.

LSSboende - Lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade

Här finns enheter som utför beviljade insatser bostäder med särskild service, personlig assistans, ledsagning, korttidsvistelse och korttidsutlysning.

Beskrivning av olika boendeformer

Det finns tre former av boende med särskild service för personer med intellektuella eller psykiska funktionsnedsättningar.

- Gruppboende
- Serviceboende
- Särskild anpassad bostad enl. LSS.

Behovet av gruppboende enl. LSS för intellektuellt funktionsnedsatta har under flera år varit större än tillgången. Kommunen har ett fortlöpande behov att få fram bostäder för personer som behöver särskilt stöd. Kön till sådana bostäder är idag relativt lång i förhållan-

de till de planerade leveranserna av nya bostäder.

Föreslagna förändringar enligt FÖPen

FÖPen pekar inte ut särskilda platser för bostäder för alla och det som ryms inom det begreppet, utan dessa förväntas planeras för inom de områden som FÖPen pekar ut för bostäder.

Föreningsliv

Fritid Kungälvss primära uppdrag är att på olika sätt och inom olika områden främst svara för och stödja fritidsverksamhet i olika former för barn och ungdomar 7-20 år.

Föreningslivet i kommunen står, med sitt breda och varierade utbud av aktiviteter, för den största insatsen när det gäller all fritidsverksamhet för barn och unga i kommunen. Fritid Kungälvss viktigaste och huvudsakliga uppgift blir därför att på olika sätt och i olika sammanhang underlätta och stödja kommunens föreningsliv. Stödet från Kungälvss Kommun visar sig bland annat genom olika typer av bidrag men även genom att kommunen upplåter olika fritidsanläggningar för sport-, rekreations- och mötesverksamhet till subventionerade priser. Här kan bland annat nämnas konstgräs och naturgräsplaner för fotboll, idrottshallar för inomhusidrotter som ex. handboll, innebandy, gymnastik, volleyboll och Friidrott. För is-idrotter, finns anläggningar för Ishockey, konståkning och bandy.

Föreslagna förändringar enligt FÖPen

FÖPen pekar ut Ytterns idrottsplats i mark- och vat-

tenanvändningskartan. Dessutom lyfts områden som möjliggör uthusaktiviteter fram i Grönstrukturplanen.

TUM - Trygga ungdomsmiljöer

TUM- arbetet tar sin utgångspunkt från att varje människa kan och vill ta makten över sitt eget liv. Att vara i kontroll av sitt liv innebär för TUM att de barn och ungdomar som de arbetar med använder sin fritid till att växa, utvecklas och förverkliga sina innersta bilder av vilka de vill vara. TUM:s verksamhet syftar således till att bryta psykosocial ohälsa och utanförskap hos ungdomar. Detta ska göras genom att öka det sociala kapitalet hos dem.

Fritidsgårdarna har sin verksamhet i de flesta fall i skollokaler i de olika kommundelarna. De bedriver ungdomsverksamhet för i första hand barn och unga. Inom FÖPområdet finns Ytterby fritidsgård vid Ytterbyskolan.

8| KONSEKVENSER

I detta kapitel redovisas sammanfattningar av de analyser som utförts för att beskriva vilka konsekvenser ett genomförande enligt FÖPen kan komma att innebära.

En ekonomisk konsekvensanalys (EKA) har tagits fram internt av kommunen och ligger som bilaga 10. Även den sociala konsekvensanalysen har tagits fram internt och ligger som bilaga 9.

Miljökonsekvensanalysen har tagits fram av Norconsult och ligger som bilaga 8.

Ekonomiska konsekvenser

Den ekonomiska konsekvensanalysen tittar på vilket värde som den exploatering som FÖPen anger genererar både för privat och kommunal mark samt vilka kommunala kostnader den innebär avs. t.ex. vägar, gång- och cykelbanor eller parker.

I Ytterby finns det relativt stora möjligheter att förtäta inom befintlig bebyggelse. Att förtäta är positivt ur ett ekonomiskt perspektiv då befintlig infrastruktur kan nyttjas. I de fall där kapaciteten överskrids krävs dock nya investeringar på gator, gång- och cykelbanor, vatten och avlopp m.m.. FÖPens vision är att stationssamhället Ytterby är en självklar del av Storgöteborg och en entrépunkt till Bohuslän. För att lyckas med detta krävs stora investeringar som på sikt resulterar i goda ekonomiska effekter för Ytterby. Cirka 2 000 nya bostäder föreslås vilket beräknas ge cirka 4 500 nya invånare. FÖPens mål är dock 6 000 nya invånare, differensen beror på att FÖPen har räknat med detaljplaner i byggnationsskede som har vunnit laga kraft, vilket denna ekonomiska konsekvensanalys inte har gjort. Nya invånare, arbetsplatser och service inbringar skatteintäkter och utbyggnad av FÖPen genererar intäkter vid försäljning av planlagd kommunalägd mark. Genomförandetiden

för utbyggnaden av FÖPen bedöms till cirka 30 år, vilket medför en utbyggnadstakt på cirka 65-70 bostäder per år.

En bedömning av ekonomiska konsekvenser för FÖPen är mycket osäker då den är översiktlig och bedömer konsekvenser på lång sikt. När nya detaljplaner planeras görs en mer detaljerad ekonomisk bedömning av intäkter och kostnader.

FÖPen innehåller tio föreslagna utbyggnadsområden. Inom 500 metersradien från tågstationen föreslås det en högre och tätare bebyggelse som innefattar bostäder i form av lägenheter men även en del kontor, handel och service. Utanför 500 metersradien föreslås det bostäder i form av lägenheter men även en mindre del radhus/kedjehus och inte lika hög och tät bebyggelse som den inom 500 metersradien. Tanken är att bygga ut områdena inom 500 metersradien först och sedan gå vidare med områdena utanför 500 metersradien. Både äganderätt, hyresrätt och bostadsrätt föreslås för att locka olika typer av målgrupper. Vid byggnation av lägenheter skapas generellt en flyttkedja där en del äldre invånare flyttar till lägenheterna från sina villor. Detta medför ofta att villan blir tillgänglig för yngre invånare, oftast med barn, vilket skapar ett effektivt utnyttjande av bostäder. Nya lägenheter, kontor, ny handel och service inom 500 metersradien medför ett rikare utbud, fler arbetstillfällen och medför sannolikt även att befintlig handel och service får ett större kundunderlag.

Värdet (intäkten) av utbyggnadsområdenas byggrätter bedöms grovt hamna på cirka 800 miljoner kronor. Kostnaden (exempelvis utbyggd infrastruktur och parkområden) inom utbyggnadsområdena bedöms grovt hamna på cirka 260 miljoner kronor. Alla utbyggnadsområden bedöms genomförbara då de beräknas ha högre intäkter än kostnader. Exploateringsnettot för utbyggnadsområdena beräknas till cirka 540 miljoner

kronor. Exploateringsnettot för kommunens del (kommunen planerar att äga cirka 65 procent av utbyggnadsområdena) bedöms till cirka 350 miljoner kronor. Den totala kostnaden för kommunala följdinvesteringar som krävs för genomförandet av FÖPen bedöms till cirka 710 miljoner kronor. Stadsbyggnadsnettot (kommunens exploateringsnetto – kommunens följdinvesteringar) resulterar därmed i en förlust på cirka 360 miljoner kronor. Förlusten bör finansieras med hjälp av skattemedel. Efter samrådsskedet beslutade kommunstyrelsen att de områden som förelogs för exploatering på Statens fastighetsverks mark, ska utgå. Det innebär att kommunens stadsbyggnadsnetto bedöms till cirka 450 miljoner kronor i förlust.

Sociala konsekvenser

Den sociala konsekvensanalysen (SKA) beskriver de sociala konsekvenserna av den fördjupade översiktsplanen för Ytterby (FÖP), och utvärderar de värden och behov som tillkommer med förändringen av området. Analysen är framåtsyftande och bör fungera som stöd i den fortsatta planeringen av området.

En övergripande analys av FÖP:ens mål har utförts utifrån två teman: delaktighet och tydlighet.

Analysen av planförslaget har genomförts med stöd av Göteborgs stads modell för social konsekvensanalys.

SKA:n utgår från fyra teman: **Vardagsliv, Sammanhållen stad, Identitet och Samspel**, som alla har tydliga kopplingar till FÖPens mål.

För varje tema lyfts även eventuell förbättringspotential samt rekommendationer för det fortsatta arbetet med planområdet.

Utifrån analysen av FÖPens påverkan på människors vardagsliv rekommenderas, att förtydliga stråk och

kopplingar. Krav på handel och aktiva fasader i utpekade stråk, där kan även kommunal service placeras. Samutnyttjande av lokaler krävs för att människor i olika skeden i livet och med olika bakgrund ska kunna mötas. För att uppnå en sammanhållen stad krävs tydligare entréer till centrala Ytterby. Offentliga mötesplatser behöver tillgänglig- och synliggöras. Centrala områden behöver planeras genom funktionsblandning. Grönska ska ge en öppen och trygg känsla. Byggnader planeras utifrån den mänskliga skalan. Det krävs också en fördjupad analys av otrygga och trygga platser.

Analysen av Ytterbys identitet kräver ett utökat dialogarbete i kommande detaljplanearbete där kartläggning av utomståendes syn på Ytterby tas med. FÖPen stöttar det som är bra och värdefullt för invånarna och förbättra det som är viktigt för invånarna och det allmänna intresset. Det är också viktigt att arbeta vidare på Ytterbys unika attraktionskraft i och med dess kulturmiljö. Det finns en oro hos dagens Ytterbybor att när den önskade befolkningsökningen på sikt är inflyttad, kommer det att påverka människors känsla av anonymitet där orten tidigare präglats av igenkänning. Dessutom finns en oro för att bebyggelsen kan skada naturvärden. Detta är viktigt att ha med sig. Det kommer att bli en högre exploatering än dagsläget, men den kommer kunna innebära mer livskvalitéer. Det är viktigt att visa på utvecklingen av fler grönområden av hög kvalitet, samt utveckling av befintliga motionsslingor och fritidsaktiviteter. De naturnära rekreationsområdena behöver tillgängliggöras för större attraktionskraft. Detta gäller t.ex. området vid älven och Ytterbys grönområden i stort.

Under byggskedet kan centrala delar bli mer svårtillgängliga och svårare att överblicka på grund av byggstaket och allmänt mer rörigt till följd av byggnation. Detta kan få konsekvenser för bland annat välbefinnan-

de, trygghet och barns möjlighet att röra sig utan vuxen.

Utan de strategier och tydliga politiska ställningstaganden som föreslås i FÖPen kommer sannolikt ny bebyggelse att tillkomma i mindre lämpliga lägen och därmed försvåra en hållbar utveckling. Tillgång till god kollektivtrafik kan då utebli. Likaså kan en ändamålsenlig utbyggnad inom föreslagna bebyggelseområden försvåras. Spridd bebyggelse kan istället tillkomma på båda sidor järnvägen eller utanför de föreslagna 500m och 1km ifrån stationen.

Analysen ger riktlinjer för efterföljande skeden så att FÖPens intentioner kan konkretiseras och ge de sociala effekter som eftersträvar.

Hyresrätten har en avgörande betydelse för att skapa rörlighet på bostadsmarknaden och att ge människor möjlighet att göra bostadskarriärer inom orten. Upplåtelseformerna måste blandas och hyresrätter får inte ges sämre lokaliseringar, exempelvis längs trafikerade gator för att fungera som bullerskydd. Byggherrar vill i störst utsträckning bygga bostadsrätter, och här finns problem i samband med detaljplaneprocessen. Kommunen bör utnyttja möjligheten med markanvisningar och exploateringsavtal för att säkerställa att hyresrätter i slutänden byggs blandat med övriga bebyggelse så att boende i bostadsrätter och hyresrätter ges samma möjligheter att nyttja sin omgivning.

Sammantaget bedöms ett genomförande av den fördjupade översiktsplanens intentioner med nya sammanlänkande stråk och mötesplatser kunna ge positiva effekter i ett socialt perspektiv. FÖPen ger bättre villkor för gång och cykel med fler gena, trygga stråk som binder ihop viktiga målpunkter.

Stationen blir en nod som föreslås binda ihop bägge sidor av Bohusbanan.

Miljökonsekvenser

2017-12-08 togs ett PM avseende MKB avgränsning fram som har samråtts med Länsstyrelsen. Länsstyrelsens delar kommunens bedömning om att det kan antas att genomförande av FÖPen kan innebära betydande miljöpåverkan.

Miljökonsekvensbeskrivningen behandlar FÖPen och ett nollalternativ, där nollalternativet motsvarar gällande översiktsplan för FÖPområdet.

MKB inriktar sig i huvudsak på de övergripande miljöeffekter som FÖPen ger upphov till. Vid förändringar i den omfattning som planförslaget ger upphov till, är det miljöpåverkan i stort, så kallade systemeffekter, till följd av bl.a. ökad trafik, klimatpåverkan, ökad belastning på teknisk infrastruktur som har störst betydelse. När det gäller de mer lokala effekterna i de olika utvecklingsområdena inom FÖP-området måste fortsatta studier av miljöpåverkan ske i samband med kommande detaljplanering.

Uppföljning och övervakning med avseende på miljö- och riskfrågor kommer att behövas i flera olika avseenden beroende på hur bebyggelsen i planområdet utformas. Frågor som behöver studeras närmare rör t.ex. buller, geotekniska förhållanden, markföroringar och transport med farligt gods. Hur dessa uppföljningar i detalj ska se ut kommer att kunna bestämmas först i senare skeden av planprocessen.

Miljökonsekvensbeskrivningen behandlar miljöfaktorerna **Naturmiljö, Kulturmiljö, Friluftsliv och rekreation, Landskapsbild, Trafik, Trafikbuller, Luftmiljö, Markförhållanden, Vattenförhållanden, Hälsa och säkerhet/Risker samt Naturreсурser**. Under Naturreсурser görs främst en beskrivning av hur aktuellt planförslag påverkar naturreсурser i form av jordbruksmark.

Naturmiljö

Den föreslagna utbyggnaden ligger helt och hållet utanför riksintresse för naturvården liksom utanför skyddade områden i form av Natura 2000, naturreservat och strandskyddsområden. Även när det gäller övriga dokumenterade naturvården undviks i allt väsentligt ingrepp i de viktigaste värdena. En del öppna jordbruksmarker får ge plats för bostadsbebyggelse, vilket missgynnar arter knutna till jordbrukslandskapet. Sammantaget bedöms konsekvenserna för naturmiljön som små-medelstora.

Kulturmiljö

FÖPen medför att negativa konsekvenser på kulturmiljövården kan uppstå då fornlämningar i olika delar av utredningsområdet riskeras att påverkas när ny bebyggelse uppförs. Detta gäller främst i landskapsrummen väster om Smällen samt vid exploatering på Porteberget. Vid Porteberget kan ny kunskap i form av arkeologisk utredning steg 2 vara viktig för att graden av påverkan ska kunna fastställas. FÖPen kan även medföra små till medelstora negativa konsekvenser på kulturmiljöns upplevelsevärde, beroende på hur ny bebyggelse gestaltas i övergången mellan ny bebyggelse och kulturhistoriskt värdefulla landskapsrum och miljöer såsom Södra Storängen, Smällen och Ytterby kyrkomiljö.

Friluftsliv och rekreation

Planförslagets sammanlagda påverkan på friluftslivet bedöms som liten till medelstor och i huvudsak som positiv. Detta genom att skogsområden kring bebyggelseområdena föreslås tillgängliggöras bättre. Dessutom innebär planen ett tillskott av parkmark vilket innebär ett komplement till den naturmark som finns och skapar

en större bredd av olika typer av rekreationsmiljöer.

Landskapsbild

Sammantaget bedöms FÖPen ha en medelstor till stor påverkan på landskapsbilden där det är bebyggelsen på Porteberget som har den största påverkan på landskapsbilden då den kommer bli synlig på långt håll. I vilken grad påverkan blir positiv eller negativ beror på bebyggelsens utformning.

Trafik och buller

Vid upprättande av detaljplan krävs bullerberäkningar för att säkerställa att riktvärden för buller från vägar och järnväg klaras. Detta bör göras i ett tidigt skede. Om behov finns att lägga bostadshus nära väg/järnväg så att riktvärdet för ekvivalent ljudnivå, 60 dBA, överskrids krävs bullerskyddsåtgärder.

Luft

Med prognostiserade trafikökningar beräknas halterna av kvävedioxid och partiklar öka något. De minskningar som över tiden sker av utsläppen per fordonskilometer från fordonen till följd av andra drivmedel, förbättrad fordonsteknik och minskad användning av dubbdäck, beräknas mer än väl kompensera för den beräknade haltökningen. Slutsatsen är att miljö kvalitetsnormerna kommer att klaras med stor marginal även i framtiden, och även att miljö kvalitetsmålen kommer att underskridas. När det gäller miljö kvalitetsmålen för partiklar är situationen mera osäker och behöver uppmärksammas i kommande utredningar av luftmiljö situationen i Ytterby.

Markförhållanden

Vid detaljplanering och bygglovsprövningar behöver geotekniska undersökningar utföras. Vid exploatering i närheten av Bohusbanan och Marstrandsvägen krävs djupare analys av vibrationer vid kommande planläggning. Inom planområdet har ett stort antal potentiellt förorenade områden identifierats. Flera av dessa ligger inom områden för förtätning och ny bebyggelse. Vid fortsatt planering är det därför viktigt att utreda förekomsten av eventuella markföroreningar.

Vattenförhållanden

Koncentrationer av föroreningar i dagvattnet förväntas ändras av planförslaget. Dels innebär exploatering av befintlig åkermark att koncentrationer av näringsämnen generellt minskar då belastningen är hög från jordbruk. Samtidigt ökar halterna av många andra ämnen på grund av tillförda föroreningar från exempelvis trafik samt som ett resultat av att mindre mängder vatten renas i mark vid hårdgörning. I framtiden dagvattenutredning till Grönstrukturplan ges förslag på dagvattenhantering för planområdet. Förslagen syftar till att framtida exploatering inte ska öka flödessamt föroreningsbelastningen till dagvattenssystemet, vilket i sin tur innebär att den föreslagna utbyggnaden inte försämrar möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för vatten i den berörda vattenförekomsten Nordre älv.

Hälsa och säkerhet/risker

Riskenivåerna längs Bohusbanan är höga och betydande skyddsåtgärder kan krävas vid en hög exploatering av området inom 150 meter från järnvägen. Flera av de föreslagna utbyggnadsområdena ligger inom denna zon. Hur omfattande skyddsåtgärder som krävs beror på exploateringsgraden, användningsområdet och utformningen av detta område. Detta ska utredas närmare i

detaljplanefasen. Vid fortsatt planering av ridskolans nya lokalisering, samt övrig utveckling av bostadsområden nära gårdar med djurhållning bör frågan om skyddsavstånd utredas i samband med detaljplaneringen. Med en medvetenhet om problematiken vid framtida detaljplanering bedöms aktuellt planförslag inte i någon större utsträckning öka riskerna med framtida värmeböljor.

Naturresurser

Att bebygga produktiv jordbruksmark är negativt ur ett resursperspektiv. FÖPens intentioner är att undanhålla jordbruksmark från exploatering men i de centrala lägena väger behovet av att utveckla Ytterby och få ett befolkningsunderlag som kan bära en förbättrad service och kollektivtrafik inom planområdet högre än intresset av att bevara den brukningsvärda jordbruksmarken.

9| FORTSATT PLANERING OCH ARBETE

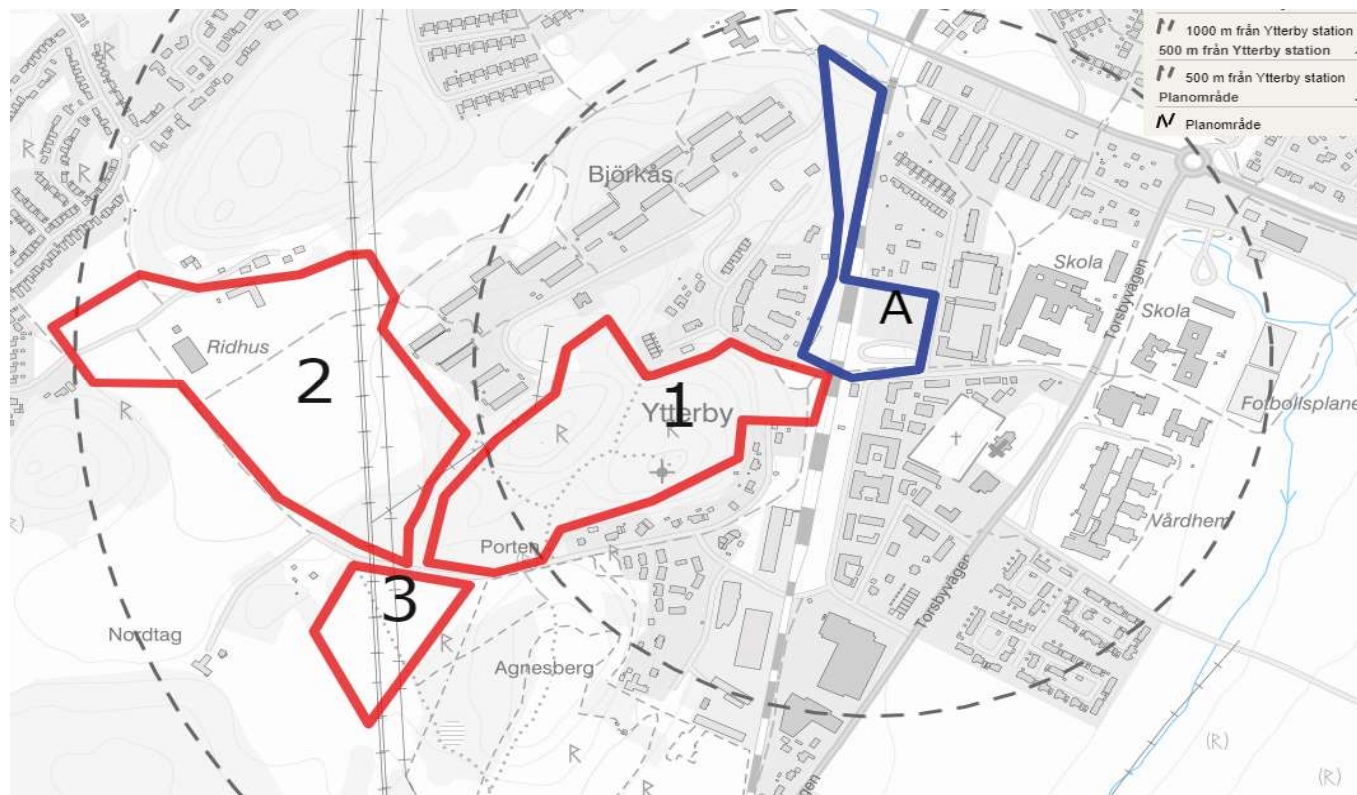
Den fördjupade översiktsplanen ska vara underlag för kommande planläggning, exploatering och utveckling av Ytterby.

Översiktsplanen ÖP 2010 i Kungälv utgår från att utvecklingen ska vara hållbar och planeringen strävar mot ett samhälle i balans. Att klara omställningen till ett hållbart samhälle kräver åtgärder på flera områden, där kommunen har ett stort ansvar. Några framgångsfaktorer är särskilt viktiga i genomförandefasen av FÖP är

- Politisk vilja
- Medborgardialog
- Inga avsteg från kollektivtrafikens utveckling

Här redovisas översiktligt behov av fortsatt planering och arbete som krävs för att uppnå den fördjupade översiktsplanens mål och riktlinjer.

Arbetsområden som identifierats av särskild vikt för uppfyllelse och uppföljning av utvecklingsstrategin listas nedan:



ETAPPINDELNING 1-3 FÖR EXPLOATERING AV KOMMUNAL MARK SAMT ETAPP A OMRÅDE FÖR TRAFIKINFRASTRUKTUR

Exploatering/planläggning

Den kommunala mark som föreslås för exploatering har delats in i föreslagna etapper. Etappindelning redovisas i karta.

- Detaljplanering
- Markanvisningstävlingar
- Bygglövgivning
- Arbetsprocesser för att säkerställa god gestaltning
- Fortsatt arbete för ökad social hållbarhet

I det kommande arbetet med planläggning/markanvisningstävlingar ska FÖPen och dess riktlinjer användas som underlag. Detta gäller även planläggning/exploatering av privat mark.

FÖPen utgör även ett stöd och riktlinje i kommande bygglovsgivning.

Processen avseende god gestaltning avser både arbetet inom planprocessen men även behovet av ett övergripande arbete med Kulturmiljö/Arkitekturprogram.

I det kommande planarbetet ska de sociala frågorna hanteras utifrån den framtagna sociala konsekvensanalysen (SKA).

Pågående detaljplaner och bygglov måste synkas med

FÖPens mål och inriktning t.ex. Dp Björkås, Entré Ytterby m.fl..

Infrastruktur Trafik

Kollektivtrafiken har en avgörande roll för resandet i Ytterby och det är viktigt att den kommunala trafikplaneringen synkas med den statliga/ regionala planeringen. Den fortsatta dialogen med Trafikverket, VGR/ Västrafik och GR om hur ett vidare arbete sker för att uppnå satta mål i FÖPen (och Trafikplan 2017) och Målbild tåg 2035 måste ske.

- Strategisk hantering av parkeringsfrågor
- Genomförandeplan – Samordning av planarbeten samt övriga projekt och driftfrågor
- Exploateringsavtal där x % omgivande infrastruktur ska ingå
- Dialog samverkan KUSTO, Trafikverket och VGR/Västtrafik
- Avsiktsförklaring resecentrum och stationsområdet
- Söka finansieringsbidrag, bland annat Stadsmiljöavtalet
- Väg 168 Ekelöv-Kareby – deltagande från kommunen samt dialog om väg 168
- Detaljplan för genomförande av trafikinfrastruktur centralt (Omr. A)
- Utbyggnad av Gång- och cykelbanor och i första hand mot stationen

En strategisk planering av parkeringsfrågan i Ytterby behöver tas fram. Utgångspunkten i FÖPen är att ingen markparkering ska byggas samt att parkeringshus/däck föreslås byggas längs med Bohusbanan där annan byggnation är olämplig och där dessa byggnader eventuellt kan fungera som skydd mot trafikbuller och risker p.g.a. farligt gods.

En genomförandeplan där planerade åtgärder tidsätts och synkas med etappindelningen för exploatering och även pågående planer på både kommunal och privat mark.

I tillämpliga exploateringsavtal måste det ingå en procentsats för medfinansiering för infrastruktur utanför aktuell detaljplan. I vissa fall, t.ex. vid byggnation av hyresrätter, lokaler m.m. så tas det inte ut någon med-

finansiering.

KUSTO-samarbetet kommer att verka för att Södra Bohusbanan arbetas in i nationell plan för transportsystemet. Trafikverket gör en kompletterande utredningen till Åtgärdsvalsstudien (ÅVS) Idéstudie södra Bohusbanan (2011) vilken beräknas färdigställas våren 2020. Denna kan sedan ligga till grund till nationell plan.

Finansieringen av infrastrukturfrågorna gällande trafik kan lösas med hjälp av Stadsmiljöavtal och andra bidrag. Inriktningen var i första hand söka stadsmiljöavtal hösten 2020, detta har nu skjutits fram i tiden. Det som behöver förberedas är en överenskommelse med Trafikverket och Västtrafik, för stationsområdet om trafikeringen av buss/tåg samt åtgärder som inte är på kommunal mark. En avsiktsförklaring behöver upprättas för samverkan i projekt Ytterby resecentrum och stationsanläggning med TRV och VGR/VT för att kunna komma vidare med framförallt kollektivtrafikfrågorna i Ytterby.

Stadsmiljöavtalet bidrar med ca 50 % av kostnaderna avseende "Åtgärder som främjar hållbara stadsmiljöer och skapar förutsättningar för att en ökad andel persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik eller cykeltrafik"

Motprestationen är bland annat bostadsbyggande (kommunen) och trafikering med kollektivtrafik (Västtrafik).

VGR ser Ytterby som ett bra objekt då det ligger i GRs huvudstråk.

Väg 168 Ekelöv-Kareby har en stor betydelse för Ytterby. Om planerad väglänk uteblir ändras också förhållningarna, därför är det av stor vikt att vägprojektet beskriver vad det innebär om projektet inte blir av.

Vägplanen för Väg 168 Ekelöv-Kareby pågår och val av

lokaliseringskorridor kommer att arbetas fram under 2020. Projektet har en stor betydelse för Ytterby i hänseende buller och luftmiljö.

I det centrala området runt stationen krävs planläggning för att utreda och möjliggöra den trafikinfrastruktur som krävs, avseende bussgator, parkering m.m..

Kommunen avser att prioritera utbyggnad av gång- och cykelstråk mot främst stationen så att befintliga bostadsområden som ligger längre än 100m från stationen får bättre koppling till kollektivtrafiken redan innan den centrala utbyggnaden har färdigställts. Det är viktigt att befintliga stråk breddas, säkras upp och kompletteras. Prioritering av vilka GC-banor som byggs först kommer att arbetas in i investeringsprogrammet.

Infrastruktur vatten- och avlopp

Den övergripande infrastrukturen för vatten och avlopp för en utbyggnad i enlighet med FÖPen finns redan. Det som kräver större insatser är dagvattenhantering som behöver samordnas med grönstrukturen i enlighet med Grönstrukturplanen.

- Översvämningsytor/park nya arbetssätt
- Framtida utredningar VA

Dagvattenutredningen har övergripande pekat ut områden för hantering av dagvatten t.ex. översvämningsytor och våta dammar. Det är viktigt att dessa genomförs för både ekologisk och ekonomisk hållbar hantering samt minska risken för att framtida bebyggelse skadas vid kraftigt regn.

Vid förtätning av redan befintligt bebyggda områden

med få eller inga reningsåtgärder kan enkla åtgärder som anläggning av grönytor, plantering av träd förbättra vattenkvaliteten. Stora oexploaterade områden med natur/skogsmark som t.ex. Porteberget kan kräva stora reningsåtgärder.

Genom att i tidigt skede avsätta mark för magasinering av dagvatten på strategiska platser i dammar och andra fördröjande åtgärder kan Ytterby minimera konsekvenserna av stora skyfall. Tack vare den kuperade miljön bedöms det finnas goda möjligheter att anlägga effektiva åtgärder i befintliga lågområden utmed de avvattningsstråk som finns. En robust dagvattenhantering anses speciellt önskvärt med hänsyn till förväntad framtida nederbördsökning.

Förslag till framtida utredningar VA

1. Simulering av framtida dagvattenflöden med hänsyn till planerad exploatering
2. Kontroll av ledningssystemets och dikenas kapacitet när konkreta exploateringsplaner finns framtagna (en befintlig modell över Ytterbybäcken finns vilken eventuellt kan kompletteras och uppdateras)
3. Utredning i syfte att definiera konkreta exploateringsplaners påverkan på avvattningsföretag och ge underlag till eventuell omprövning av företagen
4. Flödesmätning, mark- och eller sedimentprovtagning för att avgöra hur förändrade flöden kan påverka exempelvis ledningsnät, marköversvämning och grundvattennivåer
5. Samordning med huvudstråk för spill och vattenn

Grönytor park och rekreation/Ekosystemtjänster

Grönstrukturplanen är ett styrdokument för kommande utveckling av grönytor i Ytterby. Avsikten är att det ska vara ett levande dokument som ska revideras efterhand. Grönstrukturplanen innehåller både ytor på kommunal och privat mark. Vissa områden och förslag kommer att hanteras i kommande planläggning och exploatering medan andra är idéer som eventuellt kan förverkligas.

- Park och grönytor (friytor) enl riktlinjer
- Det krävs gemensam planering och finansiering mellan park och VA för drift och investeringar.
- För att genomföra grönstrukturplanen behöver kommunen åska pengar, söka bidrag (LONA, BOVERKET)
- Resurser (tid och pengar) hos TGP/Fritid för genomförande av stigar, bänkar m.m. utanför detaljplan

De parkytor som ansluter till, eller ingår i exploateringsområden vid nybyggnation av lokaler, bostäder, infrastruktur ska i huvudsak exploateringen bekosta. Samarbete mellan fastighetsägare och andra aktörer runt parkmarken ska undersökas och finnas med i tidiga avtal, för att tillsammans kunna utnyttja och finansiera ytor över och under mark (dagvatten och växtbäddar) och skapa en hållbar och vacker utemiljö. Det är även viktigt att i tidiga skeden beakta driftkostnader och ansvar för de olika anläggningarna.

Parkerna ska i framtiden hantera skyfall och rening/fördröjning av dagvatten. Om dessa anläggningar har flera funktioner ska finansieringen av driften delas

mellan berörda enheter (VA och TGP). Detta innebär ett tidigt samarbete mellan enheterna Plan, MEX, VA, TGP.

FÖPen föreslår flera områden för både park och över-
svämningsytor för dagvatten.

Driftbudgeten bör justeras och tydliga skötselplaner och ansvar för ytor som har flera funktioner som park, gata och dagvatten.

De pengar Trafik Gata Park (TGP) i dag har till drift är främst till skötsel och mindre underhåll. När det gäller större parkprojekt får park driftskostnadsökningar och ersättning för det ifrån projekten med 8%.

I de parkytor som kräver större markarbeten med höjdanpassning av mark för dagvatten blir det stora pengar som inte finns i parkbudgeten i dag. Det krävs gemensam planering och finansiering mellan park och VA för drift och investeringar.

För att genomföra grönstrukturplanen behöver kommunen åska pengar, söka bidrag (LONA, BOVERKET?) för ett flertal projekt, t.ex. till Kyrkebäcken som pekas ut i Grönstrukturplanen för att utvecklas i hanteringen av dagvatten. Även detta område ska i tidigt skede planeras tillsammans samarbeta med park och VA för denna gemensamma yta. Flertal ytor ägs inte av kommunen utan berör andra intressenter.

Klimatanpassning

Det övergripande tematiska tillägget avseende klimatanpassningen behöver genomföras för Kungälv som helhet. För Ytterby hantering av skyfall hanteras och samordnas inom förvaltningen.

- Åtgärdsutredning Kyrkebäcken
- Meandring Kyrkebäcken

- Strategiskt arbete fört klimatanpassning, skyfalls hantering
- Samhällsviktig service äldreboendet Attendo Stationsgatan och Ytterbyskolan uppvisar risk för större översvämning

Tidigare påbörjad och avbruten åtgärdsutredning för Kyrkebäcken behöver färdigställas. Detta för att utreda vilka åtgärder som krävs samt både vilket ansvar kommunen har och vilken enhet som ska stå som ansvarig. Studier måste göras för att konkretisera utformningen av Kyrkebäcken som grönsstråk samt hur den kan fungera som spridningskorridor. Dessutom måste utredas vilket ansvar som ligger på såväl privata fastighetsägare som befintliga markavvattningsföretag. Detta behöver ske innan nya exploateringsområden kan påkoppla dagvattenavrinning till Kyrkebäcken.

Den föreslagna meandringen av Kyrkebäcken skulle förbättra vattenkvaliteten men även förbättra förutsättningarna för öringen i bäcken. Öringens förutsättningar förbättras ytterligare genom åtgärder som att lägga ut mer sten eller plantera träd som skuggar bäcken.

Ett gemensamt ansvar i kommunen både avseende investering och drift är hantering av skyfall som inte ingår i dagvattenhanteringen i kommande exploatering. Dessa ytor kan även vara tänkta för parkytor eller dagvattenhantering.

Samhällsviktig verksamhet inom de centrala delarna av Ytterby inkluderar flera skolor och två äldreboenden. Skyfallskarteringen (se bilaga 2 översiktlig dagvattenutredning) visar på viss vattenansamling omkring alla dessa verksamheter men endast äldreboendet Attendo Stationsgatan och Ytterbyskolan uppvisar risk för större översvämning där det bedöms vara markant

risk för svårigheter vid eventuell evakuering och där skador kan uppkomma på byggnaden. Det föreslås att de verksamheter som uppvisar risk för översvämning enligt tillgänglig skyfallskartering delvis bör skyddas mot skador som påverkar driften av verksamheterna. Vidare bedöms särskilt utsatta individer nyttja verksamheterna varför krisberedskap bör finnas i händelse av översvämning för att skydda dessa individer.

Brand- och släckvatten

- Släckvattenplan

Det bör säkerställas att släckvatten kan hanteras innan det når en recipient. Framtagande av den planerade brand- och släckvattenplanen anses vara ett viktigt steg i hanteringen inom Ytterby såväl som Kungälv kommun i stort. Inom FÖPYtterby bedöms Valnäs och Rollsbo industriområde som speciellt viktiga med hänsyn till släckvatten då högre koncentrationer av föroreningar förväntas från industrier.

Övrigt

- Uppdatering och utveckling av kommunens kunskapsunderlag för kulturmiljö
- Behovsanalys och utbyggnad av offentlig service
- Arbete för ökad andel hållbart resande
- Arbete för att stärka det lokala näringslivet

BILAGOR

1. Grönstrukturplan (Norconsult 2019-01-25)
2. Översiktlig dagvattenutredning till Grönstrukturplan FÖPYtterby (Norconsult 2018-10-15)
3. Porten, Björkås och Smällen. Arkeologisk utredning etapp 1. Bohusläns museum (2014)
4. 2 kulturmiljöutredningar. Pär Connelid (2017-2019)
5. Hållbar täthet i stationssamhällen, Riktlinjer och indikatorer på hållbar täthet i stationsnära lägen i Göteborgsregionen, Exempel på hållbar förtätning i Ytterby (Spacescape augusti 2018)
6. Hela Ytterby+ (EU Projektet Special advance (Rapport 2016-11-25 Kungälv kommun)
7. Medborgardialog FÖPYtterby (2017 Kungälv kommun)
8. Miljökonsekvensbeskrivning FÖP (Norconsult 2019-04-26)
9. Social konsekvens analys FÖP (Kungälv kommun 2019-05-03)
10. Ekonomisk konsekvensanalys FÖP (Kungälv kommun 2019-02-12)
11. Mark- och vattenanvändningskarta
12. Geoteknik och Bergteknik PM (COWI 2020-01-31)(rev dec 2020) (rev feb 2021)