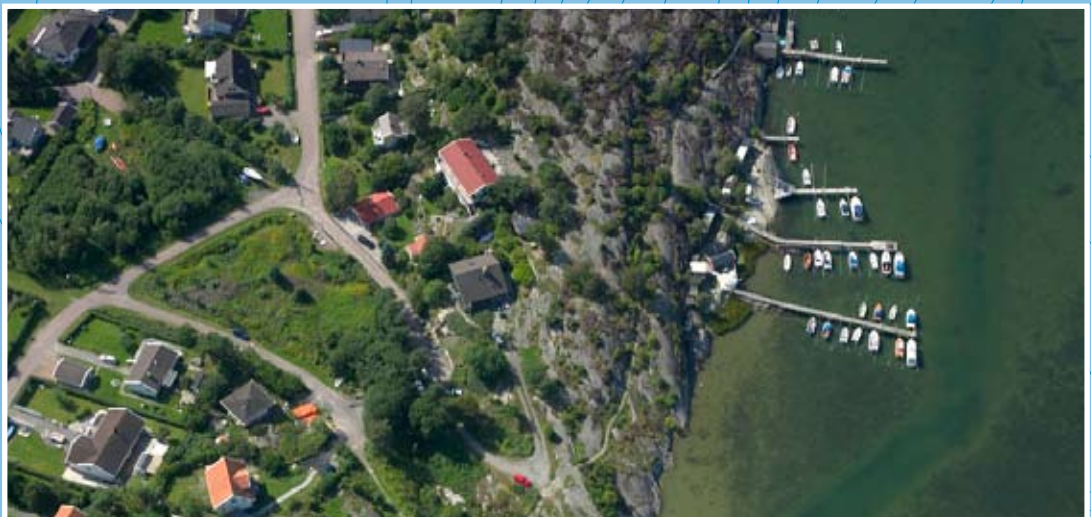


(16) TORSLANDA

BESKRIVNING AV STADSDELEN

MARS 2008



ARBETSGRUPP FÖR BESKRIVNING AV STADSDELEN (16) TORSLANDA

**STADSBYGGNADSKONTORET, DISTRIKT NORR: ANDREAS LIDHOLM
STADSDELSFÖRVALTNINGEN TORSLANDA: LEIF TÄLL**

FOTO: ANDREAS LIDHOLM

**PROJEKTLEDARE SAMTLIGA 21 STADSDELSVISA BESKRIVNINGAR
STADSBYGGNADSKONTORET, ÖVERSIKTSPLANEAVDELNINGEN**

ETT LOKALT PERSPEKTIV

BESKRIVNINGEN AV STADSDELEN - ETT UNDERLAG FÖR PLANERING

Stadsbyggandet innehåller flera perspektiv, dels det lokala genom den enskildes livsmiljö, dels det övergripande utifrån hela staden och även Göteborgsregionens utveckling. Beskrivningar utifrån det lokala perspektivet har tagits fram för varje stadsdelsnämndsområde och är underlag för planering av stadens utveckling och utbyggnad. Syftet är att förstå de olika stadsdelarnas särskilda karaktärer, styrkor och behov samt att ge ett kunskapsunderlag och en introduktion till stadsdelens liv och miljöer. De stadsdelsvisa beskrivningarna är värdefulla som introduktion till stadsdelen för stadens invånare, kommunala förvaltningar, företag och m fl.

Beskrivningarna (tidigare kallade lokala program) har tagits fram under 2006-07 i samarbete mellan Stadsbyggnadskontoret och de 21 stadsdelsförvaltningarna. Beskrivningarna finns tillgängliga på Stadsbyggnadskontorets hemsida och finns även på stadsdelsförvaltningarna samt på Stadsbyggnadskontoret.

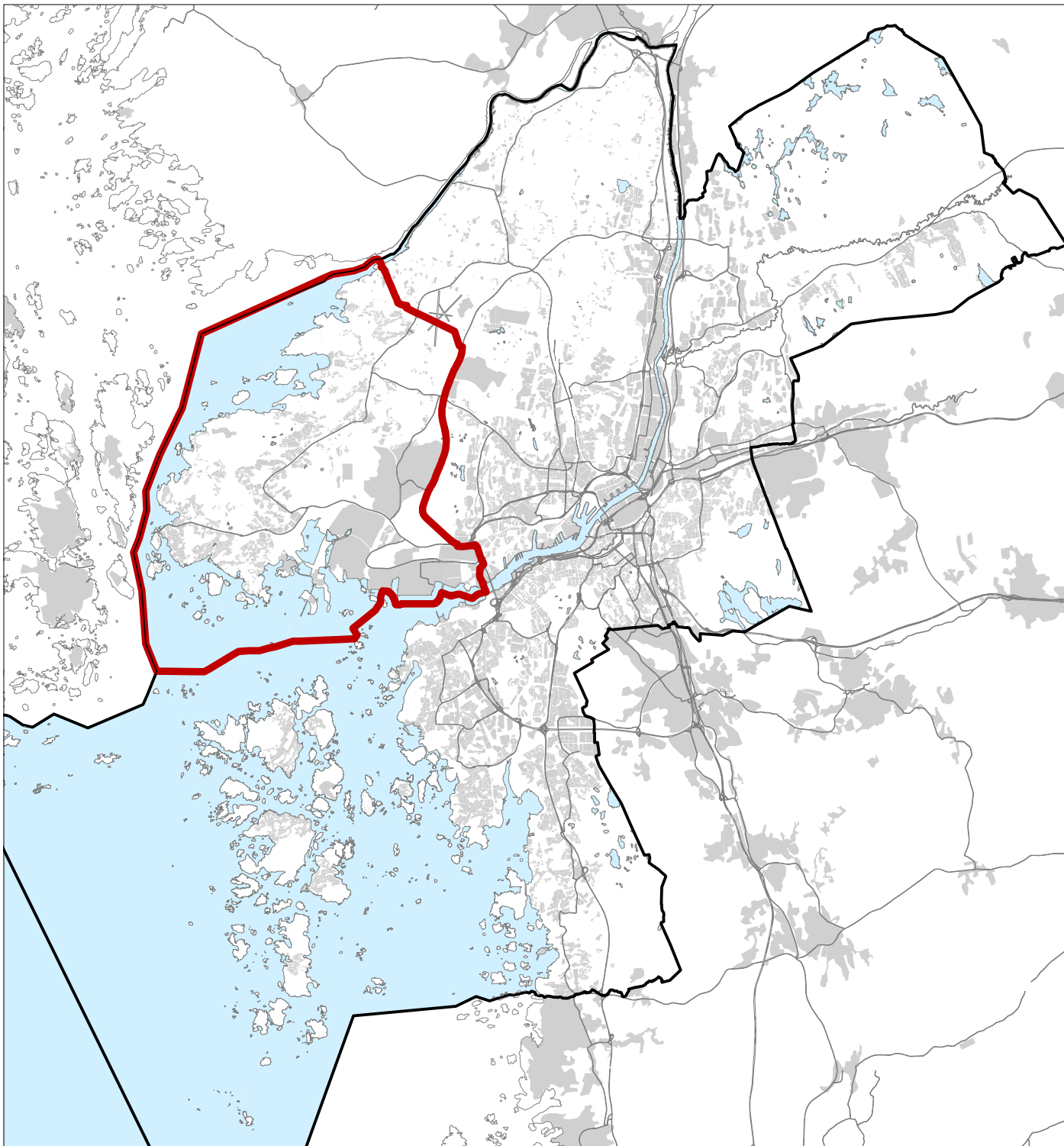
Lokala program togs först fram som underlag till ÖP99. I uppdraget att ta fram en ny översiktsplan, som formulerades av kommunstyrelsen juni 2005, angavs att även de lokala programmen för de 21 stadsdelsnämndernas områden skulle ses över.

SAMRÅDET

Förslaget till översiktsplan, ÖPXX, var ute på samråd under våren 2007. Lokala program var en del av underlagsmaterialet i samrådshandlingen. Många diskuterade översiktsplaneförslaget och sammanlagt inkom cirka 210 yttranden. En del av dem berörde de stadsdelsvisa beskrivningarna. Efter samrådet har beskrivningarna justerats och aktualiserats. En information om de färdiga handlingarna hölls för Byggnadsnämnden i mars 2008.

Ylva Löf
Översiktsplanechef

Lisa Wistrand
Projektledare



INNEHÅLL

SAMMANFATTNING	6
TORSLANDAS ROLL I STADEN	8
Vilken roll spelar Torslanda för Göteborg?	8
Vad karaktäriserar stadsdelen?	8
Stadsdelens utveckling och behov	12
Göteborgs viktigaste rekreationsområde.....	12
STATISTIK TORSLANDA (16)	14
ATT LEVA I TORSLANDA	16
Befolkning.....	16
Sociala förhållanden	16
Kommunal service	16
Kulturhuset Vingen	19
NÄRINGSLIVET I TORSLANDA.....	20
Volvo.....	20
Göteborgs hamn.....	20
Göteborg City Airport.....	20
Småföretagare.....	22
MARKANVÄNDNING I TORSLANDA	24
Bostäder	24
Verksamheter	26
Trafik och vägar	27
Natur och kultur.....	28
Rekreation och fritid	32
DEN FYSISKA MILJÖN I TORSLANDA.....	34
Historiska byar	34
Från sommarboende till permanentboende.....	36
Bebyggelse i och omkring Torslanda torg	36
Samlad bebyggelse från 1990 talet och fram till idag	37
Verksamhetsområden	38



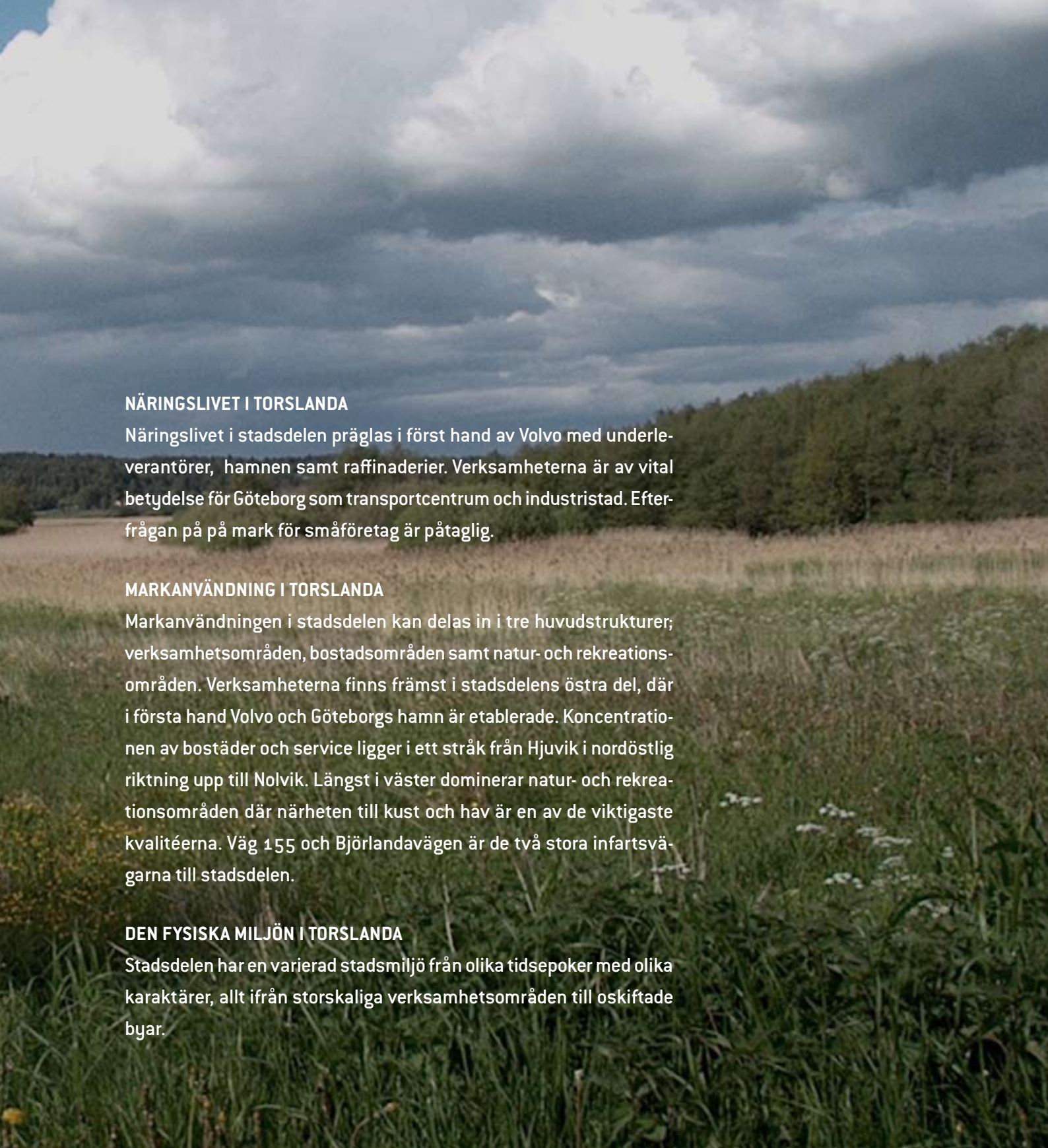
SAMMANFATTNING

TORSLANDAS ROLL I STADEN

Stadsdelen som till ytan omfattar en tredjedel av Hisingen spelar en väsentlig roll för Göteborg och för regionen. Torslanda är en resurs för industriutveckling och hamnens expansion, möjlighet att bygga attraktiva kustnära bostäder samt tillgång till en lång kuststräcka för det rörliga friluftslivet inklusive friluftsbaden. Stadsdelen har dessutom tillgång till flygplatsen Göteborg city airport i Björlanda/Säve.

ATT LEVA I TORSLANDA

Under 2005 har befolkningen ökat med 920 personer och i slutet av december 2005 fanns det cirka 21 130 torslandabor. Stadsdelen är en resursstark stadsdel. Befolkningen är relativt homogen. Det är låg arbetslöshet, i november 2005 var andelen arbetslösa 2,3 procent av befolkningen i åldern 16-64 år. I stadsdelen finns 21 förskolor och 14 grundskolor. Ett av målen inom verksamhetsområdet Barn & Utbildning är att skapa helhetssyn och långsiktighet med fokus på det livslånga lärandet. Stadsdelen har ett brett föreningsutbud där lagsporter som fotboll och handboll finns väl representerade likväl som båt- motor- och ridsport. Kulturhuset Vingen är stadsdelens nya mötesplats. I huset finns lokaler för teater, bio, konserter, konferenser, musikstudios, café och restaurang.

The background image is a landscape photograph. It shows a field of tall, dry grass in the foreground, leading to a dense line of green trees in the middle ground. The sky is filled with large, dramatic, grey and white clouds, suggesting an overcast or stormy day. The overall tone is somewhat somber due to the dark clouds.

NÄRINGSLIVET I TORSLANDA

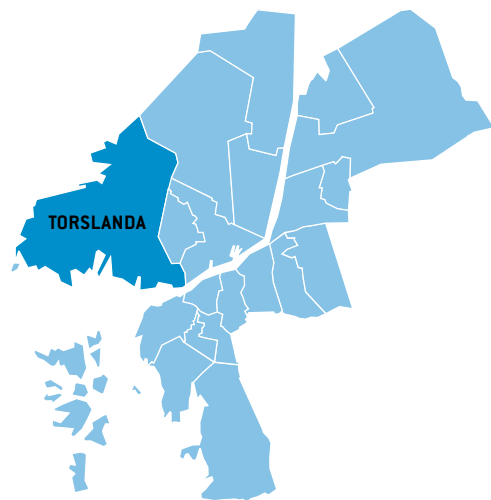
Näringslivet i stadsdelen präglas i först hand av Volvo med underleverantörer, hamnen samt raffinaderier. Verksamheterna är av vital betydelse för Göteborg som transportcentrum och industristad. Efterfrågan på på mark för småföretag är påtaglig.

MARKANVÄNDNING I TORSLANDA

Markanvändningen i stadsdelen kan delas in i tre huvudstrukturer; verksamhetsområden, bostadsområden samt natur- och rekreationsområden. Verksamheterna finns främst i stadsdelens östra del, där i första hand Volvo och Göteborgs hamn är etablerade. Koncentrationen av bostäder och service ligger i ett stråk från Hjuvik i nordöstlig riktning upp till Nolvik. Längst i väster dominerar natur- och rekreationsområden där närheten till kust och hav är en av de viktigaste kvalitéerna. Väg 155 och Björlandavägen är de två stora infartsvägarna till stadsdelen.

DEN FYSISKA MILJÖN I TORSLANDA

Stadsdelen har en varierad stadsmiljö från olika tidsepoker med olika karaktärer, allt ifrån storskaliga verksamhetsområden till oskiftade byar.



Torslanda upptar cirka en tredjedel av Hisingens yta och spelar en väsentlig roll för Göteborg och för regionen.

Torslanda spelar en väsentlig roll för Göteborg och för regionen:

- Resurs för industriutveckling och hamnens expansion.
- Möjlighet att bygga attraktiva, kustnära bostäder.
- Tillgång till en kuststräcka för det rörliga friluftslivet och friluftsbaden.
- Göteborg City Airport.

TORSLANDAS ROLL I STADEN

VILKEN ROLL SPELAR TORSLANDA FÖR GÖTEBORG?

Stadsdelen som till ytan omfattar en tredjedel av Hisingen spelar en väsentlig roll för Göteborg och för regionen. Torslanda är en resurs för industriutveckling och hamnens expansion, möjlighet att bygga attraktiva kustnära bostäder samt tillgång till en lång kuststräcka för det rörliga friluftslivet inklusive friluftsbaden. Stadsdelen har dessutom tillgång till flygplatsen Göteborg city airport i Björlanda/Säve.

VAD KARAKTÄRISERAR STADSDELEN?

Perifert läge

Stadsdelen har geografiskt ett perifert läge i förhållande till centrala Hisingen och Göteborgs centrum.

Bebyggelseexpansion och förtätning

Stadsdelen omfattas sedan lång tid av en kraftig bebyggelseexpansion som också innebär en förtätning av allt fler områden i stadsdelen.

Näringslivet

Stadsdelens sydöstra delar domineras helt av Göteborgs hamns verksamhet, Volvo samt dess underleverantörer och de tre raffinaderierna i ett sammanhängande industriområde mellan Älvsborgsbron och Torsviken.

Transportstråk

Väg 155 mellan Älvsborgsbron och färjeläget för Öckeröfärjorna har karaktär av livslänk för transporter in och ut från stadsdelen. Den är också Öckerö kommuns förbindelse med övriga Göteborg.

Områden med stora värden

Stadsdelens kustområden innehåller områden som i översiktsplanen benämns som områden med stora frilufts-, natur- och kulturvärden. Här finns också ett naturreservat och ett omfattande strand- och landskapsskydd.



Stadsdelen Torslanda.
Skala (meter)
0 1000 2000



Kulturlandskap i Björlanda.



Trafiklandskap vid Syrhålamotet.

Upplevelse och evenemangsområden

Till stadsdelens upplevelse- och evenemangsområden finns Natura 2000-området Torsviken, friluftsbaden med Lilleby strövområde, båthamnarna samt evenemangsstråket utmed Hisingsleden som innehåller hästsporter, flygmuseum och speedwaybana.

STADSDELENS UTVECKLING OCH BEHOV

Torslanda har utvecklats till en stadsdel där många vill bo och leva, inte minst barnfamiljer, och denna utveckling ser ut att kunna fortsätta framöver enligt nuvarande befolkningsprognos.

Ytterhamnsområdet med Göteborgs hamns verksamhet samt Volvo och övriga industrier i området anpassas över tid till sina respektive förutsättningar och behov för nationella och regionala intressen, samt för lokalsamhället Torslanda.

Fortsatt tillväxt kan innebära att mark måste reserveras för bebyggelseutveckling, men också för utveckling av t ex idrottsplatser, friluftsbad, skateboardytor och andra aktiviteter som uppstår som nya behov i en stadsdel med ökande befolkning. I expansionen av stadsdelen ingår också skyddande av rekreationsområden som kustremsan och Lilleby strövområde med Lillebyrundan.

Stadsdelens utveckling kräver ett väl utbyggt vägnät till och från samt inom stadsdelen och ett separat kollektivtrafikkörfält för någon form av kollektivtrafik, till och från stadsdelen.



Småbåtshamn vid Björlanda Kile.



Amhult etapp ett.

GÖTEBORGS VIKTIGASTE REKREATIONSOMRÅDE

I stadsdelen finns goda möjligheter till fritidsaktiviteter och rekreation, både för den enskilda utövaren som för föreningslivet. I en växande stadsdel som Torslanda måste dock nya sociala mötesplatser och förutsättningar tillkomma för fritids- och kulturaktiviteter som också kan variera över tid beträffande innehåll. Göteborgs viktigaste rekreationsområde är stadsdelen Torslanda, där huvudparten av förenings- och enskildas aktiviteter genomförs i vardagen.

Torslanda är en av kommunens viktigaste reserv för att möta regionens ökade krav på rekreation och fritid.

CENTRUM FÖR SPECIFIK NÄRING

Torslandas fyra specifika näringar är Göteborgs hamn, bilindustrin med Volvo och dess underleverantörer, raffinaderverksamheten på Shell, PREEM och Nynäs samt flygplatsen Göteborg City Airport.

De tre industriella verksamheterna finns inom ett stort geografiskt industri- och hamnområde som sträcker sig på ömse sidor om väg 155 från Älvsborgsbron i öster till Torsviken i väster. Verksamheten regleras i stadsplaneringen bl a genom en fördjupad översiktsplan över Ytterhamnsområdet. Inom och i anslutning till området har sedan 1950 talet planerats och anlagts områden för storindustriell verksamhet.

PROBLEM/BEHOV

- Ökad tillgänglighet till bad och natur.
- Effektiva kollektiva förbindelser.
- Ökad andel kollektivtrafikresenärer.
- Ökad befolkning, ökade resurser.

VILL NI LÄSA MER

www.torslanda.goteborg.se

www.businessregion.goteborg.se

Strukturstudier för västra Hisingen (Stadsbyggnadskontoret).

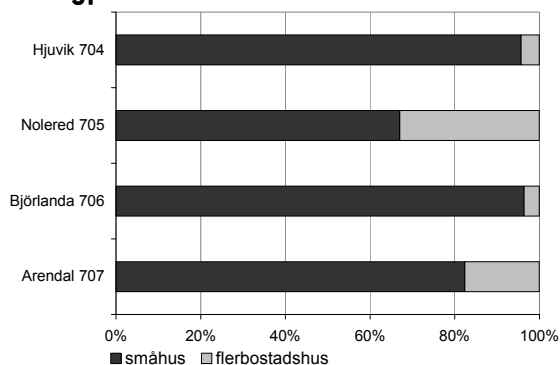
Detaljplan för Amhult etapp två (Stadsbyggnadskontoret).



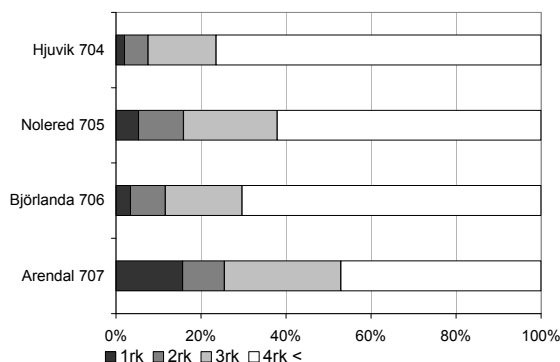
Björlanda Kile.

STATISTIK TORSLANDA [16]

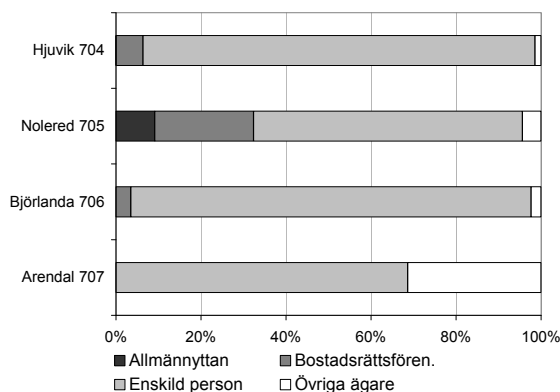
Hustyp 2006



Bostadstorlek 2006



Upplåtelseform 2006



Diagrammen visar bostadsbeståndet 2006, småhus och lägenheter i flerbostadshus, fördelat på primärområden. För mer detaljerad data se <http://www.goteborg.se/statistik>



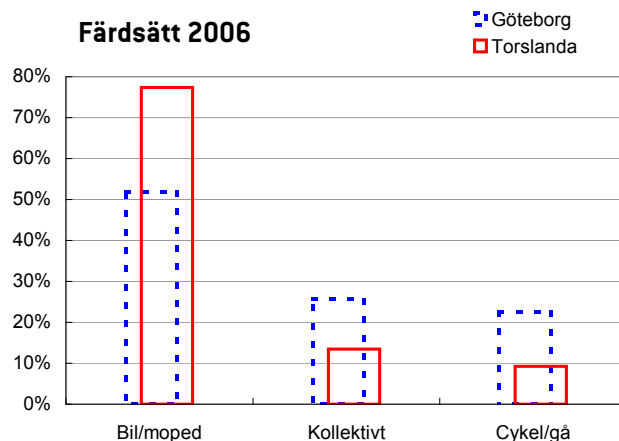
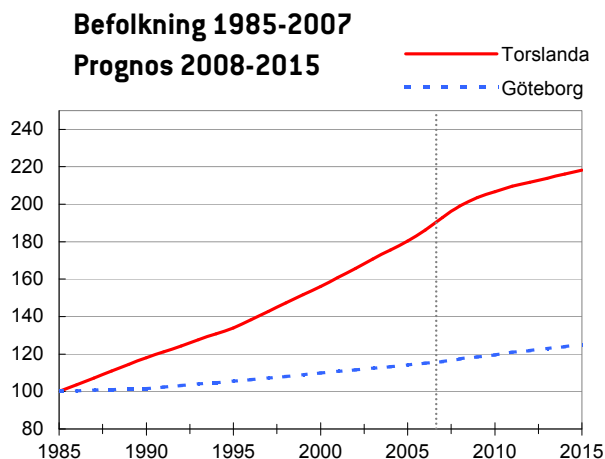
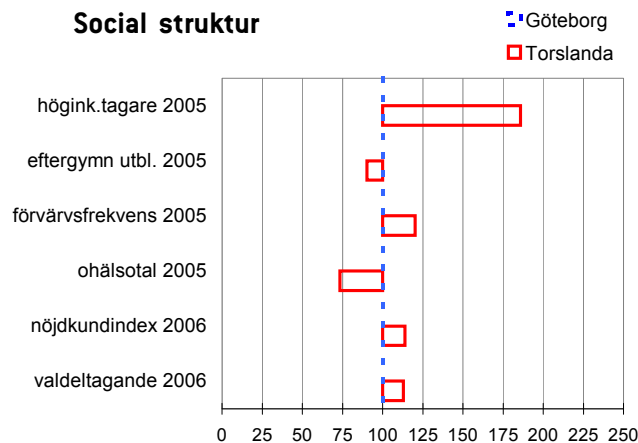
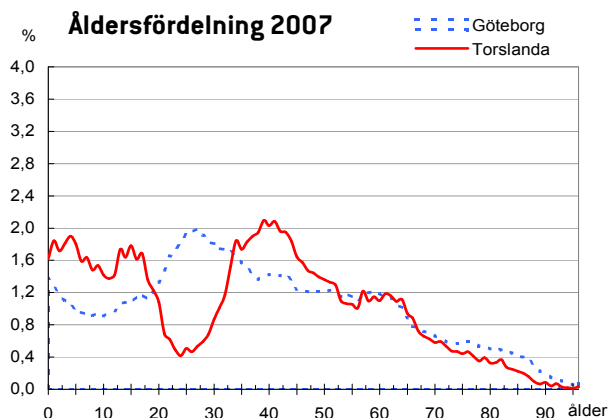
Antal bostäder 2006

704 Hjuvik	1 947
705 Nolered	3 609
706 Björlanda	1 899
707 Arendal	51
Totalt	7 506

Kartan och tabellen visar stadsdelen med dess primärområden. De tre siffrorna är primärområdets kod. Se <http://www.goteborg.se/statistik>

Folkmängd: 22 588 personer

Landyta: 7 712 ha



Social struktur: Mäts i förhållande till genomsnittet i Göteborg, index=100. Höginkomsttagare 360< tkr/år, Eftergymnasial utbildning 3<års utbildning, Förvärvsfrekvens 25-65 år, Ohälsotal 16-65 år, se Göteborgsbladet, maj 2007. Nöjd kundindex, hur nöjda invånarna är med miljön i sin stadsdel. Se medborgarenkäten 2006. Valdeltagande. Se statistisk årsbok 2007, Göteborg.

Färdsätt 2006: Andelen resor för respektive färdssätt i stadsdelen 2005, jämfört med Göteborg. Se resvaneundersökning 2006.

Åldersfördelning 2007: Andelen av invånarna i varje årtäcksklass i stadsdelen, jämfört med Göteborg. Se <http://www.goteborg.se/statistik>

Befolkning 1985-2007 och prognos: Folkmängdsförändringen i stadsdelen från 1985, jämfört med Göteborg. 1985 är index 100 och utifrån det visas förändringen i femårsintervall. 2008 - 2015 är en prognos. Se <http://www.goteborg.se/statistik>

- Stadsdelen har en omväxlande miljö och vacker natur.
- Befolkningen är relativt homogen.
- I stadsdelen finns 21 förskolor och 14 grundskolor.
- Stadsdelen har ett brett föreningsutbud.
- Kulturhuset Vingen är stadsdelens nya mötesplats.

ATT LEVA I TORSLANDA

BEFOLKNING

Stadsdelen upptar cirka en tredjedel av Hisingens yta och har en omväxlande miljö och vacker natur. Här är attraktivt att bo och stadsdelen fortsätter att växa med nya bostadsområden och fler invånare. Under år 2005 har befolkningen ökat med 920 personer och i slutet av december år 2005 fanns det cirka 21 130 torslandabor. Stadsdelen utvecklas mer och mer från en landsortsstadsdel till en förortsstadsdel.

SOCIALA FÖRHÅLLANDEN

Stadsdelen är en resursstark stadsdel. Befolkningen är relativt homogen. Arbetslösheten är låg. I november år 2005 var andelen arbetslösa 2,3 procent av befolkningen i åldern 16-64 år. Genomsnittsinkomsten är över kommungenomsnittet. År 2003 var medelinkomsten för kvinnor och män i stadsdelen 268 400 kronor jämfört med hela Göteborg som då hade 207 300 kronor som genomsnittsinkomst. Andelen familjer med försörjningsstöd är liten. År 2005 hade 56 familjer försörjningsstöd.

Bebyggelsen består mest av villor och radhus men antalet hyres- och bostadsrätter ökar. En del av det gamla flygfältet har förvandlats till Amhult trädgårdsstad med 300 hyresrätter i varierande storlek. Ett efterlängtat tillskott på bostadsmarknaden i stadsdelen, som ger möjlighet för både unga och gamla att bo kvar i sin stadsdel och för andra att bli torslandabor.



Busshållplats vid Torslanda torg.



Nordlyckeskolan i Torslanda.

KOMMUNAL SERVICE

Förskola

I stadsdelen finns 21 förskolor. Totalt finns 69 förskoleavdelningar och 22 stycken familjedaghem. Antalet barn i olika typer av förskoleverksamhet var i oktober år 2005 1 528 stycken. Antalet platser i egen förskoleverksamhet ökade med 185 platser under år 2005.

Grundskola

I stadsdelen finns 14 grundskolor. Antalet elever i grund- eller särskola var 3 474 stycken år 2005. Ett av målen inom verksamhetsområdet Barn & Utbildning är att skapa helhetssyn och långsiktighet med fokus på det livslånga lärandet. Det betyder att lärandet pågår hela livet, i den tidiga barndomen, i förskolan, i skolan, i arbetslivet och på fritiden.

Äldreomsorg

Antalet äldre i stadsdelen ökar. I stadsdelen finns tre äldreboenden med sammanlagt 87 boendeplatser. Stadsdelen samordnar platser för äldreboende med Hisingens övriga stadsdelar. Dessutom finns en dagcentral, hemtjänst, volontärverksamhet, gruppboendeplatser med demensinriktning, korttidsplatser och hemsjukvård.

Individ- och familjeomsorg

Individ- och familjeomsorgen har ett tydligt fokus på de förebyggande och tidiga insatserna. Verksamhetens vision är att torslandaborna ska leva ett självständigt liv och inte ha behov av myndighetsingripande insatser från socialtjänsten.

I stadsdelen finns kontaktpersoner med inriktning på drogförebyggande arbete. Årligen genomför socialtjänsten en noggrann tillsyn av öl- och tobaksförsäljningen inom stadsdelen.

”Livsstil för Hälsa” i Torslanda inriktar sig på tidiga och förebyggande hälsoinsatser och riktar sig till alla torslandabor. Det är ett samverkansprojekt mellan stadsdelsförvaltningarna på Hisingen, primärvården, försäkringskassan och länsarbetsnämnden.

Omsorgen om funktionshindrade

Verksamheten ska ge stöd och service till barn, ungdomar och vuxna med funktionshinder.

I stadsdelen finns elva gruppboendestäder med totalt 52 lägenheter, ett korttidsboende med fem platser som nyttjas av sammanlagt 26 personer samt två större dagliga verksamheter och två mindre med sammanlagt 45 arbetsplatser.

Fritid och Kultur

Torslanda bibliotek är ett stadsdelsbibliotek och en mötesplats som erbjuder sin service till cirka 22 000 invånare. Här finns olika former av media och dessutom arrangerar och stimulerar biblioteket till aktiviteter, upplevelser och gemenskap inom kultur- och fritidsområdet. Här finns idag nästan 40 000 böcker och ett sjuttiofemtal tidningar och tidskrifter att läsa eller låna hem. Dessutom finns en ”bokenkommer-service” för dem som har svårt att ta sig till biblioteket.

Ungdomsverksamheten satsar på öppen verksamhet genom bland annat Fritidsladan, som i första hand riktar sig till ungdomar i skolåren 7-9.



I stadsdelen finns 14 grundskolor. Antalet elever i grund- eller särskola var 3 474 stycken år 2005.



Björlandagården i Björlanda.



Torslandavallen.



Handel vid Torslanda torg.

Sport, föreningar och rekreation

Stadsdelen har ett brett föreningsutbud där lagsporter som fotboll och handboll finns väl representerade likväl som båt- motor- och ridsport.

Torslandavallen har successivt vuxit till ett stort idrottsområde med bollplaner och idrottshallar för olika sporter. Torslandahallen är en allaktivitetshall med en publikkapacitet om 800 åskådare. Det finns också planer på utbyggnad av anläggningen. Tennissporten har också en hall inom området. Nordlyckeskolan (åk 6-9) samt Noleredsskolan (F-6) använder Torslandahallen för idrott och motion på skoltid.

Hovgårdsvallen är idrottsplatsen för Björlandaområdet, med bollplaner och motionsspår. Runt idrottsområdet inklusive närområdet finns möjligheter att utöka kapaciteten för Hovgårdsvallen. År 2007 tillkommer en sporthall inklusive friidrottsdel i närheten av Hovgårdsvallen och i anslutning till Trulsegårdsskolan (åk 6-9).

Kommunen har i en utredning över hästsportens utveckling lagt fast ett antal anläggningar och ridstråk inom vilka områden som hästverksamhet kan bedrivas. Inom Torslanda finns Bulycke Ridklubb, Alleby Ridklubb samt "evenemangsstråket" i Björlanda som prioriterade ridanläggningar och ridstråk mellan anläggningarna. I en fördjupad översiktsplan (FÖP) över Björlanda finns förslag att utveckla ett par områden för hästboende, dels söder om Björlandavägen och dels väster om Kongahällavägen.

Ett flertal motorsportanläggningar finns inom stadsdelen. I Syrhåla, väster om Volvo, finns en go-cartbana och strax väster därom finns en folkracebana. Längre österut mellan väg 155 och hamnområdet finns en tävlingsbana för speedway och en tävlingsbana för modellbilar. Speedwaybanan planeras att flyttas till evenemangsstråket utmed Norrleden med anledning av hamnens expansion.

Genom sin långa och attraktiva kust har stadsdelen gott om båtplatser. Göteborgs största småbåtshamn med ca 2500 platser finns i Björlanda Kile. I södra Torslanda öster om Skeppstadsholmen har på 2000 talet tillkommit en hamn, Torslanda lagun, för ca 200 platser. Här har skapats en välordnad och vacker anläggning av hög klass, som tillsammans med golfbanan bildar en mycket attraktiv miljö i denna del av f.d flygplatsområdet.

År 2000 blev Torsviken ett Natura 2000 område och ingår i ett EU nätverk av skyddade naturområden. Föreningen Torsviken naturreservat har som sin målsättning att göra Torsviken till ett högkvalitativt fågelreservat och natur- och rekreationsområde för skolor på alla nivåer samt att återskapa en rik flodmyningsmiljö. Föreningen samverkar med Göteborgs ornitologiska förening



Kulturhuset Vingen och torget vid Amhult.

KULTURHUSET VINGEN

Kulturhuset Vingen omfattar cirka 5300 kvm med huvudsakligen fritids- och kulturlokaler samt stadsdelsförvaltningens kontor. I huset finns lokaler för teater, bio, konserter, konferenser, musikstudios, café och restaurang. Kulturhuset fungerar som stadsdelens mötesplats för kulturaktiviteter och fester för föreningar, företag och privatpersoner.

PROBLEM/BEHOV

- Bättre utnyttjande av kvalitéer och resurser.
- Fler offentliga mötesplatser.
- Ökad tillgänglighet till bad och natur.

VILL NI LÄSA MER

www.vingen.se

www.torslanda.goteborg.se

www.kultur.goteborg.se

www.ioff.goteborg.se

- Volvo Torslanda består idag av ett stort antal företag och Volvo har utvecklats till ett av världens ledande bilföretag.
- Göteborgs hamn är en av de största hamnarna i nordeuropa. Hamnen genomför stora satsningar på en ombyggnad i ytterhamnsområdet.
- Göteborg city airport ligger på gränsen mellan Torslanda och Säve. Den är västsveriges andra flygplats och en av Sveriges snabbast växande.
- Ett stort antal småföretag finns på före detta Torslanda flygfält och längs Kongahällavägen. Efterfrågan på ny exploateringsbar mark är stor.

NÄRINGSLIVET I TORSLANDA

Näringslivet i stadsdelen präglas i först hand av Volvo med underleverantörer, hamnen samt raffinaderier. Verksamheterna är av vital betydelse för Göteborg som transportcentrum och industristad.

VOLVO

Volvo Torslanda består idag av ett stort antal företag och Volvo har utvecklats till ett av världens ledande bilföretag. Sedan 1999 ägs Volvo Personvagnar, Volvo Car Coporation, av Ford Group. AB Volvos fastigheter i Torslandaområdet ägs och administreras av Volvos fastighetsföretag Danafjord AB eller dotterbolag. Omvärldens förändringstakt är i dagsläget både snabbare och kraftigare än tidigare. För Volvos del innebär det ännu större satsningar på utvecklingsarbetet och effektivitet över enhetsgränserna. För att möta kommande förändringar inom det aktuella området har Volvo tagit fram en övergripande markanvändningsstrategi samt utvecklat en underleverantörsby i närheten av fabriken. Flera underleverantörer som tidigare varit etablerade runt om i landet flyttat till Torslanda för att korta leveranserna. För att minska kostnaderna och tiden att konstruera en ny bil försöker Volvo standardisera konstruktionsarbetet i plattformar. Till varje plattform knyts underleverantörer så att de är med redan i konstruktionsfasen.

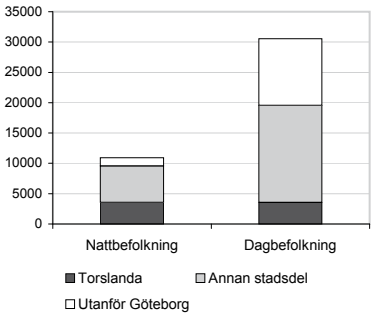
GÖTEBORGS HAMN

Göteborgs hamn är en av de största hamnarna i nordeuropa. Hamnen genomför stora satsningar på en ombyggnad i ytterhamnsområdet och en stor ökning i godsvolymer för RoRo (Roll On/Roll Off) och containergods förutses. Den vision hamnen presenterar innebär att fram till år 2020 beräknas godsvolymer med avseende på RoRo och containergods att fördubblas, medan godsvolymer för oljeprodukter bedöms bli oförändrade. I samband med utbyggnaden i hamnen skapas behov av stora arealer för omlastning och logistik etc.

GÖTEBORG CITY AIRPORT

Göteborg city airport ligger på gränsen mellan Torslanda och Säve. Den är västsveriges andra flygplats och en av Sveriges snabbast växande. Härifrån flyger årligen närmare en halv miljon passagerare. Säve flygplats anlades redan år 1940 som en militär flygflottilj. Flygflottiljen lades ner år 1969 och år 1976 påbörjades arbetet med att ta över delar av allmänflyget från Landvetter. År 1984 började man även

Arbetspendling 2005



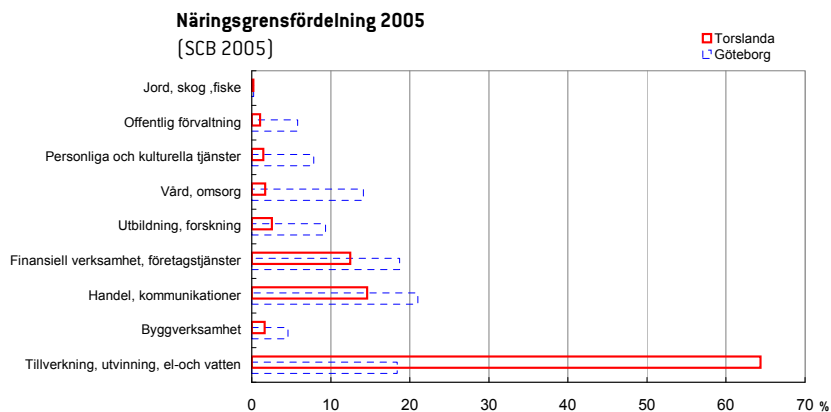
Nattbefolkning: Stapeln visar antalet förvärvsarbete boende i stadsdelen. De olika färgerna visar var dessa arbetar.

Dagbefolkning: Stapeln visar antalet personer som har sin arbetsplats i stadsdelen. De olika färgerna visar var dessa bor.

Källa: SCB



Biluppställning Volvo Torslanda.



anpassa flygplatsen för tyngre luftfart, bl.a. förlängdes banan med ca 400 meter och år 2001 öppnade Ryanair sin första linje till London. Sedan dess har Ryanair fortsatt att expandera på flygplatsen och har idag reguljärtrafik till London, Frankfurt och Glasgow. År 2000 inträdde Luftfartsverket som delägare i flygplatsens driftbolag tillsammans med Volvo och Göteborgs kommun. I samband med detta döptes flygplatsen om till Göteborg city airport.

SMÅFÖRETAGARE

Ett stort antal småföretag finns på före detta Torslanda flygfält och längs Kongahällavägen. Tillsammans med BRG (Business Region Göteborg) försöker fastighetskontoret finna lösningar för företag som vill etablera sig i den här delen av kommunen. Fastighetskontoret upplåter mark till näringslivet genom försäljning, tomträtt eller arrende. Efterfrågan på mark är stor. Det gäller främst för verksamheter inom industri, tillverkning och handel.

Näringslivets utveckling är viktig för stadsdelen och regionen. För att näringslivet ska fungera och kunna utvecklas i stadsdelen krävs ytterligare investeringar i infrastrukturen. Det gäller i första hand på väg 155 men även på Norrleden.

PROBLEM/BEHOV

- Förbättrad infrastruktur.
- Markreserver för framtida verksamhetsexpansion, främst i anslutning till Norrleden och väg 155.

VILL NI LÄSA MER

www.goteborgcityairport.se

www.ghwab.se

www.businessregion.goteborg.se

www.volvo.com

Fördjupad översiktsplan för ytterhamnarna (Stadsbyggnadskontoret).

Program för logistikcentrum längs norrleden (Stadsbyggnadskontoret).

Vägutredning; Väg 155 delen Västra Hisingen- Öckerö kommun (Vägverket).

Vägutredning; Väg 155 Bulyckevägen-Vädermotet, planskilda korsningar (Vägverket).

Väg 155, förslag till åtgärder för väg- och kollektivtrafik (Trafikkontoret).



Göteborgs hamn.

Markanvändningen i stadsdelen kan delas in i tre huvudstrukturer:

- Verksamhetsområden
- Bostadsområden
- Natur- och rekreationsområden.



Huvudsakligen bostäder.



Amhult trädgårdsstad.

MARKANVÄNDNING I TORSLANDA

Markanvändningen i stadsdelen kan delas in i tre huvudstrukturer; verksamhetsområden, bostadsområden samt natur- och rekreationsområden. Verksamheterna finns främst i stadsdelens östra del, där i första hand Volvo och Göteborgs hamn har sina verksamheter. Koncentrationen av bostäder och service ligger i ett stråk från Hjuvik i nordöstlig riktning upp till Nolvik. Längst i väster dominerar natur- och rekreationsområden där närheten till kust och hav är en av de viktigaste naturkvalitéerna. Väg 155 och Björlandavägen är de två stora infartsvägarna till stadsdelen.

BOSTÄDER

Stadsdelen präglades in på 1950 talet helt av jordbruket och dess bebyggelse. Dessutom fanns ett stort antal fritidshus på mark som inte hade något värde ur odlings-synpunkt, främst i kuperad bergsterräng. I samband med industrialiseringen på västra Hisingen tog småhusbyggandet fart, både i form av nyexploatering och av omvandling av fritidsfastigheter till permanenta bostäder.

Idag ligger huvuddelen av stadsdelens cirka 7400 bostäder i ett stråk från Hjuvik i nordöstlig riktning upp till Nolvik. Över 6000 av dessa utgörs av till största delen enskilt ägda småhus. Större grupphusområden började byggas under 1960 talet och har därefter kommit till successivt, parallellt med ett omfattande villabyggnad. Idag finns cirka 1300 flerbostadslägenheter i stadsdelen.

Den höga andelen småhusbebyggelse har givit stadsdelen en gles och utspridd bebyggelsestruktur som är svår att kollektivtrafikförsörja. För att motverka ytterligare utglesning och förbättra andelen kollektivtrafikresenärer har en övergripande markanvändningsstrategi arbetats fram på Stadsbyggnadskontoret. Strategin beskriver att bebyggelseutvecklingen på västra Hisingen ska, i första hand, etableras på icke jungfrulig mark i anslutning till befintlig och väl utvecklad infrastruktur och service. Behovet av att knyta samman befintlig bebyggelse i anslutning till Torslanda torg med det nya stadsdelcentrumet i Amhult är också viktigt, särskilt för gång- och cykeltrafikanter.

I Björlanda och Amhult pågår arbeten för att utveckla stadsdelens service och bostadsutbud. För Björlanda planeras bystrukturen att utvecklas och delas av Kongahällavägen och Björlandavägen föreslås bli en tydlig byväg med nedtonad trafikmiljö. I anslutning till Skra Bro lokaliseras service, bostäder och skolor. Det ensidiga bostadsutbudet av villor kan kompletteras med små och medelstora lägenheter, hyresrätter, bostadsrätter och äldreboende. Utvecklingen är viktig för att Björlanda på lång sikt ska kunna fungera som ett komplett robust sam-



*Tre påtagliga markanvändningsstrukturer
i Torslanda.*



Huvudsakligen verksamheter.



- Järnvägsspår.
- Primärt vägsystem.
- Sekundärt vägsystem.

hälle. För Amhult pågår planer för att utveckla stadsdelens service och bostadsutbud. I det färdigställda etapp ett byggdes ett kulturhus, 180 lägenheter, 300 hyresrätter och 100 villor och radhus. I den andra etappen där planering pågår kommer det att finnas utrymme för ytterligare handel och bostäder. En viktig utgångspunkt i planeringen av Amhult har varit att integrera olika boendeformer med verksamheter och handel i goda kollektivtrafiklägen.

Efterfrågan på nya bebyggelseområden i stadsdelen kommer även i framtiden att vara hög. Det är därför viktigt att en helhetssyn för hur ny bebyggelse kan utformas i det öppna kulturlandskapet längs med Kongahällavägen.

VERKSAMHETER

I stadsdelen finns Göteborgs näst största koncentration av arbetsplatser främst i form av verksamheter som Volvo med underleverantörer, hamnen och raffinaderier. Verksamhetsområdena är i huvudsak lokaliserade strax öster om Amhult och i stadsdelens allra östligaste del. Verksamhetsområdena har olika karaktär och därmed olika förutsättningar för hur de anpassas till övrig markanvändning.

Områdena längst i öster där Volvo och Göteborgs hamn dominerar är svåra att integrera med bostadsbebyggelse och kräver utrymme för buller och andra störningar samt tunga transporter. Dessa områden är en viktig resurs för utveckling av storindustri och andra störande verksamheter. Nya verksamheter eller bostäder som begränsar användbarheten av området bör undvikas. Industriområdena alstrar en stor mängd tunga transporter och är därför beroende av en väl fungerande infrastruktur med god framkomlighet och hög tillförlitlighet. Dagens situation har påtagliga brister från näringsperspektiv, vilket är huvudsyftet med Vägverkets planer på ombyggnad av flera korsningar/trafikplatser på väg 155. Verksamhetsområdet strax öster om Amhult är mer småskaligt och inte störande i samma utsträckning. Verksamheterna är prydligt uppradade och har bra exponering mot Gösta Fraenkels väg. Området hör till de få större markområden som står till förfogande för näringspolitiskt viktiga etableringar i denna delen av staden. Genom att området ligger vid entrén till södra Torslanda och Amhult är bebyggelsens gestaltning och anpassning till landskapet viktig.

Ett område för främst logistik håller på att utvecklas längs med Norrleden. Områdets goda läge i förhållande till infrastruktur samt dess närhet till Volvo och hamnen gör det till ett viktigt tillskott och komplement till nuvarande verksamhetsområden.

Det är viktigt att framtida verksamheter kan utvecklas i ett stråk mellan hamnen och Göteborg city airport längs med Norrleden liksom mindre företag i anslutning till väg 155 strax öster om Amhult.

TRAFIK OCH VÄGAR

Huvudgatunätet på västra Hisingen är glest. Stommen utgörs av Kongahällavägen, väg 155 och Björlandavägen. Strukturen är densamma som när stadsdelen införlivades i Göteborgs kommun år 1967, trots att det sedan dess skett en kraftig bebyggelseutveckling såväl i form av nyexploatering som såväl permanentning av sommarstugor. Trafiken har i vissa delar ökat med över 100% sedan år 1975 vilket kan jämföras med en allmän ökning på cirka 45% i kommunen. Huvuddelen av lokalnätet inom stadsdelen är utformad likt en trädstruktur med låg integration till närliggande områden. Den uppbyggda trädstrukturen gör det svårt för kollektivtrafik att på ett effektivt sätt försörja bostadsområden.

Väg 155 är den enda vägen österut från Göteborg för invånarna i Hjuvik, Hällsvik och Hästevik samt för de boende på Öckerö kommun som via bilfärja ansluter till väg 155. Trafikproblemen längs väg 155 har under senare år ökat och situationen är i dagsläget mycket ansträngd. Problem föreligger under högttrafik främst under morgontimmarna, med långa köer för både bil- och kollektivtrafik. Tre olika trafikförhållanden dominerar och skapar problem på väg 155 idag, som har stora säkerhetsproblem vid sidan av trängsel. För det första är det pendlingstrafiken från Öckerö och Torslanda som ska ta sig den långa sträckan mellan hemmet och centrala Göteborg så tidseffektivt som möjligt helst utan några hinder på vägen. Dessa förare kör normalt sett i kolonn och upplever naturligen sig själva som det dominerande inslaget i trafiken. För det andra är det de stora godstransporterna till de tunga industrierna utmed hela sträckan mellan Älvsborgsbron och Syrhammotet. De tunga fordonen accelererar dåligt, har stora utrymmesbehov och begränsad sikt nära det egna fordonet, vilket innebär att anpassningen till annan trafik är mycket begränsad. För det tredje är det den ökade trafiken till och från handelsetableringarna i Amhult. Med en utökad handelsetablering kommer fredagseftermiddagarna att bli veckans kritiska perioder i trafiksystemet, då hemvändande pendlare och fordon till och från handel kommer att sammanfalla på väg 155.

Den problematiska trafiksituationen med tre olika trafikströmmar kräver ytterligare åtgärder på väg 155. I första hand krävs åtgärder som förbättrar konkurrenssituationen för kollektivtrafiken. Separerade kollektivtrafikkörfält längs väg 155 har diskuterats. Viktigt är också att åtgärder genomförs som förbättrar trafiksäkerheten mellan tunga fordon och personbilar. Vägverket har påbörjat planering av planskilda trafikplatser där Volvo och Göteborgs hamn har sina stora infarter. Det finns även ett vägreservat i kommunens översiktsplan som syftar till att omfördela trafiken från Hjuviksvägen till annan väg. Fast förbindelse har även diskuterats för att ersätta bilfärjorna till Öckerö kommun.



Volvo.



Björlandavägen.



Väg 155.

Trafiksituationen på delar av Kongahällavägen är idag likt väg 155 hårt belastad. För att förbättra situationen planeras en ny tvärförbindelse mellan Kongahällavägen och väg 155. Vägen syftar i första hand till att avlasta Kongahällavägen på sträckan Torslanda torg till Torslanda krysset. På sikt kan det vara nödvändigt med ytterligare tvärförbindelser, då främst mellan Kongahällavägen och Norrleden.

Vision Amhult

Arbetet med Vision Amhult började hösten 2004 och är ett samarbete mellan Vägverket, Västtrafik, Trafikkontoret, SDF Torslanda och Stadsbyggnadskontoret. Syftet är att planera den fortsatta exploateringen i Torslanda så att den kommer att underlätta för det framtida valet av färdssätt. Andelen kollektivtrafikresenärer i Torslanda har varit mycket lågt och kollektivtrafiken har varit eftersatt på västra Hisingen. Genom Vision Amhult vill man få en anpassad infrastruktur med bland annat bättre tillgänglighet till kollektivtrafiken, pendelparkeringar för både cykel och bil, förbättrade gång- och cykelvägar samt utökad och anpassad kollektivtrafik. Busstorget i Amhult kommer att få en central roll i den framtida kollektivtrafikstrukturen.

NATUR OCH KULTUR

Naturvärden

Stadsdelen ligger i sydligaste Bohuslän och bohusnaturen gör sig märkbar överallt. Naturen är varierad med stora lerslätter i nordost och klippterräng mot havet i väst. Närheten till kust och hav är en av de viktigare naturkvaliteterna. Här finns grunda havsbottnar, havsstrandängar, skalgrustorrängar, ädellövskog, hagmark samt stora ljunghedar.

De grunda havsbottnarna är av betydelse för såväl fiskproduktion som fågelliv och finns vid Torsviken, söder om Hjuvik, vid Hästevikarna samt det stora brackvattenområdet vid Nordre älvs fjord.

Delar av Nordre älvs fjord är ett nybildat naturreservat (Nordre älvs estuarium, fågel- och habitatdirektivet). I området ingår också arkipelagen runt Ryskärsfjorden norr om estuariet samt vattenområdet ut till Måvholmen i väster. Flera öar i nordvästra delen av området utgör fågelskyddsområden t ex Måvholmen, Trollö, Stora och lilla Kistholmen. Nordre Älvs estuarium är också Ramsar område (internationellt samarbete, The Ramsar Convention on Wetlands. Den har som mål att bevara de speciella biologiska värden som finns i grunda vegetationsrika områden). Området kring Nordre älvs estuarium är känsligt för exploatering,



Kippholmen.

oljespill, övergödning, nedskräpning, skador på bottensubstrat från fiskeredskap, muddring samt ankring och störningar från rörligt friluftsliv.

Torsviken är ett Natura 2000-område (fågeldirektivet) som består av den invallade Torsviken, med tillhörande strandängar på Gösta Fraenckels väg samt delar av Karholmen, Södskärsbassängen samt delar av Arendalsviken. Området kringgärdas till stor del av pågående hamn- och industriverksamhet. Området är även utpekad som Important Bird Area (IBA). Förutom salskrake, brushane och sångsvan finns ett tjugotal rödlistade fågelarter observerade i området.

Mindre torrängspartier påverkade av skalgrus förekommer vid naturreservatet mellan Sillvik-Tumlehed (habitatdirektivet), och väster om Nolered, Linnefjäll och Gossbydal. Området är känsligt för ändrad hävd.

Fågelvik är ett Natura 2000-område (habitatdirektivet). Området omfattar en damm med omgivning där innehållande större vattensalamander i närheten av Bronsåldersundet. Området är känsligt för ändrad hävd.

Naturskyddade partier med ädellövskog kan påträffas inom Kallhed, Kipp-holmen och Ryaskog, men finns också i Tumlehed, Hästevik och Halvorsäng. Rya skog är ett fragment av en lövurskog som under bronsåldern täckte stora delar av vårt land. Området fridlystes 1972 såsom länets första naturreservat. Reservatet har sedan beskurets såväl i norr som i söder, men hyser intressant fauna och flora, en del mycket sällsynt.

Mindre rester av vackra hagmarker förekommer bland annat vid Lilleby, Säve flygplats och väster om Volvo Steneby.

Stora ljunghedsområden finns i Lillebybergen och på Björlandahalvön, men ljunghedar förekommer även på öarna längs kusten.

Kulturvärden

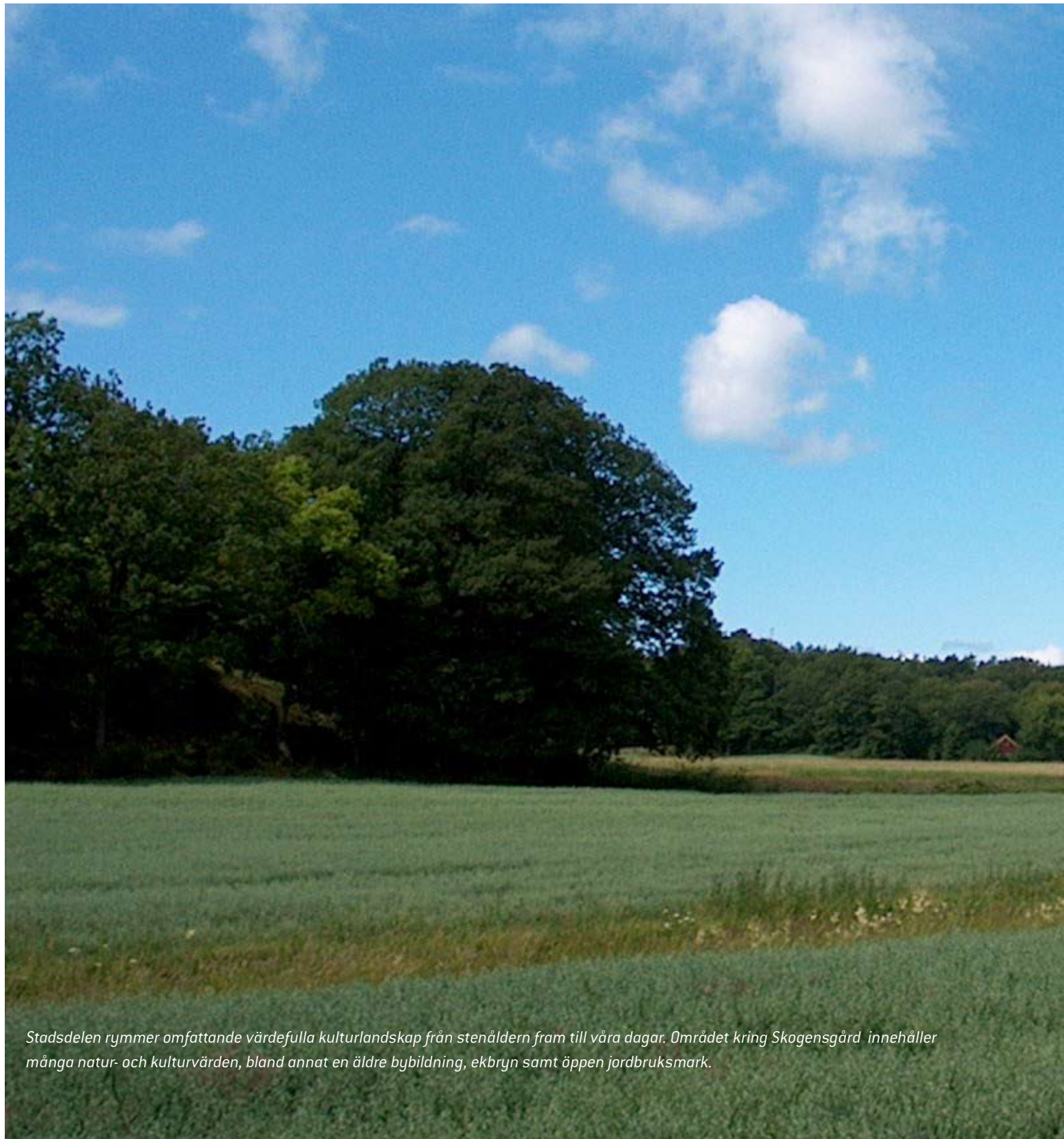
Stadsdelen rymmer omfattande värdefulla kulturlandskap från stenåldern fram till våra dagar. Några partier är särskilt intressanta att värna om ur kulturlandskapssynpunkt. Dit hör Kvislungeby, Bronsåldersundet, Tumlehed och Björlandaområdet. Bebyggelsen i Björlandaområdet ger en god provkarta på Hisingens traditionella byggnadsskick. Här finns karaktäristiska gårds- och hustyper både från tiden före och efter laga skiftet. Både större områden och många enskilda objekt finns upptagna i kommunens program för bevarande.

Under stenåldern var västra Hisingen en skärgård. Dagens lerslätter var då sund mellan öarna. Här fanns förutsättningar för att leva på jakt och fiske. Från denna period finns en mängd intressanta lämningar, som boplatserna vid Tors slott, hållmålningen vid Tumlehed och hållristningarna vid Viken. Under den



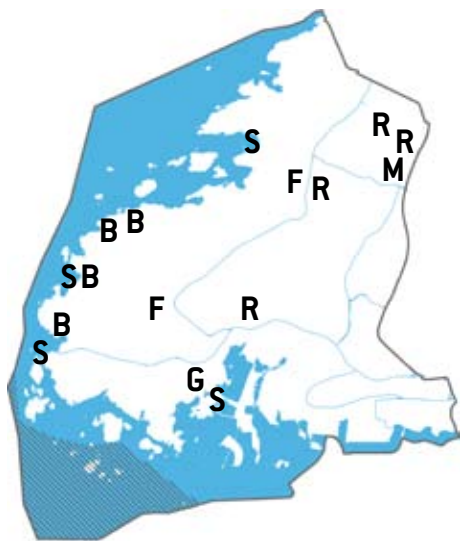
-  Betydelsefulla byar.
-  Betydelsefulla kulturvärden.
-  Riksintresse kulturvärden.

RASTER: Natura 2000 område.



Stadsdelen rymmer omfattande värdefulla kulturlandskap från stenåldern fram till våra dagar. Området kring Skogensgård innehåller många natur- och kulturvärden, bland annat en äldre bybildning, ekbryn samt öppen jordbruksmark.





- B** Bad.
- F** Fotbollsplan med seriespel.
- G** Golf.
- M** Motorsport.
- R** Ridklubb.
- S** Småbåtshamn.

RASTER: Riksintresse friluftsliv.

varmare bronsåldern steg landet och åtskilliga sund blev alltför grunda att färdas på med båt. Det viktigaste, Bronsålderssundet från Prästgårdskilen till Arendal, var fortfarande farbart och skulle så förbli fram till cirka 500 f.Kr. Klimatet var då lika varmt som i dagens Frankrike. Björn och lo fanns i skogarna och tumlare lekte i sundet. Utmed sundet finns ett flertal boplatser, stensättningar och rösen. I de senare begravde bronsåldersfolket sina döda. Landet steg alltmer när järnåldern började. Lämningar från denna tid finns bland annat i form av ett gravfält vid Kvisljungeby. Lerslätterna började tas i anspråk för bete och ibland annat Tumlehed, Björlanda och Kvisljungeby går det att utläsa hur kulturlandskapet utvecklades från järnåldern till vikingatiden över medeltiden fram till våra dagar. I perioder gick sillen till och spår av sillsalterianläggningar från 1500 talet till 1700 talet kan ses vid Krossholmen, Lilla Varholmen och Tumlehed. Under denna period betades bergen. Detta i kombination med virkesuttag gjorde att de var helt kala ända in på 1900 talet.

REKREATION OCH FRITID

Stadsdelen är exklusiv så till vida att området rymmer en stor del av kommunens kuststräcka med allt vad det innebär i form av möjligheter till havsbad, fiske, båtliv och naturupplevelser. Kusten är en tillgång inte enbart för stadsdelens invånare utan för göteborgaren och kommunens turistnäring.

Björlanda Kile är nordens största småbåtshamn med 2300 båtplatser och utrymme för 1500 vinterupplagda båtar. Uppåt 8000 båtar sjösätts och tas upp årligen. En utökning och utrustning av hamnområdet planeras.

Stadsdelens kustområde erbjuder ett flertal fiskemöjligheter från land. Varholmen, Hästevik, Lilleby och Kippolmen tillhör de platser som ofta besöks för att idka fritidsfiske.

En utvecklingsplan för friluftsbaden har upprättats i stadsdelen. Planen innehåller förslag till åtgärder som bl a syftar till en kvalitetshöjning. Badplatserna har indelats i tre kategorier;

- turistbad, turistattraktion och kvalifikationer för "Blå Flagga"
- stadsbad, stort rekreativt värde för göteborgarna
- lokalbad, enklare utrustade samt med livräddningsanordning

I stadsdelen prioriteras Lilleby och Sillvik som turistbad och som lokalbad Tumlehed. Badplatsen i Hästevik bedöms ha en utvecklingspotential. Härutöver finns friluftsbad med begränsad kapacitet och dålig tillgänglighet. De åtgärder som föreslås handlar främst om att öka tillgängligheten samt möjliggöra viss parkering

på lämpligt avstånd. På lång sikt kan tillgängligheten till såväl bad i nordvästra Björlanda som vid Tumlehed förbättras genom utbyggd kollektivtrafik. På kort sikt är det handlingsfriheten som är viktig att upprätthålla.

Stadsdelen innehåller rika möjligheter till fritidsaktiviteter och här finns ett starkt föreningsliv. Alleby ridklubb och Bulycke ridklubb, båda kommunala, är två av de största ridanläggningarna. Det finns även många mindre privata hästgårdar. En golfbana finns vid Amhult och ytterligare en golfbana planeras i Björlanda. Ett flertal motorsportanläggningar finns inom stadsdelen. I Syrhåla, väster om Volvo, finns en gocart bana samt en fastställd detaljplan för en folkracebana. Strax norr om Björlandavägen i anslutning till Norrleden planeras en tävlingsbana för speedway. Området kan på sikt utvecklas till ett större evenemangsområde med ett flertal olika aktivitetsanläggningar.

PROBLEM/BEHOV

- Förbättrad infrastruktur.
- Ökad andel kollektivtrafikåkande.
- Gles exploatering över stora områden.

VILL NI LÄSA MER

Strukturstudier västra Hisingen (Stadsbyggnadskontoret).

Fördjupad översiktsplan Björlanda (Stadsbyggnadskontoret).

Fördjupad översiktsplan ytterhamnarna (Stadsbyggnadskontoret).

Program för tvärförbindelser i Torslanda (Stadsbyggnadskontoret).

Väg 155, förslag till åtgärder för väg och kollektivtrafik (Trafikkontoret).

Pilotstudie väg 155, för ökad kollektivtrafik (Trafikkontoret/K2020).

Den ideala bytespunkten (Stadsbyggnadskontoret/K2020).

Stadsdelen har en varierad fysisk miljö och kan delas in i fem strukturer:

- Historiska byar
- Sommarboende till permanentboende
- Torslanda torg
- Bebyggelse från 1990 fram till idag
- Verksamhetsområden



Historisk by, Kvisljungeby.



Historisk by, Kvisljungeby.

DEN FYSISKA MILJÖN I TORSLANDA

Stadsdelen har en varierad stadsmiljö från olika tidsepoker med olika karaktärer, allt ifrån storskaliga verksamhetsområden till oskiftade byar. Delar av stadsdelen, främst i Torslanda, kan idag upplevas som ostrukturerad, utan koppling och tillhörighet till närliggande områden. En förklaring kan vara att stadsdelen främst har dominerats av storskaliga verksamhetsområden som flygplatser, hamnverksamhet, tillverkningsindustri samt militärverksamhet de senaste 50 åren, samtidigt som utvecklingen från sommarboende till permanentboende explosionsartat har skett på kort tid utan någon övergripande markanvändningsstrategi. Trots den snabba bebyggelse- och verksamhetsutvecklingen har stadsdelen, till stora delar, kunnat bevara sina kvalitéer i både nya och äldre områden där höga naturvärden aktsamt tillvaratagits.

DEN FYSISKA MILJÖN I TORSLANDA (karta på motsatt sida)

 Historiska byar.

 Från sommarboende till permanentboende.

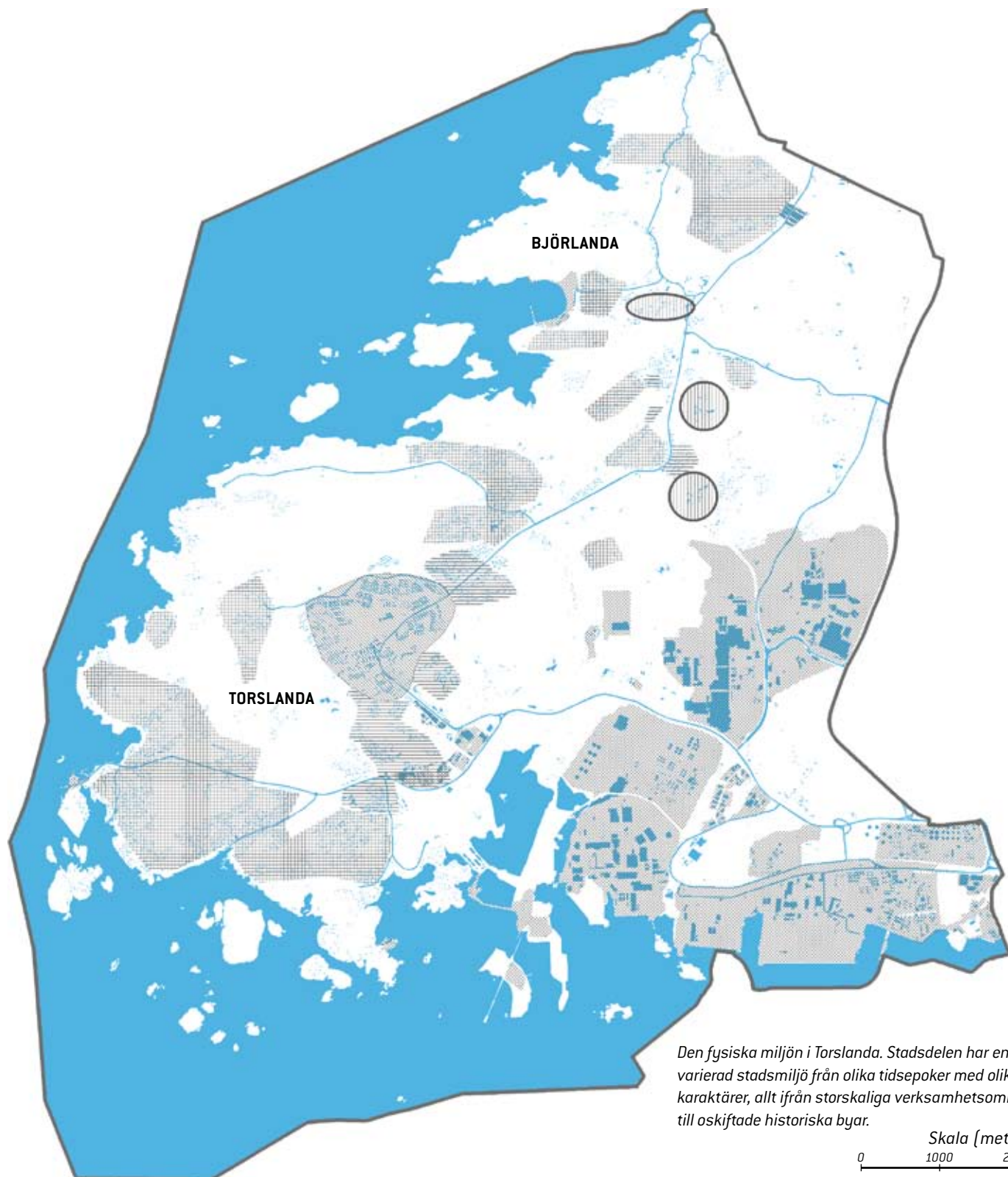
 Bebyggelse i och omkring Torslanda torg.

 Bebyggelse från 1990 talet fram till idag.

 Verksamheter.

HISTORISKA BYAR

Björlandaby, Kvisljungeby och Låssby är några av stadsdelens kulturhistoriskt värdefulla byar. Kvisljungeby och Låssby visar tydligt hur landsbygden kunde se ut före det laga skiftet, som genomfördes under 1800-talets mitt. Byarna och deras omgivande odlingsmark utgjorde en ekonomisk enhet och detta är fortfarande väl synligt. Byarna är i huvudsak tätbebyggda och placerade på och kring en höjd i odlingslandskapet.



Den fysiska miljön i Torslanda. Stadsdelen har en varierad stadsmiljö från olika tidsepoker med olika karaktärer, allt ifrån storskaliga verksamhetsområden till oskiftade historiska byar.

Skala (meter)
0 1000 2000



Från sommarboende till permanentboende i Hällsvik.



Bostadsgata i Hällsvik.



Badplats i Hällsvik.

FRÅN SOMMARBOENDE TILL PERMANENTBOENDE

Den stora förändringen i bebyggelsen i stadsdelen började i och med semesterreformen i slutet av 1930 talet. Då infördes tre veckors allmän semester. Många fick då tid och ekonomisk möjlighet att köpa en tomt och bygga en egen sommarstuga. För bönderna i stadsdelen var det en välkommen inkomst att stycka av och sälja fastigheter i de ekonomiskt sett värdelösa bergen.

Omvandlingen från fritidshus till permanentbostäder började så smått redan på 1960 talet och fortsatte sedan stadigt. Utbyggnaden av vatten- och avloppsnätet påbörjades under 1980 talet och är idag till stora delar utbyggt inom stadsdelen. Omvandlingen från sommarboende till permanentboende har på senare år gått fort. Vägstrukturen i dessa områden är anpassade och planerade efter ett säsongsbående vilket betyder smala, kuperade och oorganiserade vägar. Tomtavstyckningar har bidragit till en förtätning av bebyggelsen vilket i sin tur genererar fler bilar i området. Den fysiska planeringen i utredningsområdet har inte skett i samma takt som bebyggelse- och karaktärsförändringen vilket lämnat efter sig vissa problem, bland annat för kollektivtrafiken.

BEBYGGELSE I OCH OMKRING TORSLANDA TORG

År 1960 till år 1966 byggdes ett nytt bostadsområde i stadsdelen i anslutning till Torslandas gamla centrum vid kyrkan. Närmast kyrkan placerades Torslanda torg och en ny skola (Noleredsskolan) som gränsar till före detta småskolan. Väster om Torslanda torg uppfördes lamellhus och en grupp punkthus i fyra våningar. I söder och sydväst ansluter en grupp kedjehus och ett radhusområde. Öster om



Punkthus vid Torslanda torg.



Radhusbebyggelse i Torslanda.



Torslanda torg med omkringliggande bostadsbebyggelse.

torget byggdes några loftgångshus och en radhuslänga och i nordost ett område som omfattade radhus och atriumhus. Bebyggelsen omkring Torslanda torg har en modernistisk planstruktur med lamellbebyggelse. Områdena är tydligt trafikseparerade med parkeringsanläggningar skilt från lekytor och allmänna gångstråk.

SAMLAD BEBYGGELSE FRÅN 1990 TALET OCH FRAM TILL IDAG

Planeringen av Amhult har pågått under lång tid. En av utgångspunkterna har varit att bostadsbyggandet i stadsdelen Torslanda har varit omfattande sedan 1990 talet och befolkningsökningen har ökat behovet av lokaler för förvaltning, kultur, kontor och service. Framförallt har också behovet av ett större handelsutbud inom stadsdelen varit angeläget. Stadsdelens befintliga centrum, Torslanda torg, har inte förutsättningar för expansion. Området vid gamla Torslanda flygplats pekades redan år 1990 ut i ett program för västra Hisingen som utbyggnadsområde för ett nytt centrum. År 2001 godkändes ett program för handel och bostäder vid Torslanda fd flygfält. Därefter har ett antal detaljplaner tagits fram och sammanlagt ca 650 bostäder har byggts i form av villor, grupphusbebyggelse, radhus och flerbostadshus. Det har funnits och finns en brist på hyresrätter i Torslanda och därför planerades Amhults trädgårdsstad med hyresrätt. Bebyggelsen är utformad utifrån trädgårdsstadens principer vad gäller skala och täthet och innehåller hus i 1-2½ våningar, med sammanlagt ca 300 lägenheter. Norr om Amhults centrum byggs av området Snäckeberget, med ca 50 gruppbyggda hus. Husen ligger på högre höjd än centrumbebyggelsen och från många av husen har man en vidsträckt utsikt över landskapet. Nordväst om Snäckeberget har 40 grupphus byggts samt



Snäckebergsvägen. Samlad bostadsbebyggelse som tillkommit i stadsdelen under 2000 talet.



0m 100m

Bostadsbebyggelse vid Skutehagen. Samlad bostadsbebyggelse som tillkommit i stadsdelen under 1990 talet.



0m 100m

En del av Volvo verksamhetsområde.

25 tomter har förmedlats via den kommunala tomtkön.

Centralt i området har första etappen av Amhult centrum byggts ut med handel, bostäder och kulturhuset Vingen. Nu pågår planeringen av etapp två, med ytterligare handel, verksamheter och bostäder. Ambitionen är att skapa en blandstad med småstadskaraktär och med god tillgänglighet till kollektivtrafik. Centralt i området planeras därför ett busstorg med ett resecentrum och pendelparkering i ett parkeringshus.

Det är inte bara Amhult som har till kommit under de senaste åren. Exempel på andra nya bebyggelseområden är Skutehagen, öster om Bottnevägen samt Älvegårdsvägen.

VERKSAMHETSOMRÅDEN

År 1958 förvärvade Volvo ett stort område mark i Sörredsdalen för att bygga en ny bilfabrik och år 1964 öppnades Volvo torslandaverken. Alltsedan invigningen har en successiv utbyggnad av industrilokaler, kontor och lager skett. Verksamhetsområdet karaktäriseras av storskaliga byggnadsvolymer och hårdgjorda uppställningsytor. Volvos och hamnens verksamhetsområden är inte möjliga att integrera med övrig bostadsbebyggelse.

Miljön längs väg 155 varierar från vacker natur till trista industri- och trafikmiljöer. Detta är den viktigaste entrén till stadsdelen och daglig pendlingsväg för torslanda- och öckeröbor. Det är angeläget att försöka förbättra denna miljö

och tydligt markera en entré när resenären anländer till Torslanda tätort. I samband med arbetet med ny tvärförbindelse mellan Kongahällavägen och väg 155 har det diskuterats att sammanföra entrén till Torslanda där ny väg ansluter mot väg 155. Här kan väg 155 övergå till en mer stadsmässig infartsled.

PROBLEM/BEHOV

- Ökad tillgänglighet mellan områden i stadsdelen.
- En tydlig entré till Torslanda tätort.
- Ökad förtätning i befintliga bebyggelseområden.

VILL NI LÄSA MER

Strukturstudier västra Hisingen (Stadsbyggnadskontoret).

Fördjupad översiktsplan Björlanda (Stadsbyggnadskontoret).

Program för Amhult etapp två (Stadsbyggnadskontoret).

Guide till Göteborgs arkitektur (Stadsbyggnadskontoret och Formas).

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, del 2 (Göteborgsstad).

Översiktlig studie av natur- och kulturvärden i Björlanda (Stadsmuseet).

Natur- och kulturvärden för Björlanda och Torslanda (Stadsmuseet).



[16] TORSLANDA

BESKRIVNING AV STADSDELEN

Det finns 21 stadsdelsvisa beskrivningar, en för varje stadsdel i Göteborg. De är en kunskapskälla om de olika stadsdelarna och fungerar även som en introduktion till stadsdelens liv och miljöer för alla som är intresserade. Beskrivningarna har tagits fram i samarbete mellan stadsbyggnadskontoret och stadsdelsförvaltningarna under 2006-2007.



Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret