



Byggnadsnämnden i Göteborg 2015-12-15
Kommunstyrelsens planeringsutskott i Mölndal 2015-12-08

Översiktsplan för Göteborg och Mölndal - fördjupad för Mölndalsåns dalgång

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Samrådets genomförande

Byggnadsnämnden i Göteborg beslöt den 26 november 2013 och planeringsutskottet i Mölndal beslöt den 4 juni 2013 att genomföra samråd för *Översiktsplan för Göteborg och Mölndal - fördjupad för Mölndalsåns dalgång*. Samrådstiden var 11 december 2013 till 27 februari 2014. Förslagen var under samrådstiden utställda på stadsbyggnadskontoret i Göteborg och stadsbyggnadsförvaltningen i Mölndal samt på Mölndals Stadshus och Mölndals Stadsbibliotek. Samrådet annonserades i Göteborgsposten och Mölndalsposten den 11 december 2013. Handlingarna har varit tillgängliga på städernas hemsidor. Samrådsmöte i form av Öppet Hus hölls den 4 februari 2014 i Mölndals Stadshus.

Totalt 41 remissvar har inkommit till de båda kommunerna. Lantmäterimyndigheten, Länsordningspolisen och Skanova Nätplanering har inte lämnat några yttranden.

Statliga och regionala remissvar kommenteras gemensamt av kommunerna, medan yttrande från kommunala nämnder, sakägare och övriga kommenteras var för sig av respektive kommun.

Sammanfattning av inkomna synpunkter

Huvuddelen av yttrandena är positiva till planförslaget. Allvarligaste invändningarna kommer från Trafikverket och Länsstyrelsen som önskar en riskutredning för hela sträckan samt förbättrat underlag för bedömning av konsekvenserna på riksvägnätet av förändrad trafik med anledning av exploateringen. De önskar även en redogörelse för vad städerna gör konkret för att minska biltrafiken. Ett fördjupat samråd om trafikfrågorna efterfrågas. De uttrycker oro för luftmiljö och buller och för hur en god boendemiljö kan åstadkommas i förhållande till rådande förhållanden.

Sammanfattning av förändringar/kompletteringar inför utställning

Utifrån inkomna synpunkter på samrådsförslaget har flera utredningar/kompletteringar genomförts inför utställningen.

Genomförda utredningar:

- "Grönstruktur i Mölndalsåns dalgång", Mareld Landskapsarkitekter, december 2014
- "PM genomförande trafik", SWECO Transport System, maj 2015
- "Transport av farligt gods på väg och järnväg, Mölndalsåns dalgång. Detaljerad riskbedömning för fördjupad översiktsplan", WSP, december 2014

Samråd:

- Ett fördjupat samråd med Trafikverket och Länsstyrelsen 2015-02-27
- Workshop, sociala konsekvenser och barnkonsekvenser 2015-05-21

Kompletteringar införda i utställningshandlingen:

- Lista över konkreta åtgärder för att uppnå minskad biltrafik
- Uppdaterat och förtydligt kartmaterial
- Förslag om att anlägga snabbcykelbana utmed motorväg/järnväg
- Lisebergs önskemål om utbyggnad tas med i markanvändningskartan
- Broförbindelse mellan Forsåkersområdet och västra Mölndal föreslås genomföras på kort sikt istället för medellång sikt
- Utställningshandlingen har uppdaterats utifrån förslaget till målbilden för stadstrafikens stornät 2035

Redovisning av samrådssvar med kommentarer

De yttranden som berör båda kommunerna redovisas först, därefter kommer yttranden som inkommit till Göteborg och sedan yttranden som inkommit till Mölndal.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.**Länsstyrelsen (1)**

Länsstyrelsen påpekar att det är viktigt att bebyggelseutvecklingen i dalgången går hand i hand med infrastrukturens utveckling. Det krävs nära samråd/dialog mellan kommunerna, regionen och Trafikverket om stadsutvecklingen i dalgången.

Förtätning inom befintlig infrastruktur är generellt positivt men kan vara förknippad med svåra avvägningar. Länsstyrelsen önskar därför ytterligare underlag för sina bedömningar av den föreslagna utvecklingen i dalgången:

- Översiktlig bullerutredning
- Riskutredning farligt gods
- Komplettering trafikutredning
- Komplettering av luftmiljöutredningen
- Komplettering av dagvattenutredningen
- Komplettering avseende geoteknik och vibrationer
- Redovisning markföroreningar (Mölndal)
- Fördjupad grönstrukturplan inkl. naturvärden
- Fördjupad social konsekvensbeskrivning för barn och ungdom

Länsstyrelsen önskar för ökad överblickbarhet en gemensam karta för översvämningsrisk, förorenad mark, skredrisk och erosionsrisk. Länsstyrelsen önskar även en gemensam markanvändningskarta på lång sikt (15-20 år) i samma detaljeringsgrad som etappkartorna samt att kartan över fornlämningar kompletteras med plangränsen.

Trafikverket har nya markbehov som ska implementeras i planen och länsstyrelsen anser att det för fortsatt planering krävs ett fördjupat samråd med Trafikverket.

Trafik

Länsstyrelsen påpekar att dalgången utmärks av risk- och störningskällor i form av infrastruktur och anser det positivt med skärmande bebyggelse men önskar en tydligare beskrivning av restriktioner för markanvändning med tanke på trafikbuller, vibrationer, luftkvalitet och transporter med farligt gods. I det fortsatta arbetet behöver kommunerna även beskriva hur boende- och arbetsmiljöer ska utformas för god hälsa och hur social trygghet ska skapas, särskilt för barn och ungdomar.

Planerna på att begränsa trafikutvecklingen är bra och det är viktigt att inte bidra till negativa konsekvenser på den övergripande statliga infrastrukturen. Kommunerna behöver förtydliga hur K2020 ska genomföras i dalgången och länsstyrelsen önskar tillgång till kommunernas beräkningar avseende trafikutvecklingens konsekvenser på E6/E20. Planhandlingarna behöver bli tydligare med hur stadsutveckling utan ökad biltrafik ska kunna ske rent praktiskt. Mölndalsvägen/Göteborgsvägen har funktion för omledning av trafik från E6/E20 och kräver framkomlighet för större fordon. En beskrivning av hur denna funktion bibehålls vid ombyggnad till stadsgata efterfrågas.

Försvär

Alla byggnader högre än 45 meter ska sändas till Försvarsmakten för samråd

Miljö

Miljöförvaltningens i Göteborg luftmiljöundersökning stämmer för närliggande område (Gårda) inte med SMHI:s. Miljöförvaltningen påtalar även osäkerhet om luftmiljönormen kan uppfyllas i trånga gaturum. Länsstyrelsen önskar därför en komplettering av utredningen och att platser där luftföroreningar riskerar påverka hälsan negativt definieras och att åtgärder vidtas för att minska föroreningsgraden alternativt att bostäder och andra platser där människor vistas undantas på dessa platser.

Vatten

Rådande dagvattenrening är otillräcklig och planerad bebyggelse ger möjlighet att förbättra dagvattenhanteringen.

Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen saknar en analys av bullersituationen och anser att det behövs en översiktlig bullerutredning som belyser situationen såväl i nutid som på längre sikt avseende järnväg, spårväg och väg/gatutrafik. Även buller från verksamheter bör tas med. Utredningen bör utgöra underlag för lämpliga/möjliga lokaliseringar av bostäder.

Vibrationer

Ett avsnitt om vibrationer behövs i planhandlingen då det finns risk för spridning av vibrationer i dalgångens lösa jordlager.

Förorenad mark

Mölndalsdelen behöver kompletteras

Översvämning

Föreslagna åtgärder behöver kopplas till konsekvensmatrisen. Fungerande kommunal teknisk försörjning vid högvatten bör beaktas. Hänvisning till *Stigande vatten* saknas.

Geoteknik

Åtgärder för skydd mot höga vattenflöden behöver beaktas i de geotekniska säkerhetsfrågorna. En gemensam karta för översvämning, förorenad mark, skred och erosion är önskvärd.

Farligt gods

Göteborgs översiktsplan för farligt gods utgår från en riskkälla och är därför inte direkt tillämplig för dalgången. Länsstyrelsen önskar därför en riskutredning som tar hänsyn till den komplexa

risksituationen. En barriärbebyggelse kan skydda för såväl risk som buller och översiktsplanen bör planera för detta. Det hade varit positivt om Räddningstjänsten medverkat i översiktsplanen.

El

Försiktighetsprincipen bör tillämpas för elektromagnetiska fält från befintlig 130 kV luftledning.

Bebyggelseplanering

Länsstyrelsen anser att områdets historiska bakgrund lyfts fram på ett bra sätt och att historiska byggnader tillvaratagits i planeringen. Kartan med fornlämningar bör kompletteras med planområdesgräns. Designprogram från 2008 för Göteborgsregionens infarter bör beaktas.

Grönstruktur

Länsstyrelsen ser positivt på en utveckling av allmänhetens tillträde till omgivande naturområden och ser fram emot en utvecklad grönstrukturplan till utställningen. I Mölndalsån finns knölnate och i Almedal två jätteekar. En översiktlig naturinventering behövs för lokalisering av eventuella hänsynsarter. För vidare planering på Mölndalssidan behövs naturinventeringar.

Ekonomi

Anläggningar tvärs över riksväg/järnväg måste fullt ut bekostas med kommunala medel.

Konsekvenser

Länsstyrelsen efterfrågar en fördjupning av den sociala konsekvensbeskrivningen för barn och ungdomar.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts i sin helhet.

Kommentar:

Städerna har efter samrådet kompletterat med en trafikutredning som diskuterar fördelning av trafik mellan riksvägnät och lokalvägnät och som tar hänsyn till de båda städernas trafikstrategier. En riskutredning för farligt gods har tagits fram för hela sträckan. Ett fördjupat samråd med Trafikverket och Länsstyrelsen genomfördes i Göteborg 2015-02-27.

Minnesanteckningar bifogas. Kvarvarande fråga är vilka konkreta åtgärder som städerna genomför för att uppnå minskad trafik. Åtgärderna redovisas i utställningshandlingen.

En för städernas förvaltningar gemensam work shop rörande sociala konsekvenser och barnkonsekvenser genomfördes i Mölndal 2015-05-21. Resultaten är införda under respektive rubrik i konsekvensbeskrivningen.

En gemensam grönstrukturplan har tagits fram. Den grundar sig på människors behov av grönska i närmiljön och på att skapa ett attraktivt promenadstråk samt på kopplingar till omgivande grönområden. Förslagets genomförande innebär en utökad biologisk mångfald. Lokala befintliga naturvärden omhändertas i detaljplaneskedet.

En ny dagvattenutredning skulle inte tillföra ny kunskap. De båda städerna har sedan länge ett aktivt samarbete rörande vattensituationen i dalgången, som är tillräckligt känd för att dagvattenfrågorna ska kunna lösas i detaljplaneskedet. Redovisningen av dagens situation och problem samt rekommendationer är uppdaterade sedan samrådshandlingen för att bli aktuella i förhållande till det pågående strategiska arbetet med vattenfrågorna. En karta som samtidigt redovisar översvämning, förorenad mark, skred och erosion är införd i utställningshandlingen.

Karta över risk för markföroreningar för hela planområdet har infogats i utställningshandlingen.

Bullersituationen är känd i dalgången. Översiktliga bullerberäkningar saknar användning i kommande skeden eftersom bullersituationen i den framtida bebyggelsemiljön är helt beroende av bebyggelsestrukturen, vilken inte är en översiktsplanefråga. Frågan tas om hand i detaljplaneskedet.

Luftmiljön i dalgången kan på en teoretisk bild framstå som besvärlig. Emellertid gör den förhärskande sydvästliga vindriktningen att förroreningar från trafikområdet utefter E6 inte blåser in över planerade utbyggnadsområden. Riktlinje för detaljplanering avseende vindarnas påverkan på luftmiljön i förhållande till bebyggelsens utformning införs i utställningshandlingen. Särskilt beaktas därvid luftmiljön på bostadsgårdar och uteplatser.

Kartmaterialet är uppdaterat vad avser tydlighet enligt Länsstyrelsens önskemål.

Räddningstjänsten har medverkat i översiktsplanen, se sammanfattning av deras yttrande längre fram i redogörelsen.

SGI Statens geologiska institut (2)

Synpunkter från SGI finns upptagna i Länsstyrelsens yttrande.

Trafikverket (3)

Trafikverket ser mycket positivt på planförslagets höga ambitioner att åstadkomma en omfattande stadsutveckling utan att samtidigt öka biltrafiken men efterfrågar beskrivning av hur det ska gå till rent praktiskt. Verket önskar genomföra ett fördjupat samråd med kommunerna avseende den planerade bebyggelsens påverkan på deras anläggningar.

Som stöd för fortsatt planering ger verket följande upplysningar och synpunkter:

Upplysningar

- Riksintressen är Västkustbanan, Kust till kustbanan, Västlänken, E6/E20, väg 40/väg 27, Götalandsbanan samt järnvägsstationerna Mölndal, Liseberg och Korsvägen (planerad).
- På lång sikt kan fyra spår på Västkustbanan till Kungsbacka vara aktuellt. Motorvägen behöver inte byggas ut
- Götalandsbanan är tänkt som höghastighetsbana
- Kallebäcksmotet kommer byggas om
- Anläggningar tvärs E6/E20 saknar statlig finansiering och måste fullt ut finansieras med kommunala medel.

Synpunkter

- Det är mycket positivt med lokalgator och GC- trafik mellan Kallebäck och Lackarebäck och mellan Grafiska vägen och Flöjelbergsgatan, de bör bidra till att minska barriärverkan av E6/E20 och järnväg. Förstudien Götalandsbanan alternativ "Raka vägen" ska beaktas vid anläggningen av kopplingen Kallebäck – Lackarebäck.
- Trafikverket är tveksamt till komplettering av Lackarebäcksmotet med cirkulationsplats som verket menar riskerar medföra köbildningar ut på E6/E20
- Planen behöver fördjupas och förtydligas angående restriktioner för markanvändningen p g av buller, vibrationer, luftkvalitet och risker. Luftmiljöutredningen bör inarbetas i planförslaget. Verket anser att planen ska ange lämpliga bullernivåer vid fasad och tyst sida samt hur bostadsrummen ska vara orienterade.
- Markförhållandena i dalgången är vibrationskänsliga och ett avsnitt om vibrationer bör införas i planen.
- Åtgärder för att säkerställa framkomligheten på järnväg och riksväg vid intensiva regn och översvämning bör studeras noga
- Risker ska skiljas från störningar
- En sammanställning av gjorda trafikberäkningar och –simuleringar önskas liksom kommunernas syn på kollektivtrafikens framtida behov av restider, turtäthet och viktiga

målpunkter i och utanför dalgången. Kopplingen till Fässbergsdalen, Toltorpsdalen och Råvekärr bör beskrivas närmare.

- Nya kunskaper har framkommit sedan Trafikverkets studie av transportkorridoren 2011 levererades till kommunerna som underlag till fördjupad översiktsplan. Verket vill därför samråda om de nya förutsättningarna
- Uppdelning i åtgärder på kort, medel, och lång sikt är bra men kartorna bör förtydligas och få utförligare teckenförklaring, önskvärt vore en heltäckande karta och tydligare delkartor.
- För utformning av byggnader och anläggningar bör Designprogram för Göteborgsregionens infarter (2008) beaktas.

I det fortsatta arbetet behöver följande särskilt beaktas:

- Påverkan på riksintresse för kommunikation
- Riksintressena Västlänken, Götalandsbanan och Kust till kustbanan
- Beskrivning av hur K2020 ska uppfyllas
- Buller, vibrationer, luftmiljö och högt vatten

Trafikverkets samrådsyttrande har bilagts i sin helhet.

Kommentar:

Ett fördjupat samråd angående trafikfrågorna är genomfört med Trafikverket och Länsstyrelsen. Se kommentar till Länsstyrelsens yttrande. Utställningshandlingen kompletteras med de konkreta åtgärder städerna vidtar för att uppfylla ambitionerna i K2020. Frågor rörande buller, vibrationer, luftmiljö och högt vatten är utvecklade i utställningshandlingen.

Svenska Kraftnät (4)

önskar inte medverka i fortsatt remissförfarande, eftersom företaget inte har några ledningar i anslutning till området.

Vattenfall Eldistribution AB (5)

visar på karta sitt befintliga högspänningsnät inom FÖP:ens område samt optoledning och transformatorstation och påpekar att vid framtida planering ska hänsyn tas till Starkströmsföreskriften. Försiktighet bör tillämpas vid uppförande av ny bebyggelse nära befintliga kraftledningar.

Försvarmakten Högkvarteret HKV (6)

Har inget att erinra men för objekt högre än 45 m ska samråd ske med försvaret.

Göteborgsregionens kommunalförbund, GR (7)

GRs strukturbild

Mölnadsåns dalgång ligger i den del som i GRs strukturbild som betecknas som det sammanhängande stadsområdet med god lokal kollektivtrafik. Området angränsar till regionens kärna och är lätt att nå från hela Göteborgsregionen. Mölnads centrum i områdets södra del är en viktig regional knutpunkt och i norr ansluter området till knutpunkten i Korsvägen. I dalgången går regionens södra transportstråk och dalgången har verksamhetsområden och lokaliseringmöjligheter av stor betydelse för regionen.

Mellankommunalt samarbete

GR ser mycket positivt på det mellankommunala samarbetet och framtagandet av den gemensamma planhandlingen för hela Mölndalsåns dalgång. Förslaget stödjer intentionerna i GRs strukturbild. Dalgången har ett gott utbud av service och god tillgänglighet med alla transportslag och har stor potential för att skapa täta, attraktiva och blandade stadsmiljöer. Det är viktigt att denna potential tas till vara i fortsatt planering och utbyggnad.

Kollektivtrafik

I dalgången finns god kollektivtrafikförsörjning idag och trots detta sker endast var fjärde resa med kollektivtrafik. Kopplingar till knutpunkter som t.ex. Korsvägen har här en nyckelroll för att öka andelen resor med kollektivtrafiken och cykel i stråket. Förslaget på Göteborgsvägens framtida utformning med gång- och cykelbanor och promenadsstråk är ett bra exempel på lösningsfokuserat arbetssätt för att förbättra ljudmiljön och skapa en god stads- och boendemiljö i en blandad stadsbebyggelse. Planen visar också på ett bra sätt hur barriäreffekter från infrastrukturen kan minskas.

Regionalt samspel

Området har en stor betydelse i regionen och många funktioner ska samsas om platsen. GR ser att det vore värdefullt att i det fortsatta arbetet tydligare visa på dalgångens samspel med sitt omland både väster och österut. Det kan t ex handla om att utveckla sambanden med planerade utvecklingsprojekt för bostäder, handel och andra verksamheter i Fässbergsdalen och Åbroområdet.

Ny stambana Göteborg-Borås

Under de närmaste åren kommer Trafikverket att utreda korridorer för en ny stambana på sträckan Göteborg - Borås. GR förordar, likt vid tidigare utredningar, en sträckning via Mölndal då det ger fördelar och nytta utifrån ett vidare utvecklingsperspektiv. En ny järnvägsförbindelse via Mölndal ger större tillgänglighet till de södra och västra delarna av Göteborgsregionen. Mölndals centrum förstärks som regional knutpunkt med betydelse för resande även utanför GR området. GR ser det som värdefullt att i det fortsatta arbetet visa hur den ökade tillgängligheten och det ökade antalet resande kan tas till vara och påverka utveckling och utbyggnad i Mölndals centrum och dalgången. Det är vidare viktigt att visa på hur Kust till kustbanans potential för gods och/eller persontrafik kan behållas även efter utbyggnad av ny stambana.

Grönstruktur

Planen visar på hur grönstrukturen kan utvecklas genom kopplingar till omkringliggande områden som till exempel till Safjället västerut och mot Kallebäck och vidare mot Lackarebäcksfjället och Delsjöområdet. Det är värdefullt för stadsutvecklingen i dalgången att stärka tillgängligheten till den övergripande regionala grönstrukturen. Planen visar också på ett grönstråk längs med Mölndalsån vilket tillför området karaktär. Det är av vikt att dessa gröna kvaliteter tas tillvara och genomförs i fortsatt planering och utbyggnad.

Kommentar:

Städerna noterar att Göteborgsregionens kommunalförbund ser positivt på den utveckling som föreslås i den fördjupade översiktsplanen för Mölndalsåns dalgång. Städerna har efter samrådet kompletterat med bland annat en grönstrukturutredning med förslag på utveckling och möjligheter längs Mölndalsån genom hela planområdet. Detta för att stärka grönstrukturen, men också skapa förutsättningar för goda vistelsemiljöer för nya boende och verksamma i dalgången.

Det regionala samspelet och planområdet i sitt sammanhang har förtydligats och samarbetet i stråket för ny stambana, Göteborg – Borås, tas upp i utställningshandlingen.

Yttranden från Göteborgs remissinstanser som berör båda kommunerna

Fastighetsnämnden i Göteborg (8)

Nämnden anser att huvudinriktningen och rekommendationerna är bra och i linje med utbyggnadsplanen. I denna är området markerat som utvidgad innerstad där hög stadsmässighet och blandstad är viktigt. Rekommendationerna för kommande detaljplanearbeten stödjer utbyggnadsplaneringen.

Den stora utbyggnadspotentialen i Mölndal är positiv även för Göteborg.

Volymen 2–3000 nya bostäder betyder behov av minst 3–4 nya stora förskolor. Det är en svårlöst fråga, då det kommunala markinnehavet är begränsat. En särskild lokaliseringstudie för förskolor behövs. I beräknat antal bostäder i planen ingår inte Arla, som om det planeras för bostäder bör lösa det uppkomna förskolebehovet i samband med utbyggnaden.

Finansiering av upprustning av allmän plats bedöms kunna ske genom genomförandeavtal med exploatörer då detta ger värdeökning. Eventuella övriga kostnader kan komma samfinansieras med Trafiknämnden och Park- och naturnämnden. Fastighetskontoret kan inte bedöma utgifterna för att göra å-stränderna tillgängliga. Genomförande, kostnader och finansiering av föreslagen ny gata Kallebäck–Lackarebäck behöver studeras vidare.

Föreslaget utbyggnadsområde väster om S:t Sigfridsgatan är för snävt. Möjligheter till bebyggelse på berget (idag naturmark) bör prövas.

Behovet av lokal dagligvaruhandel bör uppmärksammas då det råder underskott av butiker inom gångavstånd i förhållande till dagens täthet.

Avstämning bör ske med Liseberg angående området för SAAB:s f.d. växellådefabrik.

Kommentar:

Det begränsade kommunala markinnehavet föreslås utnyttjas effektivt till förskoleverksamhet utan att parkmark med stort utnyttjande tas i anspråk. I detaljplaneskedet bör samverkan med exploatören ske angående förskolebehovet.

Liseberg har inkommit med önskemål om utbyggnad, markanvändningskartan har uppdaterats.

Kretslopp- och vattennämnden i Göteborg (9)

Tillgänglighet med sopbilar är viktig att beakta vid förtätning. Genomgående gator föredras framför vändplatser. Nya bostäder bör ha plats för sopsortering, men ytterligare återvinningsplatser kommer också behövas. Verksamheter i bottenvåningarna innebär fler hämtställen för avfall. Särskilda lastzoner kan behövas.

Dagvatten och klimathänsyn är väl tillgodosedda i planen. Mölndalsån har höga halter av kadmium, koppar och kvicksilver, och är klassad som ett ekologiskt känsligt sötvatten för fiske. Det gör att även kraven på zink och koppar ökar. Dagvatten från Mölndalsvägen och E6 behöver behandlas före utsläpp.

Kapaciteten på näten för dricksvatten och spillvatten bedöms god men ledningsutbyggnad för VA kan behövas i vissa delområden

Berganläggningar finns i området. Ev. sprängning ska utföras så att dessa inte skadas.

Kostnader/intäkter för ledningsutbyggnad och anläggningsavgifter kan inte bedömas idag.

Kommentar:

Den fördjupade översiktsplanen innehåller riktlinjer för rening av dagvatten från trafikytor.

Miljö- och klimatnämnden i Göteborg (10)

Förvaltningen anser att inriktningarna och ambitionerna är mycket bra och att området har goda förutsättningar för att kunna omvandlas till en attraktiv boendemiljö. Planen hanterar frågor som rör miljö och hälsa på ett bra sätt. Följande synpunkter har identifierats:

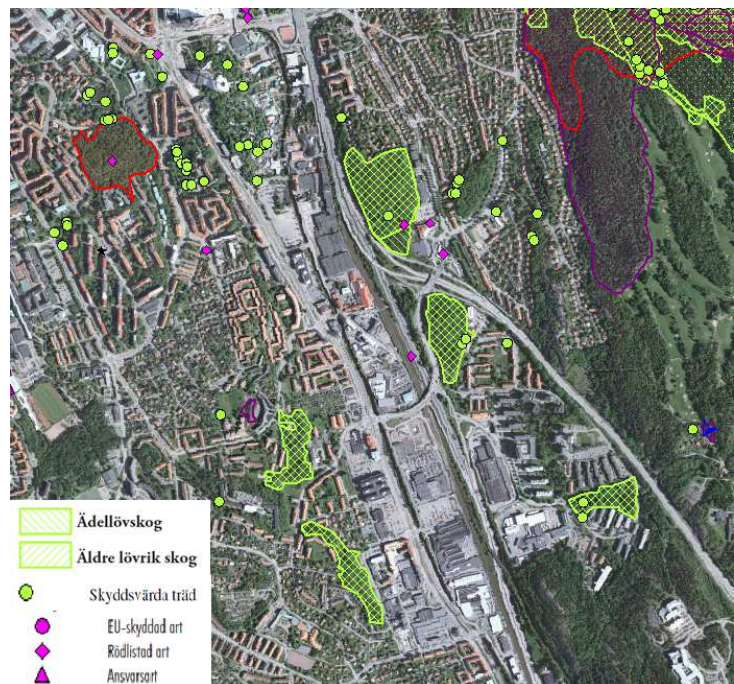
- Området kan bebyggas trots höga bullernivåer, exponeringen bör dock minimeras. Rekommendationerna bör kompletteras med att området ska utvecklas på ett sådant sätt att goda ljudmiljöer ute och inne kan säkras och att fasader ut mot Mölndalsvägen ska utrustas med ljudabsorbenter.
- Det är, ur luftkvalitetssynpunkt, tveksamt att vissa områden i norra delen (mellan E6 och Mölndalsvägen) är bland de områden där utbyggnad planeras på kort sikt (5-7 år).
- Föreslagna fördjupade utredningar av luftkvaliteten är avgörande för att visa att föreslagen markanvändning är lämplig. Ytterligare åtgärder i trafikmiljön eller ändrad markanvändning kan vara aktuella om inte normerna klaras.
- I det fortsatta arbetet behöver en naturvärdesinventering göras för hela området samt en bedömning kring hur och om dessa värden påverkar planens inriktning. Ädellövskog finns i området.
- Föreslagna gröna områden är positivt. Viktigt att stråket längs ån hänger samman. Gröna tak, grönska på kvartermark och mindre fick-/regnvattenparker i bebyggelsen för att ta hand om dagvatten är mycket positivt. Det bör övervägas om grönstråket längs Mölndalsån kan användas för dagvattenbehandling.
- Bedömningen rörande påverkan på de lokala miljömålen behöver förtydligas. Det är oklart om planen medverkar till att nå målen eller inte.

Kommentar:

Ett arbete om möjligheterna att genom utformning av gator och fasader dämpa buller i gatu – och bostadsmiljöer har framtagits av Göteborgs stadsbyggnadskontor under medverkan av övriga förvaltningar. Bland annat har fasaders påverkan diskuterats. Dagens val av fasadmateriell med hårda, släta ytor i kombination med oftast parallell placering av husen utefter gatan skapar inte en optimal ljudnivå i de offentliga rummen. Frågan bör bli föremål för ökad uppmärksamhet i alla skeden av planering och bygge.

I den efter samrådet framtagna grönstrukturplanen finns förslag både till ökad ekologisk mångfald och till hur dagvatten kan omhändertas och hur de då uppkomna miljöerna kan göras attraktiva som rekreationsplatser för boende och besökare.

Kartan till höger beaktas i det fortsatta arbetet.



Park- och naturnämnden i Göteborg (11)

Tyngden i den föreslagna grönstrukturen ligger på att utveckla det gröna stråk, som finns längs Mölndalsån och att länka samman omgivande grönområden med varandra. Platser att vistas på, så som parker och torg, är inte tillräckligt beskrivna i dokumentet. Vistelseplatser för barn bör utredas vidare för att tillgodose barnperspektivet. Bredden på det gröna stråket längs ån bör analyseras/beskrivas ytterligare liksom hur grönstrukturen är tänkt att utvecklas i planområdets östra del.

Parker etc. kan med fördel planeras i lägen som är extra känsliga för översvämningar, de kan då användas som buffertzoner för vatten.

Det finns fler sällsynta och fridlysta arter inom området än de angivna, nämligen getlav, kalvnos, tvåtandad spolsnäcka, blomvass.

Kommentar:

En grönstrukturplan har upprättats sedan samrådet. Denna behandlar de flesta av Park- och naturnämndens frågor och synpunkter, naturinventering undantagen. De översiktliga naturvärdena är kända, detaljerade inventeringar bör göras i program- och detaljplaneskedena.

Räddningstjänsten Storgöteborg (12)

Anser att FÖP 99 för farligt gods är för gammal och att det därför är olämpligt att hänvisa till den.

Utryckningsfordon från Gårda och Mölndal når alla delar av området inom 10 min. VA-förvaltningarna i Göteborg och Mölndal har meddelat att de inte tillåter kapacitetsprov av sprinkler. Begränsningen borde framgå av handlingen då det medför en högre tröskel till att installera sprinkler av egen ambition.

Kommentar:

En detaljerad riskutredning från Åbromotet till Örgrytemotet har genomförts efter samrådet.

Trafiknämnden i Göteborg (13)

Trafiknämnden tillstyrker förslaget som ligger väl i linje med intentionerna i *Trafikstrategi för en nära storstad (2014-01-16)* även om planen beskriver att biltrafiken inte ska öka medan den enligt trafikstrategin behöver minska.

Det är viktigt att lokalvägnätet i dalgången är finmaskigt så att inte en enskild gata behöver ta all nord-sydlig trafik. Parallellvägar till Mölndalsvägen/ Göteborgsvägen är således viktiga. Det ökar även möjligheten att omdana denna väg till en attraktiv stadsgata med ett körfält i vardera riktningen.

Trafikslagen gång- och cykeltrafik bör redogöras för var för sig så att deras olika förutsättningar belyses bättre. Redogörelse för distributionstrafikens förutsättningar och potential saknas.

Föreslagen inriktning för korsningar (större som cirkulationsplatser, mindre som signalreglerade) bör detaljstuderas i kommande planering

Trafiknämnden är frågande till att reservatet för södra centrumleden omnämns som en möjlig tunnel för spårväg. Trafikkontoret har idag ingen plan för att utnyttja reservatet vare sig för väg- eller spårvägsförbindelse.

Kommentar:

Trafikstrategierna har delvis ändrats under arbetet med den fördjupade översiktplanen, utställningshandlingen är uppdaterad. I samverkan med Mölndal har planering för lokalgata mellan Kallebäck och Lackarebäck påbörjats.

Om reservatet för södra centrumleden inte avses utnyttjas bör ett förslag att ta bort det ur Göteborgs översiktsplan utredas. Marken kan i så fall frigöras för detaljplanering av förskola och befintliga studentbostäder som i dag saknar plan.

Efter samrådet har snabbcykelbanans läge utefter Mölndalsån diskuterats. En snabbcykelbana kan inte kombineras med gångtrafik. Det trånga snittet gör att prioritering måste ske och förslaget i utställningshandlingen är att prioritera gångtrafik och lokal cykeltrafik. En effektiv snabbcykelbana med få stopp kan eventuellt skapas utefter E6 från Mölndals centrum till Lisebergs station där den kan kopplas till befintlig cykelled genom Gårda. Detta utreds vidare gemensamt av städerna fram till antagande av planen.

Övriga yttranden som berör båda kommunerna**Göteborgs Hamn AB (14)**

anser att en vägförbindelse krävs mellan väg 40 och E6 söderut för att via Söder-Västerleden attrahera godstrafik till Göteborgs Hamn, så att de centrala delarna av staden avlastas. Direktramper vid Kallebäcksmotet räcker inte.

Kommentar:

Frågan om kopplingar enligt ovan har diskuterats tidigare och är dels en regional fråga och dels en fråga för Trafikverket. Även om något av de förslag som diskuterats berör planområdet kan frågan inte lösas inom pågående fördjupat översiktsplanearbete för Mölndalsåns dalgång.

Jernhusen AB, Region Väst (15):

Fortsatt planerande bör omfatta inte enbart utrymmeskrav för vägars och järnvägars tekniska anläggningar utan också att utveckla en stadsbebyggelse i det attraktiva läget intill stationen i Mölndal med handels- och arbetsplatser som ger trafikunderlag till tågen och är positivt för hållbara transporter.

Kommentar:

Ett omfattande arbete pågår i Mölndal för utvecklandet av stationsområdet, Mölndals innerstad i direkt anslutning till detta, samt stora områden för bostäder och verksamheter öster om stationen.

Naturskyddsföreningen, Göteborg (16):

Planen inriktning är positiv, men all utbyggnad bör ske på redan hårdgjord mark. Planeringen ska inriktas på att biltrafiken minskar. Vägområden kan då bli mindre och yta användas för kollektivtrafik eller bebyggelse. Göteborgsvägen-Mölndalsvägen bör omvandlas till en stadsboulevard med många gröna inslag.

En eller två ekodukter bör utredas. Ett grönt stråk mellan Safjället och Lackarebäcksfjället bör stärkas och på sikt utvecklas till en ekodukt. Åtgärder för att klara miljö kvalitetsnormerna bör utredas redan i denna plan, eftersom ej uppfyllda normer är ett allvarligt hot mot vår gemensamma miljö.

Kommentar:

Planeringen har den inriktning Naturskyddsföreningen förordar. Ekodukter är dock inte med i planeringen då dessa skulle medföra stora ingrepp i befintlig bebyggelse, en ekodukt behöver gröna kilar på båda sidor för sin funktion och möjligheten att skapa dessa finns inte utan stora ingrepp i dagens bebyggelse.

Vägvalet, Göteborg (17)

En trafikkorridor med 6 järnvägsspår och 6-filig motorväg plus lokalkörvägar skapar en mycket kraftig barriäreffekt i en trång dalgång. Det är inte sannolikt att så stort transportbehov föreligger och det är inte acceptabelt att ett statligt verk lägger så stora markkrav på kommunerna.

Wallenstam AB (18):

Stödjer strategin att förlänga den täta och attraktiva blandstaden och ser fram mot inbjudan till vidare diskussioner kring hur planera, bygga och förvalta en tät, attraktiv och fungerande blandstad. Wallenstam har projekt i området: Almedals Fabriker, Mölndalsvägen 77-79, Arla Kallebäck samt Forsåker. Markanvisning har ansökts om på ett antal platser, t.ex. Ebbe Liberathsgatan, Mölndalsvägen och Framnäsgratan.

Yimby, Göteborg (19):

Planens intentioner är bra, men inte mycket är konkret och bindande. Yimby önskar att planeringen utgår från att alla gator ska ha lokaler för service, handel och föreningsliv och uppskatta önskvärd befolkningstäthet utifrån detta.

Göteborg omfattar blandstadstänket men Mölndal går i gamla fotspår. Samstämmighet mellan kommunerna krävs om kopplingen ska stärkas på ett hållbart sätt. Motivering för hushöjden 5-8 våningar saknas. Det borde vara önskvärt med högre bebyggelse i lägen nära hållplatserna.

Handel, service etc i bottenvåningar utmed huvudgator bör gälla alla gator. Man bör i första hand planera från gångtrafikanterna med en finmaskig gatustruktur. Det är tveksamt att lokalgator i staden ska ha separata cykelbanor. Långa gång- och cykelbroar kan bli otrygga och enformiga. Risk för detta minskar om de används för blandtrafik. Råvekärr är idag en isolerad enklav. En bro mot Åbro skulle minska isoleringen.

Utformning av Mölndalsvägen/Göteborgsvägen:

Viktigt att stråket är kontinuerligt och lätt att följa. Behov av två körfält i vardera riktningen kan ifrågasättas. Frigjord yta kan bli parkstråk. Gående och cyklister ska inte ledas i krokarna runt lastzoner, rondeller och utskjutande hus. Många tvärgator är avbrutna och ansluter inte till stråket, men de skulle kunna anslutas för högersvängande trafik. Det saknas passager över spårvagnsspåren mellan hållplatserna.

Svårt se poängen med snabbcykelbanan. Ett finmaskigt och rent gatunät är viktigare för cyklisten än ett fåtal stora stråk som riskerar bli barriärer för gående och motverka gatans stadsmässighet. Placering av snabbcykelbanan längs järnvägen är lämpligare.

När ny järnväg byggs österut kan Boråsbanans banvall bli tillgänglig för cykelbana, men det kan bitvis finnas anledning att riva banvallen för att binda ihop områden och ge möjlighet till bebyggelse. E6:ans passage genom Gårda är ett nålsöga, det är därför oansvarigt att öka motorvägens kapacitet i planområdet.

Lyft fram andra användningssätt av ån. Broar bör byggas så höga att det går att paddla under och köra båtar av Paddan-typ. Djurs rörelser längs strandlinjen bör inte hejdas. Bad förbjudet nu, men inte i framtiden? På sikt borde kulverten vid Krokslätt tas bort.

Planområdet sägs sakna naturvärden utöver ån, men djur och växter kan få stadsmässiga spridningskorridorer genom gatuträd, gröna innergårdar, mikroparker och en ekodukt över transportkorridoren.

Liseberg behöver öppnas för genomgång och genompadding. Kan blandstad kombineras med åkattraktioner? Bilparkeringen i söder är ett stadsmässigt hål. Stycka av tomter utmed Mölndalsvägen och ordna parkering och Lisebergs expansion bakom dessa.

”Infiltrationsmöjligheter ökar inte nämnvärt då de flesta kvarter kommer att ha parkering under mark.” Parkeringshus är bättre med tanke på översvämningsrisken.

Yimby bifogar 5 översiktskartor som visar förslag till utvecklad trafikstruktur och nya hus.

Skrivelser från sju boende instämmer i Yimbys yttranden. Av dessa sju personer har fyra uppgett boendeadresser; på Färgfabriksgatan i Göteborg, på Galateagatan i Göteborg, på Brunnehagen i Göteborg samt på Flötevägen i Vallda. En av de tre som inte uppgett boendeadress skriver även om att den stadsnära kopplingen mellan Göteborg och Mölndal måste stärkas. Miljön är tråkig och enformig och det finns inget som gör att man vill röra sig mellan Mölndal C och Korsvägen. Med den stadsplan som presenteras permanentas detta och en semimotorväg skapas med tråkiga huskroppar utan handel där vanliga stadsbor ej vill vistas.

Kommentar:

Enligt Plan- och bygglagen är översiktsplanen inte bindande. Enligt Trafikverket kommer inte kapaciteten på motorvägen öka.

Stadsbyggnadskontorens uppfattning är att planering bör utgå från människan och hennes behov/önsknings om bostäder och stadsmiljö, inte från utgångspunkten att skapa underlag för lokaler utefter stadens alla gator. Lokaler lönar sig i allmänhet väl utefter huvudgatorna och där förskriver de flesta detaljplaner lokaler i alla bottenvåningar. Där lokaler lönar sig kommer de naturligt uppstå även på lokalgatorna. Tomma lokaler är ingen tillgång i stadsmiljön. De båda städerna har delvis olika planeringsmål, utmaningen för en gemensam fördjupad översiktplan är att bli ense i gemensamma strategiska frågor. Blandstad eller ej är en rent kommunal fråga.

För den gemensamma huvudgatans karaktär har planen tagit ställning till en bebyggelsehöjd liknande den på Södra Vägen. Då en översiktplan inte är bindande kan givetvis avvikelser diskuteras i detaljplaneskedet.

Mölndalsvägens/Göteborgsvägens dubbla körfält är en fråga om flexibilitet. Behövs inte båda för biltrafik i framtiden, så finns plats för separat bussfil, kantstensparkering eller utökade trottoarer. Gatan ska även kunna ta omledningstrafik från E6 vid ett totalstopp på leden.

Passager över gatan kan av säkerhetsskäl endast ske vid hållplatser och ljusreglerade korsningar. Fler passager för gångtrafikanter kräver fler ljusregelringar vilket försvårar framkomligheten för kollektivtrafiken. De båda städerna anser att en lämplig avvägning gjorts mellan gångtrafiken och kollaktivtrafiken utefter den gemensamma huvudgatan.

Placering av snabbcykelbanan utefter järnvägen är en bra idé som nu prövas vidare av de båda städerna. Även andra bra idéer och funderingar framförs av Yimby, de flesta är dock inga översiktsplanefrågor eller mellankommunala frågor utan får tas om hand i andra delar av planeringsprocessen.

En boende på Urbergsvägen i Mölnlycke (20)

Förslaget innehåller förlängning av spårvägen från Mölndal C till Åby. Bör fortsätta till Astra Zeneca.

Fyra järnvägsspår räcker i Mölndal, förbigångsspår behövs inte då både Mölndal, Göteborg och GR vill att tågen ska stanna i Mölndal.

Starta med M1½, viktigast få banan till Borås färdig först.

Inte förrän järnväg till Jönköping är klar kan man köra höghastighetståg. Till dess bygger man då Raka Spåret R1 i tunnel som bör mynna ÖSTER om Mölnlycke. Förbigångsspår behövs då inte heller i Mölnlycke med mindre markintrång som följd där.

Behåll reservat för höghastighetsbana R1 inkl anslutning vid Almedal och justering FÖRBI Mölnlycke till dess höghastighetståg blir aktuellt.

Förbered ny godstågstunnel nordost om Almedal. När Västlänken öppnas leds alla pendeltåg den vägen och station Liseberg föreslås bli nedlagd. Det ger en bra och billig möjlighet att göra om Lisebergsstationen till station för fjärrtåg för både Västkustbanan, Götalandsbanan och ev snabbtågslinje Oslo-Köpenhamn.

Bygg först ny dubbelspårig Gårdatunnel för godstågen öster om nuvarande. Därefter kan station Liseberg förlängas till normal persontågslängd, ca 150 m, och ges anslutning med transportband till den nya stationen vid Korsvägen, vilket ger många resenärer tågförbindelse utan att behöva ta sig till Gbg Central.

Redan när Västlänken byggs bör därför reservat skapas för anslutning av ny godstågstunnel vid Almedal.

Kommentar.

Synpunkterna berör främst järnvägsbyggandet vilket inte regleras av den fördjupade översiktplanen. Astra Zenecas försörjning med kollektivtrafik studeras av Mölndals stad.

En boende på Utlandagatan i Göteborg (21)

skriver: Spännande idéer, kom igång och bygg!

Kommunala nämnder och bolag m. fl. i Göteborg

Följande har inte lämnat in yttranden: Idrotts- och föreningsnämnden i Göteborg, Sociala resursnämnden i Göteborg, stadsledningskontoret i Göteborg, Utbildningsnämnden i Göteborg, Förvaltnings AB Framtiden, Got Event AB, Göteborg & Co, Göteborg Energi AB Fjärrvärme, Göteborg Energi Gasnät AB, Göteborg Energi Gothnet AB, Göteborgs Spårvägar AB, Västrafik Göteborgsområdet, Akademiska Hus AB, Fastighetsägarna i Göteborg AB, Friluftsförbundet, Göteborgs Hembygdsförbund, Göteborgs Kyrkonämnd, Göteborgs ornitologiska förening, Handikappföreningarnas Samarbetsorgan, Hyresgästföreningen Region V, Stiftelsen Göteborgs Studentbostäder, Sportfiskarna Region Väst, Svensk Handel, Västsvenska industri- och handelskammaren, Centerpartiet i Göteborg, Folkpartiet i Göteborg, Kristdemokraterna i Göteborg, Miljöpartiet i Göteborg, Moderaterna i Göteborg, Socialdemokraterna i Göteborg, Sverigedemokraterna i Göteborg och Vänsterpartiet i Göteborg.

Kulturnämnden i Göteborg (22)

Anser att det är bra med ett samlat grepp över dalgången och att kulturmiljön ses som viktig resurs och att en antikvarisk förstudie behövs med konsekvensbeskrivning för kulturmiljön. En arkeologisk utredning behövs för att uppskatta förekomst av fornlämningar och kulturnämnden påpekar att exploatering i området kan påverka fornlämningar också utanför området. Några pedagogiskt tydliga fornlämningar bör bevaras för historisk förankring.

Ny kulturmiljölag från 1 januari 2014 ger nytt lagskydd till kulturhistoriska miljöer som tidigare saknat sådant skydd, vilket är angeläget att beakta.

Exploateringsgraden i medeltal 5-8 våningar är ej anpassad till kulturmiljön.

Kommentar:

De båda stadsbyggnadskontoren anser att anpassning till kulturmiljön med de gamla stora bruken och industrierna inte störs av den förslagna exploateringen. En anpassning av volymer utgör inte den enda parametern för att skapa en god samverkan mellan gammalt och nytt i staden. Planen föreslår att kulturbyggnaderna framhävs i stadsmiljön och att de får en användning och ett sammanhang som gör att de kan överleva i en tid då deras ursprungliga nytta försvunnit.

Fornminnen inom och nära planområdet är identifierade i tillräcklig grad för översiktsplaneskedet. Antikvariska studier genomförs i kommande skeden.

Lokalnämnden i Göteborg (23):

Behovet av nya förskolor blir större än vad samrådshandlingen anger. Antalet barn per förskola bör inte uppgå till det antal som anges i handlingen. FÖP:en berör inte utbyggnad av skolor, vilket den bör göra. Förskole- och skolplatser bör byggas ut i samma takt som bostäderna.

Äldreboende, trygghetsboende och bostäder med särskild service bör planeras in i lägen med bra närhet till kollektivtrafik.

Kommentar:

Det kommunala markinnehavet är litet inom planområdet. I samband med detaljplanering av projekt med stort bostadsinnehåll kan förskola, trygghetsboende och BMSS ingå i planen. Kommunal mark för skola finns inte tillgänglig.

Nämnden för konsument- och medborgarservice i Göteborg (24):

Det är viktigt att serviceutbudet blir så heltäckande att de boende inte behöver utnyttja bil för sina vardagsbehov. En risk finns att kostnaderna för nyetablerad service blir hög och leder till sämre utbud.

Kollektivtrafiken måste ha hög kapacitet för ett ökat resande vintertid då det är svårt att cykla.

Det är viktigt med en stor andel av hyresrätter och att de är integrerade med andra boendeformer i kvarteren.

Kommentar:

Bostäders upplåtelseformer är ingen översiktsplanefråga och kan inte heller regleras i detaljplan. Dock är frågan viktig och bör beaktas i alla relevanta sammanhang. Området kommer att förses med mycket bra kollektivtrafik. Det är för närvarande stor efterfrågan på lokaler inom planområdet.

Stadsdelsnämnden Centrum i Göteborg (25):

Nämnden anser att förslaget är väl genomarbetat och lätt att ta till sig. Redovisningen anger inte läget på skolor, förskolor och allmänna platser, vilka bör pekas ut med större tydlighet.

Närmare 40% av befolkningen inom stadsdelsnämndens område är mellan 19 och 29 år beroende på att knappt 30% av bostäderna i området är studentbostäder. Tre fjärdedelar av bostadsbeståndet är upplåtet med hyresrätt. Nämnden ser positivt till ett blandat bostadsinnehåll, varierande lägenhetsstorlekar och blandade upplåtelseformer samt fler byggherrar i den nya bebyggelsen. Även trygghetsboendeför äldre, bostäder för stora och små familjer bör finnas och begränsade inslag av studentbostäder. Förvaltningen har behov av fler bostäder med särskild service inom planområdet.

Buråsskolan i Krokslätt är för stor för stadsdelens behov och används i dag som friskola. Stort behov finns för en skola för yngre barn. Denna bör vara placerad i gränsen mellan ny och gammal bebyggelse för att knyta samman delarna. Bostadsutbyggnaden medför ytterligare behov av skolor på medellång och lång sikt, dock är detta behov svårbedömt eftersom det beror på utbyggnadstakten. Det är viktigt att peka ut platser för skolor och förskolor i den övergripande planeringen då detta är funktioner som erfarenhetsmässigt krymper när planeringen tar fart med detaljplaner. Trafiklederna utgör en barriär för barns skolväg. Inom planområdet kommer minst tio nya förskoleavdelningar att behövas. Anläggningar för barn bör ligga utanför områden med risk för farligt gods, luftföroreningar och buller. Den fördjupade översiktsplanen bör tydligare ange hur säkra och överblickbara stråk mellan bostäder, hållplatser och andra miljöer för barn och unga kan skapas.

Ett sammanhängande grön-blått stråk med kopplingar i öst-västlig riktning är positivt och nya starka kopplingar över den kraftfulla transportkorridoren för gående och cyklister är angeläget för en sammanhängande stad. För en hållbar blandad stadsmiljö är det viktigt med tillgängliga, väl placerade offentliga platser av varierad karaktär. Mölndalsåns stränder är ett intressant stråk att utveckla. Stråket behöver innehålla bullerskyddade platser för vila och aktivitet för olika grupper.

Ett finmaskigare kollektivtrafiken behövs för barnfamiljers möjligheter att lägga ett fungerande vardagslivspussel utan bil. Kvinnor nyttjar mer kollektivtrafik än män, medan män i större utsträckning använder bil. De senare årens utbyggnad av kollektivtrafiken har i första hand inriktats på att minska bilkörande, och utformats för att attrahera dem som tidigare kört bil. För att minimera restider från pendelparkeringar långt från de centrala delarna har en del av hållplatserna längs linjesträckningar dragits in, och det har blivit längre från målpunkterna till hållplatserna. Denna utveckling gynnar inpendlande gruppers användande av kollektivtrafiken samtidigt som tillgängligheten minskar för grupper i mer centrala lägen med behov av en tätare hållplatsstruktur såsom barn och äldre. Kollektivtrafiken i området borde kompletteras med en nära, finmaskig kollektivtrafik för att ge fler grupper förutsättningar att bo och verka i området utan bil.

Konflikt uppstår lätt mellan gående och cyklister om dessa hänvisas till samma ytor. Snabbcykelbanan måste skiljas från gående.

I samrådshandlingen finns en väl formulerad social konsekvensanalys som belyser komplexiteten i planområdet och dess förmodade utveckling.

Kommentar:

Läge för skolor och förskolor är svåra att peka ut på den övergripande nivå som den fördjupade översiktsplanen utgör. Dessa lägen behöver utredas på en mer detaljerad nivå för att platsernas kvaliteter och eventuella olägenheter ska kunna konsekvensbeskrivas. Stor risk är annars att lägen pekas ut som sedan inte visar sig fungera med tillräcklig kvalitet eller inte kan göras tillgängliga på grund av ägoförhållanden.

Konflikter mellan gående och cyklister uppmärksammas alltmer och i förslagshandlingen är snabbcykelbanan därför flyttad till en placering i området utefter motorleden. Här kan den löpa utan konflikter med annan trafik från Mölndals station till Örgrytevägen och där anslutas till cykelbanan genom Gårda. Synpunkterna på kollaktivtrafikens struktur i förhållande till nytta för olika grupper är viktiga att uppmärksamma och vidarebefordras till trafikkontoret och Västtrafik för beaktande. Dock bör påpekas att inga hållplatsindragningar planeras inom planområdet utan att nätet i stället förbättras genom att busslinje 50 kommer kunna förlängas från Kallebäck via Lackarebäck till Mölndals station.

Säkra stråk mellan hållplatser, bostäder och andra miljöer för barn och unga kommer studeras vidare i detaljplaner som pågår inom området.

Stadsdelsnämnden Örgryte-Härlanda i Göteborg (26):

Påpekar att det vid förtätning kan behövas fler skolor och förskolor. Nämnden anser att luftkvaliteten i området kan vara olämplig för skolverksamheter med mycket utomhusaktiviteter.

Markreserver för järnväg ger barriär mellan Örgryte-Härlanda och Centrum och kan medföra negativa effekter på integrationen. Positivt med ny passage mellan Kallebäck och Krokslätt. Boende i Kallebäck har upplevt området som instängt och efterfrågat passage till ICA Maxi.

God blandning mellan bostads- och hyresrätter är viktigt för integrationen.

Arbetstunnel för Västlänken planeras i Skår. Tunneln mynnar vid gamla hjälpcentralen norr om Kallebäcksmotet. Om detta påverkar området bör det lyftas fram i planhandlingen.

Kommentar:

Angående luftkvalitet se kommentar till Länsstyrelsens yttrande. Luftkvaliteten i Kallebäck utreds vidare i pågående program.

Barriärer medför alltid negativa effekter för stadens helhet och för integrationen mellan de stadsdelar som omger barriären. I planen förslås kopplingar mellan områdena på sidan om leden genom en gångbro från Kallebäck till ICA Maxi och i Grönstrukturplanen föreslås förstärkningar av befintliga samband mellan omgivande grönområden.

En arbetstunnel förväntas få tidsbegränsad effekt medan översiktplanen anger städernas mål på lång sikt. Påverkan på områden som berörs av Västlänken tas om hand inom planeringen för denna.

Göteborg Energi Nät AB (27)

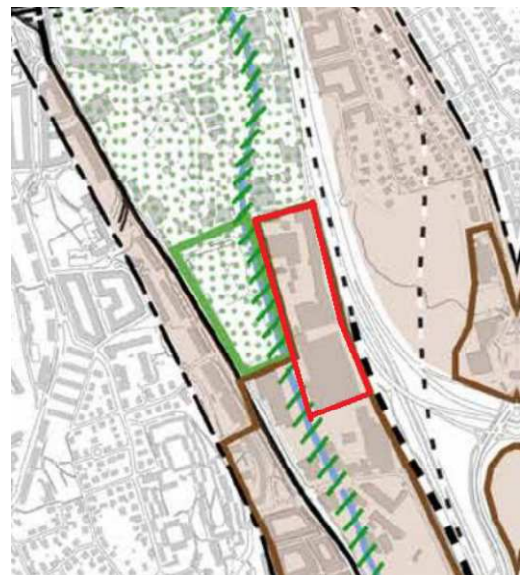
Göteborg Energi Nät AB påpekar att elnätet är delvis väl utbyggt, men kapacitetshöjande åtgärder krävs ändå vid utbyggnad. Utrymme för nätstationer, helst fristående, behöver planeras.

Kommentar:

Elnätets utbyggnad samt placering av nätstationer bör utredas vidare som underlag för detaljplaneringen.

Liseberg AB (28)

Liseberg AB skriver att företaget nyligen har förvärvat Skår 40:17 (röd gräns), och att expansionen av Liseberg kommer att omfatta även denna fastighet på 5 ha. Dock kommer fastigheten att initialt, under ca 10-20 år, hyras ut till industriverksamhet med kontor.



FÖP:en bör justeras så att även Skår 40:17 ingår i nöjesparkens expansionsområde. Vidare påpekar Liseberg AB att företaget inte önskar ha ett grönstråk utmed Mölndalsån genom hela nöjesparken, och därför motsätter sig streckmarkeringen av stråket inom Lisebergsparkens område.

Kommentar:

Lisebergs önskemål om utbyggnadsområde är infört i den fördjupade översiktplanen.

Kommunala nämnder och bolag m.fl. i Mölndal

Skolnämnden (29)

Nämnden anser att det är många frågor som behöver ses över och utvecklas i ett helhetsperspektiv för att få en hållbar, central stadsbebyggelse med goda boendekvalitéer. Nedan följer några centrala frågor som behöver uppmärksammas i förslag till översiktsplan.

Då en stor bostadsutbyggnad är planerad i de områden som berör Mölndalsåns dalgång så innebär det ett behov av nya förskolor och skolor. Både ny- om och tillbyggnader. Utvecklingen av Mölndals centrum ingår inte i översiktsplanen. Men skolor och förskolor till det kommande bostadsutbyggandet där bedöms inte som lämpligt i centrumbebyggelse, och det är därför viktigt att behoven kan tillgodoses i de angränsande områdena Åby, Bosgården och Solängen.

I Forsåker ska en helt ny stadsdel byggas som innebär behov av ny F-9 skola och flera förskolor. Skolan behöver planeras så att den är klar redan när inflyttningen i det nya området börjar. Råvekärsskolan kan inte vara kvar i sitt nuvarande läge om Trafikverkets alternativ via Mölndal för Götalandsbanan blir aktuellt. Områdena Kvarnby och Forsåker behöver sammanbindas på ett trafiksäkert sätt.

Kommentar:

Det pågår just nu en utredning i Mölndals stad avseende skolor i aktuella områden. Frågor som berör huruvida nuvarande kapacitet är tillräcklig och om eventuella tillbyggnader behövs. Det pågår också en utredning om en F- 6 skola i Forsåker, den tar höjd för att innefatta Råvekärsskolans elever.

Planen föreslår en ny och förbättrad gång-, och cykelförbindelse längs med Kvarnbygatan samt i Forsåkerområdet.

Tekniska nämnden (30)

Trafik

Det är positivt att planen anger att gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras i dalgången, samt att Göteborgsvägen omvandlas till stadsgata. Den omvandlingen har redan påbörjats i Mölndal enligt den utformning som togs fram tillsammans med Göteborg vid samrådet kring fördjupas översiktsplan år 2000. Att förtäta med verksamheter och bostäder i dalgången utan att biltrafiken ökar bör vara städernas ambition. Detta innebär att alternativen till bil måste göras attraktiva så att andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik blir högre, såväl för dagens resor som för alla de nya resorna till och från dalgången som utvecklingen kommer att innebära.

I nuvarande samrådshandling föreslås ytterligare förbättringar längs Göteborgsvägen, genom mer utrymme för gång- och cykeltrafik. Sektionen som föreslås är fem meter på bägge sidor vilket är nödvändigt för att ge tillräckligt med plats till separerade ytor för det ökade antalet gående och cyklister och för att möjliggöra en snabbcykelbana på östra sidan. På vissa delar finns inte tillräckligt utrymme inom befintlig allmän platsmark. På andra delar behövs breddning

tätt in på eller över Mölndalsån. Att förverkliga utbyggnad av gång- och cykelnätet enligt samrådsförslaget kommer därmed kräva dels intrång på kvartersmark, dels ytterligare åtgärder för breddning i anslutning till ån.

Kollektivtrafik

Västra Götalands Regionen, Göteborg, Mölndal och Partille har påbörjat ett arbete med att ta fram en målbild för stadstrafikens stomnät, med utgångspunkt i förväntat resandebehov 2035. Målet är att ha ett koncept till målbild i december 2014 och antagande sommaren 2015. Resultatet av arbetet kan innebära nya kunskaper om framtida resande och infrastrukturbehov för kollektivtrafiken i Mölndalsåns dalgång, som borde inarbetas i den fördjupade översiktsplanen.

I trafikverkets underlagshandling ”Studie transportkorridor” redovisas två olika sektioner för utbyggnad av järnvägs- och vägkorridoren i höjd med Mölndal C. Bägge innehåller sex spår samt åtta körfält på E6 (varav två busskörfält). Det ena alternativet innehåller också motorvägshållplatser för buss, vilket tar ytterligare utrymme i anspråk och innebär dels att avfarten från E6 måste flyttas, dels att Mölndals bro måste byggas om. Eventuellt behov för motorvägsbushållplatser kan komma att klarna under målbildarbetet beskrivet ovan. Tekniska förvaltningen ställer sig dock redan nu tveksam till behovet av dessa hållplatser, med anledning av det omfattande åtgärder de skulle kräva, ambitionen att satsa på fler spår och ökad tågtrafik samt eventuell utbyggnad av spårväg i Fässbergsdalen mellan Mölndal och Frölunda.

Trafikverket har i samband med GR, VGR och Borås startat en utredning om Götalandsbanans sträckning mellan Almedal och Mölnlycke, och i samband med detta arbete bör utformning av en framtida Mölndals station studeras. Frågor som behöver utredas är bland annat utrymmesbehov, om stationen ska byggas ut söderut, eventuella nya kopplingar till plattformarna från exempelvis Forsåker, etc. Resultatet av en sådan studie bör arbetas in i översiktsplanen.

Lackarebäcksmotet

På kort sikt 5-7 år, föreslås i samrådshandlingen en komplettering av Lackarebäcksmotet med en cirkulationsplats på östra sidan. Åtgärden finns med i Vägverkets arbetsplan från 2003 och Mölndal har en detaljplan antagen från 2006 för att bygga om korsningen till en cirkulationsplats. Även eventuell utbyggnad av 6 spår i dalgången innebär att hela Lackarebäcksmotet måste byggas om med en utformning anpassad till de nya förutsättningarna. Innan beslut om en cirkulationsplats på östra sidan fattas behöver man säkerhetsställa så att den också kan fungera med ett ombyggt Lackarebäcksmot.

Ny lokalgata mellan Kallebäck och Lackarebäcks industriområde

Sträckning och utrymmeskrav för den föreslagna lokalgatan, inklusive gång- och cykelväg, mellan Kallebäck och Lackarebäcks industriområde behöver studeras närmare. Detta gäller inte minst för den nödvändiga passagen under järnvägsviadukten i höjd med kommungränsen mellan Göteborg och Mölndal.

Baazgatelänken

Förslag på ny förbindelse över E6 och järnvägen söder om Mölndals bro- Baazgatelänken kan bli aktuell att bygga tidigare än på mellanlång sikt (10-12 år), vilket är den tidsram som anges i samrådshandlingen.

Grönstruktur

Tekniska förvaltningen anser att det bör framgå av den fördjupade översiktsplanen att ett gestaltningsprogram och en grönplan ska tas fram för Mölndalsåns dalgång, alternativt ingå i en grönplan för hela staden.

Vatten

Markanvändningskartan bör kompletteras med utrymme för sekundära avrinningsvägar/dagvattenhantering.

Resultaten för den nya karteringen från MSB bör inarbetas i den fördjupade översiktsplanen och dokumenten bör kompletteras med en tydligare kartbilder samt zonindelning i enlighet med ”Stigande vatten” över vilka områden/fastigheter som riskerar att översvämmas.

Rekommendationer för lägsta golvhöjd och öppningar i hus kan komma att ändras över tid med tanke på klimatförändringar. Nivåerna borde därför beskrivas som en indikation på lägsta nivåer och endast ses som en vägledning. Detta skall utredas i varje enskild detaljplan.

I vidare detaljplaners planbestämmelser bör sannolikhetsreducerande åtgärder enligt ”Stigande vatten” lyftas in genom att ställa krav på gröna tak, gröna fasader, vegetation, genomsläppliga beläggningar och infiltrationsstråk där det är möjligt för att motverka översvämning och erosion.

Det är positivt att planen anger att reningen av dagvattnet behöver förbättras då trafikdagvattnet bidrar med betydande mängder föroreningar, och reningsåtgärder behöver genomföras i samarbete med Trafikverket.

Återvinning och avfall

De lagar, förordningar, föreskrifter, allmänna råd och andra regler som styr avfallshanteringen bör betraktas vid rubricerad översiktsplan då de blir aktuella för de planerade bostäderna och verksamheterna.

Befintliga återvinningsstationer i de aktuella områdena bör bibehållas.

Tekniska förvaltningen anser att en stor vikt bör läggas vid planering av avfallsutrymmen, eftersom den påverkar avfallshanteringen även på lång sikt. Man bör också vara medveten om att avfallet sorteras i stor utsträckning idag och att olika avfallsstationer hämtas vid olika tillfällen. Det krävs en viss flexibilitet vid planering av avfallsutrymmen och hämtningvägar etc. då trenden visar på en ökad sortering. Därför är placeringen av dessa viktig att noga överväga eftersom trafik med tunga fordon bör undvikas i tätbebyggda områden. Den eventuella störning och säkerhetsrisk som kan uppstå i samband med hämtningen blir mindre ju längre bort från bostäder och lekplatser m.m. avfallsutrymmet/miljöhuset ligger.

Tekniska förvaltningen anser att vid byggnation av avfallsutrymme/miljöhus för avfallshantering skall Avfall Sveriges ”Handbok för avfallsutrymmen” betraktas.

Kommentar:

I fråga om intrång på kvartersmark vid utbyggnad av gång-, och cykelnätet så är det en viktig fråga att ta med i fortsatt arbete. Det bör därför utredas vidare då det inte är en översiktsplanfråga. En förändring från samrådshandlingarna är att snabbcykelbanan nu planeras längs med järnväg och motorväg i nordsydlig riktning.

Utställningshandlingarna av den fördjupade översiktsplanen har uppdaterats utifrån målbild för stadstrafikens stomnät. Det pågår en aktiv dialog i det fortsatta arbetet med denna, samt en medborgardialog hösten 2015.

En utredning har tagits fram i samband med Sverigeförhandlingen gällande den framtida stationen i Mölndal. Denna studerar utbyggnadsmöjligheter med hänsyn till utrymmesbehov och framtida resor.

Markreservat för järnväg och vägar utgår från Trafikverkets idéstudie, med redovisning av markbehov för en utbyggnad av upp till 6 spår i dalgången mellan Almedal och Mölndals station.

Efter diskussion inom Mölndals stad gällande broförbindelsen mellan Forsåker och västra Mölndal, så bedömer staden att förbindelsen ska flyttas från medellång sikt (10-12 år) till markanvändning på kort sikt (5-7 år). Det ligger i stadens intresse att möjliggöra förbindelsen i ett tidigt skede för fortsatt utveckling i områdena.

En ny lokalgata mellan Kallebäck och Lackarebäcks industriområde studeras i dialog mellan städerna.

En Grönstrukturplan har upprättats sedan samrådet. Denna redovisar möjliga översvämningsbara ytor samt olika alternativ för dagvattenhantering. De båda städerna har sedan länge ett aktivt samarbete rörande vattensituationen i dalgången, som är tillräckligt känd för att dagvattenfrågorna ska kunna lösas i detaljplaneskedet. Redovisningen av dagens situation och problem samt rekommendationer är uppdaterade sedan samrådshandlingen för att bli aktuella i förhållande till det pågående strategiska arbetet med vattenfrågorna. Flera kartor redovisar översvämning, förorenad mark, skred och erosion är införd i utställningshandlingen.

Planering av avfallsutrymmen är en viktig fråga vilket bör behandlas mer detaljerat i senare planeringsskeden.

Kultur/Fritidsnämnden (31)

Nämnden är i stort positiv till innehållet i den fördjupade översiktsplanen. Dock bör avsnittet om fornlämningar utökas och kompletteras med text kring hur fornlämningar och möjliga fornlämningar påverkar nyexploatering. Förslagsvis kan också någon av de större fornlämningarna i området också visas med ett foto.

Kommentar:

Både stadsbyggnadskontoret i Göteborg och stadsbyggnadsförvaltningen i Mölndal anser att anpassning till kulturmiljön med de gamla stora bruken och industrierna inte störs av den förslagna exploateringen.

Fornminnen inom och nära planområdet är identifierade i tillräcklig grad för översiktsplaneskedet. Antikvariska studier genomförs i kommande skeden.

Miljönämnden (32)

Nämnden ser det väldigt positivt att konkretisera ett hållbart samhälle på det vis som görs i planen.

Det finns dock en del osäkerhetsfaktorer i underlager vad gäller luftmiljön i Mölndalsåns dalgång år 2020, och vid varje detaljplan så bör buller- och luftundersökningar utredas ytterligare.

En genomfartsled via Forsåker till Kvarnbygatan borde utredas ytterligare ur bullersynpunkt då Forsåker redan har en utsatt bullersituation som gör det olämpligt att leda biltrafiken där igenom. För Forsåkerområdet är det då viktigt att planera på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till möjligheterna att förebygga olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller.

En mer utförlig grönplan behöver tas fram som beskriver hur grönstrukturen kan tas tillvara och utvecklas, då det är ett stort värde att grönområden binds samman med varandra och ges förutsättningar att samspela med varandra. Därför bör en mer utförlig grönplan arbetas fram med principer och rekommendationer att ta hänsyn till vid bland annat framtagande av detaljplaner. I en sådan plan bör även möjligheter att eventuellt öppna upp delar där Mölndalsån är kulverterad utredas.

Det är bra att planen lyfter fram behovet av ökad tillgänglighet till ån och dess stränder, samt att mängden grönska bör öka. Värdet av grönområden i stadsmiljön kan inte nog understrykas ur ett folkhälsoperspektiv, detta inkluderar även små åtgärder som t.ex. alléer etc. För att gynna naturvärdena i Mölndalsån behövs även områden där naturen får utvecklas fritt. En mosaik med parkområden och områden där naturen mer får råda sig själv, i syfte att gynna naturvärdena,

skulle ge en både estetiskt vacker miljö och goda förutsättningar för såväl vattenkvalitén som den biologiska mångfalden i Mölndalsån.

Kommentar:

Angående luftkvalitet se kommentar till Länsstyrelsens yttrande.

Den fördjupade översiktsplanen redovisar ingen genomfartsled via Forsåker till Kvarnbygatan. Översiktliga bullerberäkningar saknar användning i kommande skeden eftersom bullersituationen i den framtida bebyggelsemiljön är helt beroende av bebyggelsestrukturen, vilken inte är en översiktsplanefråga. Frågan behandlas i detaljplaneskedet för Forsåker.

En Grönstrukturplan har upprättats sedan samrådet. Den grundar sig på människors behov av grönska i närmiljön och på att skapa ett attraktivt promenadstråk samt på kopplingar till omgivande grönområden av olika karaktär. Förslagets genomförande, helt eller delvis, innebär en utökad biologisk mångfald. Fortsatt dialog mellan städerna om ett möjligt genomförande bör ske parallellt med detaljplanerna i dalgången.

Markägare i Mölndal

MölnDala Fastighets AB (33)

Förslaget på fördjupad översiktsplan uttrycker ambitioner för Forsåkerområdet som är motsägelsefulla. Å ena sidan ett betydande framtida utvecklingsområde för bostäder och verksamheter, å andra sidan en värdefull industrihistorisk miljö som skall värnas och bevaras i den nya stadsdelen.

Det innebär betydande kostnader att hålla byggnaderna i ett bevarandemöjligt skick för framtiden, och hittills har vi inte funnit något kommersiellt intresse att medverka till att bevara någon större del av den äldre industrimiljön. Av de föreslagna områdesbeteckningarna anser vi att R8 kan innebära en allvarlig begränsning av exploateringsmöjligheterna, vilket bland annat kan få som konsekvens att nuvarande konsortiedeltagare i Forsåkerskonsortiet omprövar sin medverkan. Det är vår bestämda uppfattning att det innebär en begränsning i möjligheterna att exploatera i linje med de ambitioner som staden tidigare uttryckt. MölnDala Fastighets AB anser att beteckningen D3 är relevant för området men att beteckningen R8 ska begränsas till nuvarande Villa Korndal samt den så kallade Stenladan.

I den fördjupade översiktplanens markanvändning på medellång sikt finns en ny broförbindelse över motorväg och järnväg. Vi har i projektet kunnat konstatera att en ny sådan förbindelse har avgörande betydelse för områdets tillgänglighet och trafikflöden inte bara till/från Forsåker, utan också mellan östra och västra Mölndal. Broförbindelsen får också betydelse för hur snabbt området kan byggas ut, därför anser MölnDala Fastighets AB att ambitionsnivån att bygga en ny bro måste ligga på kort sikt, inom 5- 7 år.

MölnDala Fastighets AB tycker att det är mycket positivt att den fördjupade översiktsplanen så tydligt uttalar att Forsåker skall präglas av en blandstad, vilket motsvarar våra ambitioner för området. Den föreslagna förbättringen av kommunikationsmöjligheterna mellan Mölndal och Kallebäck öster om motorvägen är också viktig. Forsåkerområdet ska präglas av hög tillgänglighet för alla.

Kommentarer:

Hela Forsåkersområdet är utpekade som en värdefull miljö i stadens Kulturmiljövårdsprogram. Där band annat Villa Korndal och arbetarbostäderna inom området utpekade som enskilt

värdefulla byggnader. Industrimiljön, Mölndalsån, parken kring Villa Korndal samt muren utmed Kvarnbygatan är utpekade som värdefulla platser, karaktäristiska för området.

Förslaget i den fördjupade översiktsplanen är att den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen framhävs i stadsmiljön, att byggnaderna får en användning och ett sammanhang som gör att de kan överleva i en tid då deras ursprungliga nytta försvunnit. Det innebär också möjligheter för en ny typ av nytta. Områdets stadsmiljö ska enligt den fördjupade översiktsplanen spegla den historiska utvecklingen genom att äldre kulturmiljöer och kulturbyggnader tas till vara och utvecklas som karaktärsskapande element i stadsbilden. Områdets kulturhistoriska värde förändras inte i och med att området är aktuellt för förändrad markanvändning, det kommer finnas kvar oavsett. Syftet i översiktsplanen är att skapa identitet och en sammanhängande stadsmiljö i området. Dessa värden eftersträvas också i planprogrammet Forsåker.

Restriktivet R8 motsvarar den fördjupade översiktsplanens rekommendationer för området, och ska iakttas mot sådan ny bebyggelse som motverkar de kulturhistoriska intressena. Den fördjupade översiktsplanen behandlar inte vilka byggnader som ej får/kan utvecklas eller förändras. Den frågan prövas i detaljplaneförfarandet för Forsåker och kommer utredas vidare i kommande detaljplaner.

Efter diskussion inom Mölndals stad gällande broförbindelsen mellan Forsåker och östra Mölndal, så beslutades att förbindelsen ska flyttas från medellång sikt (10-12 år) till markanvändning på kort sikt (5-7 år). Det ligger i stadens intresse att möjliggöra förbindelsen i ett tidigt skede för fortsatt utveckling i områdena.

Ägare till fastigheten Mölndals Spinnaren 2 (34)

Översiktsplanen är otydlig över hur fastigheten kommer att påverkas beträddande cykel- och gångvägar, nya anslutningsbroar till östra sidan av motorvägen mm. Kartbilderna är svaga, minimala och svåra att tyda.

Med utgångspunkt i det svårtydda materialet så motsätts förslag till bro eller annan åtgärd, som kan påverka fastigheten, oavsett om åtgärden är tänkt på fastigheten eller i direkt anslutning till denna.

Fastigheten har ett stort kulturhistoriskt värde som den äldsta bevarade delen av Krokslätts Fabriker, så eventuella broar och annat som ej passar in i byggnadens sammanhang bör förläggas på behörigt avstånd.

Kommentarer:

Kartorna ska endast redovisa utvecklingen i grova drag, och är uppdaterat vad avser tydlighet enligt Länsstyrelsens önskemål.

En förbindelse från Krokslätts fabriker till östra sidan av motorvägen redovisas i planen, men är ännu ej fastställd i vilken form eller exakt läge. Mer detaljerad hänsyn till kulturmiljöer i dalgången återkommer i program- och detaljplaneskedena. Dialog sker också alltid med intilliggande fastigheter i samband med planprogram och detaljplaner.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende m.fl. i Mölndal

Tre privatpersoner (35-37):

framför att de instämmer med Yimby Göteborgs yttrande. Yttrandet finns under övriga yttranden som berör båda kommunerna.

Kommentar:

Se kommentarer för Yimby.

Privatperson (38)

Plantering av fler träd i form av t.ex. en barriär mot motorvägen eller allé är önskevärt. De har flera olika funktioner; renar luft, hämnar spridandet av partiklar och dämpar buller från motorväg samt järnvägen. De är dessutom bra för människans fysiska och psykiska hälsa. Det finns för få träd i dalen i nuläget.

Det är farligt för cyklister i dalen längs med Mölndalsvägen och Göteborgsvägen, då de får grönt tillsammans med högersvängande bilar. Detta igenom att t.ex. ge cyklisterna grönt när kollektivtrafiken som spårvagn ges prioritet. Det sker ofta incidenter och olyckor då det är farligt för cyklisterna att köra rakt fram när högersvängande bilar har grönt.

Cyklister borde prioriteras igenom de får vänta en kortare tid på grönt ljus. Cykelbanor borde också göras bredare för både möte och omkörning, det är mycket viktigt! Cyklarna måste ges fullständig prioritet på grönt ljus, annars är det ingen vits med att göra snabbcykelvägar.

Kommentar:

Översiktsplanen föreslår lämplig barriärbebyggelse som skydd för tillkommande bostadsbebyggelse mot motorväg och järnväg. I Grönstrukturplanen behandlas planering av parker och planteringar i dalgången utmed Mölndalsvägen och Göteborgsvägen, samt dess värden.

Översiktsplanens rekommendationer innebär att gång-, cykel-, och kollektivtrafik prioriteras i dalgången. Även framkomlighet och säkerhet för gående och cyklister förbättras.

Boende Krokslätt (39)

Glädjande att se att det finns planer på att utveckla Mölndalsåns dalgång!

Trots att Krokslätt ligger lika centralt i förhållande till Centralstationen i Göteborg som Majorna, så har områdena väldigt olika karaktär. I Majorna finns en blandning mellan bostäder och verksamheter. Väldigt många transporter i vardagen görs till fots, t.ex. att handla mat, eftersom det finns en täthet och en blandning av verksamheter och bostäder som gör detta möjligt. Just blandningen i Majorna gör också att området känns trevligt och inbjudande att röra sig i. Tyvärr har inte Krokslätt och de omgivande områdena samma karaktär, då bilen är det förhärskade transportmedlet och det inte känns inbjudande att gå till fots.

Den fördjupande översiktsplan som finns innehåller många goda intentioner vilket är roligt. Dock kan mycket göras bättre och de förbättringsförslag i yttrandet från Yimby Göteborg är att föredra. Tänk om Mölndal vågade ta steget att satsa på att göra hela området längs Mölndalsån till en levande blandstad så att man i framtiden kan känna samma trivsel där som i Majorna! Önskar att ni tar till er yttrandet från Yimby Göteborg, gör Mölndal till ett attraktivt område. Gör det möjligt att ställa bilen, ha kontor för sitt nystartade företag i en lokal i bottenvåningen på grannhuset, att kvista ner till bageriet och köpa färskt bröd på morgonen, att låta barnen promenera med till matvaruaffären ett kvarter bort istället för att spänna fast dem i bilen och köra till ICA Maxi.

Kommentar:

Den fördjupade översiktsplanens rekommendationer innebär att gång-, cykel-, och kollektivtrafik prioriteras i dalgången. Även framkomlighet och säkerhet för gående och cyklister förbättras enligt planen.

Planens strategier strävar bland annat mot en tätare bebyggelse, blandade funktioner, aktiva bottenvåningar samt en god livsmiljö i området. Genom en förtätning med bostäder och verksamheter i stadsstråket är bedömningen att det upplevda avstånden mellan Göteborg och Mölndal kommer minska.

Privatperson (40)

Instämmer med Yimby Göteborgs yttrande. Det är extremt viktigt att ta till sig de synpunkter som de lyfter fram och inte förstöra ännu en potentiell stadsdel i Göteborg/Mölndal. Speciellt måste kopplingen (den stadsnära) mellan kommunerna stärkas då många anser att Mölndal är en förort långt ute i skogen vilket gör att man ej vill vara, eller bo där. Tråkig, enformig, och det finns absolut ingenting som gör att man vill röra sig mellan Mölndal C och Korsvägen. Med den stadsplan som presenteras så permanentas detta och skapar en semimotorväg med tråkiga huskroppar utan handel (köpcentra som Maxi eller dylikt är inte regelrätt handel för folk utan för de med bil) där vanliga stadsbor ej vill vistas.

Kommentar:

Se kommentar ovan.

Övriga yttranden Mölndals Stad

Svenska Stadsnät Mölndal (41)

Svenska Stadsnät Mölndal har fiber och kabel-rör inom området, och vill att eventuell flytt eller växling av dessa planeras i god tid innan projektstart. Utöver detta har de inget att erinra om planändringen.

Kommentar:

Eventuell flytt av kablar och fiber sker i dialog med Svenska Stadsnät i ett senare planeringsskede.

Wallenstam, Trollängen, Veidekke, ByggVesta, AspelinRamm och PEAB (42)

Gruppen anser att fördjupad översiktplan uttrycker ambitioner för Forsåkerområdet som är motsägelsefulla. Ändringarna beträffande Forsåkersområdets utveckling har tillförts Översiktsplanen 2006 men inga justeringar har utförts beträffande kravställningar på det nu helt nedgångna fastigheterna som finns på området.

Att markera dessa byggnader med beteckningen R8 anser vi inte är rimligt. Detta kan innebära stora problem för oss under utvecklingsskedet med hänsyn till allmänhetens syn på området.

Vi vill att denna beteckning R8 tas bort för Forsåker vid föreslagen FÖP. Mölndals stad borde känna sig trygg med att Kulturmiljövårdsprogrammet från 2000 fortfarande gäller.

Vi har ett ansvar för Forsåker som innebär att bland annat ekonomin för stadsdelen beträffande bostäder och kommersiella delar ska kunna gå att genomföra, detta arbete och ansvar för inte försvåras.

Kommentarer:

Hela Forsåkersområdet är utpekade som en värdefull miljö i stadens Kulturmiljövårdsprogram från 2000. Där bl.a. Villa Korndal och arbetarbostäderna inom området är utpekade som enskilt värdefulla byggnader. Industrimiljön, Mölndalsån, parken kring Villa Korndal samt muren utmed Kvarnbygatan är utpekade som värdefulla platser, karaktäristiska för området. Verksamheten inom området pågick fortfarande år 2000 när Kulturmiljövårdsprogrammet beslutades, men det ansågs ändå som en kulturhistoriskt intressant miljö. Forsåkersområdet kommer att genomgå en förvandling med ny användning av området från den verksamhet som bedrivit tidigare, som idag medges i detaljplanen, till bostäder, kontor m.m. vilket kräver en planändring. Områdets kulturhistoriska värde förändras dock inte i och med att området är aktuellt för förändrad markanvändning.

Restriktivet R8 motsvarar den fördjupade översiktsplanens rekommendationer för området, och ska iakttas mot sådan ny bebyggelse som motverkar de kulturhistoriska intressena. Den fördjupade översiktsplanen behandlar inte vilka byggnader som ej får/kan utvecklas eller förändras. Den frågan prövas i detaljplaneförfarandet för Forsåker och kommer utredas vidare i kommande detaljplaner.

Syftet i den fördjupade översiktsplanen är att skapa identitet och en sammanhängande stadsmiljö i hela dalgången. Dessa värden eftersträvas också i planprogrammet Forsåker. Hur och var dessa värden lyfts fram i Forsåker är en fråga som drivs aktivt i fortsatt detaljplanearbete i Forsåker.

Elisabet Börlin
projektledare i Mölndals stad

Inger Bergström
projektledare i Göteborgs stad

Bilagor

1. Protokoll från fördjupat samråd med Trafikverket och Länsstyrelsen
2. Länsstyrelsens yttrande
3. Trafikverkets yttrande

Bilaga 1

Minnesanteckningar från fördjupat samråd angående trafikfrågor i Mölndalsåns dalgång

Datum: 27 mars 2015 Plats: Stadsbyggnadskontoret, Göteborg

Närvarande:

Trafikverket: Bertil Hallman, Per Stenerås

Länsstyrelsen: Karin Slättberg, Roger Lind, Ingemar Braathen, Carin Nero

Mölndal: Elisabet Börlin, Ulf Bredby, Julia Halldin

Göteborg: Inger Bergström, Lena Dübeck, Alexander Danilovic, Magnus Ståhl, Emma Eliasson

Sweco: Lars Hansson

Bakgrund:

Samråd genomfördes för *Översiktsplan för Göteborg och Mölndal, fördjupad för Mölndalsåns dalgång* under tiden 11 december 2013 – 27 februari 2014. Trafikverkets och Länsstyrelsens remissvar förordade ett fördjupat samråd om trafikfrågorna i dalgången, då nya kunskaper framkommit om pågående infrastrukturutbyggnad för bl.a. Västlänken och planerad järnvägsutbyggnad efter det att Trafikverket i samverkan med de båda städerna under 2012 genomförde den idéstudie för transportkorridoren i Mölndalsåns dalgång, som legat som grund för samrådsförslaget.

Trafikverket och Länsstyrelsen ansåg även att underlaget till samrådsförslaget var bristande vad gäller risker avseende farligt gods, där förslaget baserats på gällande tematisk översiktsplan. En aktuell riskutredning för dalgången efterfrågades. Trafikverket och Länsstyrelsen menade också att den snabba utbyggnadstakten i dalgången och nya mål för trafikplaneringen samt att erfarenheter från trängselskatten nu finns tillgängliga, tillsammans med det faktum att samrådshandlingen inte redovisat en sammanställd trafikutredning, medför ett behov av förnyad/uppdaterad trafikplanering med målet att utbyggnad av bebyggelse och infrastruktur ska planeras i samverkan för att motverka skada på riksintresset transporter.

Fördjupat samråd:

Fördjupat samråd genomfördes i form av ett möte mellan Trafikverket, Länsstyrelsen, Göteborgs stad och Mölndals stad. Syftet med det fördjupade samrådet var att få klarhet i om Trafikverket och Länsstyrelsen är nöjda med städernas kompletteringar av handlingarna samt att diskutera vilka förutsättningar som bör beaktas i den framtida planeringen.

Redovisning av nya utredningar:

De båda städernas gemensamma konsult Lars Hansson från Sweco redovisade aktuell trafikutveckling och konsekvenserna av städernas förslag till utbyggnad i dalgången. Presentationen visade dels de mål och den utveckling som beskrivs i planens samrådshandling, dels en studie över trafikeringen inom och utanför stråket i regionen.

Biltrafiken på Mölndalsvägen/Göteborgsvägen har minskat över kommungränsen från sextioalet till 2013. Sedan E6 etablering 1979 har den sjunkit kraftigt för att sedan ligga på en jämn nivå, fortsatt något minskande. Trafiken på E6 har sedan öppning däremot kraftigt ökat varje år i samband med ökad befolkningstillväxt i regionen.

De senaste trafiksiffrorna till följd av trängselskatten visar att andelen korta resor har minskat, men andelen längre resor till och från staden har ökat. Det beror dels på en ökning av befolkning i regionen som pendlar eller besöker Mölndal/Göteborg, men visar också att kollektivtrafiken för längre resor inom regionen är bristfällig. Det sker en expansion av knutpunkter i regionen, såsom Kungsbacka och Varberg.

Kollektivtrafiken och cykeltrafiken har ökat avsevärt, men statistiken för Mölndal innefattar hela Mölndal och inte endast stråket Mölndalsvägen/Göteborgsvägen, vilket gör siffrorna på Mölndalsvägen svåra att beräkna.

Riskutredning för farligt gods utförd av WSP genom Fredrik Larsson, som inte kunde närvara på mötet, hade tidigare översänts till Trafikverket och Länsstyrelsen.

Samråd:

Länsstyrelsen och Trafikverket hade följande synpunkter:

Överlag ses de nya bostäderna och verksamheterna som något positivt för utvecklingen i Mölndalsåns dalgång, men Trafikverket och Länsstyrelsen önskar en tydlig beskrivning av hur städernas mål att öka andelen hållbara resor ska genomföras i praktiken och också hur dalgången bör utformas för att minimera risker och skadlig påverkan av trafiken.

Den ökande pendlingen ska främst ske igenom kollektivtrafik och cykel. E6 måste avlastas. Målet att biltrafiken inte ska öka, medför stort behov att utveckla järnvägen och kollektivtrafiken mellan Mölndal och Göteborg. Bättre resealternativ med kollektivtrafik måste utvecklas för pendlare; resan med kollektivtrafik ska gå snabbare än med bil. Flera knutpunkter i regionen ser en stor tillväxt och expansion av bostadsbyggandet men ofta med bristfälliga jobb- och utbildningsmöjligheter inom sin kommun. Arbetsmöjligheter finns istället i regionkärnan. Dessa faktorer borde behandlas i översiktsplanen för förhindrad ökning av biltrafiken.

De stora infrastruktursatsningarna Västlänken och Götalandsbanan kommer påverka översiktsplanen. Satsningarna är under utveckling och kan ytterligare förändra trafikstatistiken i dalgången. Mölndals bro kommer att påverkas av ökning av trafiken. Det är viktigt att det finns plats avsatt runt resecentrum Mölndals bro för expansion och tillbyggnad.

Götalandsbanan. I samrådshandlingen förordar båda städerna en dragning av Götalandsbanan enligt alternativ "M 1 ½". Göteborg understryker behovet av en station i Mölndals centrum då Göteborg planerar en mycket stor utbyggnad av inte minst bostäder (30.000) i sydväst. För att alla med målpunkt i väster ska slippa resa in till Göteborg C för byte och sedan tillbaka söderut och därmed bidra till trängseln på kollektivtrafiken behövs en station i Mölndals centrum. En sådan resväg riskerar även minskad överflyttning av resor från bil till tåg; det är allmänt känt att människor ogärna väljer resvägar som innebär att åka en omväg, allra helst om den innebär att resa tillbaka. Trafikverket påpekade att det finns två principiella alternativa dragningar, Raka vägen eller via Mölndal. Önskas en sträckning via Mölndals centrum är det viktigt att tydliggöra nyttorna med en station i Mölndals centrum med planerade kopplingar både söderut och västerut mot knutpunkt Järnbrottsmotet/Radiomotet enligt K2020 och med de båda städernas utbyggnadsplaner som grund. En sådan framställan bör göras av de båda städerna tillsammans.

Trafiken påverkas av att flera bilberoende verksamheter försvinner från området. Bilverkstäder, sällanköpshandel, snickerier och hantverkare använder i dag de stora parkeringsplatserna, som alltså i dag genererar många trafikerörelser. Denna trafik försvinner vid etablering av bostäder etc. där tillhörande p-platser genererar betydligt mindre trafikerörelser. Storhandeln är i dag en viktig faktor för biltrafiken i området. Önskan är att arbeta bort storhandeln till fördel för blandstaden och kollektivtrafikresande/cykel- gångtrafikanter, som gynnas av mindre handelsetableringar. När p-platser för handel omvandlas till p-platser för bostäder minskar därför biltrafiken även om antalet p-platser är desamma.

Gång- och cykeltrafik. Stråken i dalgången bör stärkas. Cykelbanorna bör breddas, och tydligare beskrivningar över hur utformningen av dem påverkar trafiken är en efterfrågad komplettering. Vissa kopplingar i främst väst- östlig riktning bör stärkas, beskrivningen av hur det skall ske bör kompletteras. Vid Kallebäcksmotet har gång- och cykeltrafiken stora brister. Kopplingar i väst- östlig riktning kan försvåras av barriärer som byggs t.ex. längs motorvägen.

Parkering är en faktor som påverkar biltrafikbeteendet. Placering och tillgänglighet är en viktig fråga för resande och borde beskrivas bättre i översiktsplanen, som bör föra fram en planeringsstrategi på såväl boendeparkering, arbetsplatsparkering och pendelparkering. Olika

parkeringsplatsers bidrag till trafikrörelser liksom strategier för samutnyttjande behöver beskrivas närmare.

Hälsa och säkerhet. Riktlinjer bör finnas för hur byggnader och arbetsplatser bör utformas för god hälsa och säker miljö, och tydliga restriktioner av markanvändningen bör finnas för att dessa mål skall uppnås. Som alternativ till restriktioner kan tidigare exempel på god utformad stadsmiljö och markanvändning lyftas fram. Ett av verktygen är att bygga barriärer i form av byggnader mot motorväg/järnväg för bättre bullervärden, luftmiljö och för att motverka vibrationer. Rekommendationer för hur skyddande bebyggelse skall utformas och var de bör ligga bör anges i översiktsplanen liksom möjliga användningsområden av dem och på vilket sätt de främjar en god stadsmiljö.

Statistiken bör uppdateras i det fortsatta arbetet med översiktsplanen.

Risikutredningen hade granskats och godkändes på mötet.

2015-04-27/*Inger Bergström*

Justerat
Roger Lind
Länsstyrelsen

Justerat
Per Stenerås
Trafikverket

Bilaga 1

Minnesanteckningar från fördjupat samråd angående trafikfrågor i Mölndalsåns dalgång

Datum: 27 mars 2015 Plats: Stadsbyggnadskontoret, Göteborg

Närvarande:

Trafikverket: Bertil Hallman, Per Stenerås

Länsstyrelsen: Karin Slättberg, Roger Lind, Ingemar Braathen, Carin Nero

Mölndal: Elisabet Börlin, Ulf Bredby, Julia Halldin

Göteborg: Inger Bergström, Lena Dübeck, Alexander Danilovic, Magnus Ståhl, Emma Eliasson

Sweco: Lars Hansson

Bakgrund:

Samråd genomfördes för *Översiktsplan för Göteborg och Mölndal, fördjupad för Mölndalsåns dalgång* under tiden 11 december 2013 – 27 februari 2014. Trafikverkets och Länsstyrelsens remissvar förordade ett fördjupat samråd om trafikfrågorna i dalgången, då nya kunskaper framkommit om pågående infrastrukturutbyggnad för bl.a. Västlänken och planerad järnvägsutbyggnad efter det att Trafikverket i samverkan med de båda städerna under 2012 genomförde den idéstudie för transportkorridoren i Mölndalsåns dalgång, som legat som grund för samrådsförslaget.

Trafikverket och Länsstyrelsen ansåg även att underlaget till samrådsförslaget var bristande vad gäller risker avseende farligt gods, där förslaget baserats på gällande tematisk översiktsplan. En aktuell riskutredning för dalgången efterfrågades. Trafikverket och Länsstyrelsen menade också att den snabba utbyggnadstakten i dalgången och nya mål för trafikplaneringen samt att erfarenheter från trängselskatten nu finns tillgängliga, tillsammans med det faktum att samrådshandlingen inte redovisat en sammanställd trafikutredning, medför ett behov av förnyad/uppdaterad trafikplanering med målet att utbyggnad av bebyggelse och infrastruktur ska planeras i samverkan för att motverka skada på riksintresset transporter.

Fördjupat samråd:

Fördjupat samråd genomfördes i form av ett möte mellan Trafikverket, Länsstyrelsen, Göteborgs stad och Mölndals stad. Syftet med det fördjupade samrådet var att få klarhet i om Trafikverket och Länsstyrelsen är nöjda med städernas kompletteringar av handlingarna samt att diskutera vilka förutsättningar som bör beaktas i den framtida planeringen.

Redovisning av nya utredningar:

De båda städernas gemensamma konsult Lars Hansson från Sweco redovisade aktuell trafikutveckling och konsekvenserna av städernas förslag till utbyggnad i dalgången. Presentationen visade dels de mål och den utveckling som beskrivs i planens samrådshandling, dels en studie över trafikeringen inom och utanför stråket i regionen.

Biltrafiken på Mölndalsvägen/Göteborgsvägen har minskat över kommungränsen från sextioalet till 2013. Sedan E6 etablering 1979 har den sjunkit kraftigt för att sedan ligga på en jämn nivå, fortsatt något minskande. Trafiken på E6 har sedan öppning däremot kraftigt ökat varje år i samband med ökad befolkningstillväxt i regionen.

De senaste trafiksiffrorna till följd av trängselskatten visar att andelen korta resor har minskat, men andelen längre resor till och från staden har ökat. Det beror dels på en ökning av befolkning i regionen som pendlar eller besöker Mölndal/Göteborg, men visar också att kollektivtrafiken för längre resor inom regionen är bristfällig. Det sker en expansion av knutpunkter i regionen, såsom Kungsbacka och Varberg.

Kollektivtrafiken och cykeltrafiken har ökat avsevärt, men statistiken för Mölndal innefattar hela Mölndal och inte endast stråket Mölndalsvägen/Göteborgsvägen, vilket gör siffrorna på Mölndalsvägen svåra att beräkna.

Riskutredning för farligt gods utförd av WSP genom Fredrik Larsson, som inte kunde närvara på mötet, hade tidigare översänts till Trafikverket och Länsstyrelsen.

Samråd:

Länsstyrelsen och Trafikverket hade följande synpunkter:

Överlag ses de nya bostäderna och verksamheterna som något positivt för utvecklingen i Mölndalsåns dalgång, men Trafikverket och Länsstyrelsen önskar en tydlig beskrivning av hur städernas mål att öka andelen hållbara resor ska genomföras i praktiken och också hur dalgången bör utformas för att minimera risker och skadlig påverkan av trafiken.

Den ökande pendlingen ska främst ske igenom kollektivtrafik och cykel. E6 måste avlastas. Målet att biltrafiken inte ska öka, medför stort behov att utveckla järnvägen och kollektivtrafiken mellan Mölndal och Göteborg. Bättre resealternativ med kollektivtrafik måste utvecklas för pendlare; resan med kollektivtrafik ska gå snabbare än med bil. Flera knutpunkter i regionen ser en stor tillväxt och expansion av bostadsbyggandet men ofta med bristfälliga jobb- och utbildningsmöjligheter inom sin kommun. Arbetsmöjligheter finns istället i regionkärnan. Dessa faktorer borde behandlas i översiktsplanen för förhindrad ökning av biltrafiken.

De stora infrastruktursatsningarna Västlänken och Götalandsbanan kommer påverka översiktsplanen. Satsningarna är under utveckling och kan ytterligare förändra trafikstatistiken i dalgången. Mölndals bro kommer att påverkas av ökning av trafiken. Det är viktigt att det finns plats avsatt runt resecentrum Mölndals bro för expansion och tillbyggnad.

Götalandsbanan. I samrådshandlingen förordar båda städerna en dragning av Götalandsbanan enligt alternativ "M 1 ½". Göteborg understryker behovet av en station i Mölndals centrum då Göteborg planerar en mycket stor utbyggnad av inte minst bostäder (30.000) i sydväst. För att alla med målpunkt i väster ska slippa resa in till Göteborg C för byte och sedan tillbaka söderut och därmed bidra till trängseln på kollektivtrafiken behövs en station i Mölndals centrum. En sådan resväg riskerar även minskad överflyttning av resor från bil till tåg; det är allmänt känt att människor ogärna väljer resvägar som innebär att åka en omväg, allra helst om den innebär att resa tillbaka. Trafikverket påpekade att det finns två principiella alternativa dragningar, Raka vägen eller via Mölndal. Önskas en sträckning via Mölndals centrum är det viktigt att tydliggöra nyttorna med en station i Mölndals centrum med planerade kopplingar både söderut och västerut mot knutpunkt Järnbrottsmotet/Radiomotet enligt K2020 och med de båda städernas utbyggnadsplaner som grund. En sådan framställan bör göras av de båda städerna tillsammans.

Trafiken påverkas av att flera bilberoende verksamheter försvinner från området. Bilverkstäder, sällanköpshandel, snickerier och hantverkare använder i dag de stora parkeringsplatserna, som alltså i dag genererar många trafikorörelser. Denna trafik försvinner vid etablering av bostäder etc. där tillhörande p-platser genererar betydligt mindre trafikorörelser. Storhandeln är i dag en viktig faktor för biltrafiken i området. Önskan är att arbeta bort storhandeln till fördel för blandstaden och kollektivtrafikresande/cykel- gångtrafikanter, som gynnas av mindre handelsetableringar. När p-platser för handel omvandlas till p-platser för bostäder minskar därför biltrafiken även om antalet p-platser är desamma.

Gång- och cykeltrafik. Stråken i dalgången bör stärkas. Cykelbanorna bör breddas, och tydligare beskrivningar över hur utformningen av dem påverkar trafiken är en efterfrågad komplettering. Vissa kopplingar i främst väst- östlig riktning bör stärkas, beskrivningen av hur det skall ske bör kompletteras. Vid Kallebäcksmotet har gång- och cykeltrafiken stora brister. Kopplingar i väst- östlig riktning kan försvåras av barriärer som byggs t.ex. längs motorvägen.

Parkering är en faktor som påverkar biltrafikbeteendet. Placering och tillgänglighet är en viktig fråga för resande och borde beskrivas bättre i översiktsplanen, som bör föra fram en planeringsstrategi på såväl boendeparkering, arbetsplatsparkering och pendelparkering. Olika

parkeringsplatsers bidrag till trafikrörelser liksom strategier för samutnyttjande behöver beskrivas närmare.

Hälsa och säkerhet. Riktlinjer bör finnas för hur byggnader och arbetsplatser bör utformas för god hälsa och säker miljö, och tydliga restriktioner av markanvändningen bör finnas för att dessa mål skall uppnås. Som alternativ till restriktioner kan tidigare exempel på god utformad stadsmiljö och markanvändning lyftas fram. Ett av verktygen är att bygga barriärer i form av byggnader mot motorväg/järnväg för bättre bullervärden, luftmiljö och för att motverka vibrationer. Rekommendationer för hur skyddande bebyggelse skall utformas och var de bör ligga bör anges i översiktsplanen liksom möjliga användningsområden av dem och på vilket sätt de främjar en god stadsmiljö.

Statistiken bör uppdateras i det fortsatta arbetet med översiktsplanen.

Risikutredningen hade granskats och godkändes på mötet.

2015-04-27/*Inger Bergström*

Justerat
Roger Lind
Länsstyrelsen

Justerat
Per Stenerås
Trafikverket



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Roger Lind
Samhällsplanerare
010-224 47 94
roger.lind@lansstyrelsen.se

Samrådsyttrande
2014-05-12

Diarienummer
401-40792-2013
Dossienummer
F 1349

Sida
1(10)

Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret
sbk@sbk.goteborg.se

Mölndals Stad
Stadsbyggnadsförvaltningen
oversiktsplan@molndal.se

Samråd om förslag till fördjupning av översiktsplan för Göteborgs Stad och Mölndals Stad, Mölndalsåns dalgång, Västra Götalands län

Samrådshandlingar daterade november 2013

Tidigare planering

Byggnadsnämnden i Göteborgs Stad och kommunstyrelsen i Mölndals Stad gav uppdrag den 22 november 2008 till kommunernas stadsbyggnadskontor/förvaltning att i samverkan ta fram gemensamma planeringsförutsättningar och strategier för den fysiska planeringen och infrastrukturutvecklingen i Fässbergsdalen och Mölndalsåns dalgång. I uppdraget prioriterades Fässbergsdalen och *Översiktsplan för Göteborg och Mölndal – fördjupad för Fässbergsdalen* antogs 2012. En samrådshandling, *Översiktsplan för Göteborg och Mölndal – fördjupad för Mölndalsåns dalgång*, har nu upprättats. Ett tidigare samråd genomfördes år 2000, men arbetet fick avbrytas med anledning av ovisshet om den statliga trafikutvecklingen och riksintressets geografiska utbredning.

Länsstyrelsens roll

Länsstyrelsen skall vid samråd om översiktsplan särskilt ta till vara och samordna statens intressen och därvid bl.a.

- ge råd om tillämpningen av 2 kap. plan- och bygglagen,
- verka för att riksintresse enligt 3 och 4 kap. miljöbalken tillgodoses,
- att miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken följs,
- verka för att mellankommunala frågor samordnas på lämpligt sätt,
- ge råd om sådana miljö- och riskfaktorer som bör beaktas.

Länsstyrelsen skall ge till känna sin uppfattning om man befarar att någon bebyggelse blir så olämplig att eventuellt senare ingripande med stöd av 12 kap ÄPBL eller 11 kap PBL kommer att aktualiseras.

En översiktsplan som vunnit laga kraft är vägledande för kommande beslut. För att den skall kunna vara vägledande i alla delar, är det viktigt att kommunen och staten är överens om sådant som berör statliga intressen.

Allmänt om förslaget

Den fördjupade översiktsplanens syfte är att åstadkomma en tätare bebyggelse i Mölndalsåns dalgång. Den totala bebyggelseutvecklingen på lång sikt bedöms till ca 6 000 – 7 000 nya bostäder och 5 500 – 8 000 nya arbetsplatser. I samrådshandlingen är markanvändningskartorna uppdelade på tre tidsaspekter: kort, medellång och lång sikt. Det hade underlättat granskningen om all tänkt utveckling även kunde samlas på en gemensam markanvändningskarta, dvs. så som området är tänkt att se ut på lång sikt (15-20 år).

En förtätning inom befintliga samhällsstrukturer är generellt positiv för hållningen av mark- och vattenresurser, men ofta förknippad med flera svåra frågor och avväganden. Mölndalsåns dalgång utmärks av närheten till risk- och störningskällor i form av befintlig och planerad infrastruktur. Mot denna bakgrund behöver den fördjupade översiktsplanen tydligare beskriva de restriktioner och inskränkningar som finns på markanvändningen, med tanke på trafikbuller, vibrationer, luftkvalitet och transporter med farligt gods. I samrådshandlingen nämns att bostäderna ska utformas för att klara Boverkets allmänna råd för trafikbuller. Det kan vara enkelt att skriva i ord, men svårt att genomföra i praktiken, om ambitionsnivån samtidigt är att skapa attraktiva och trivsamma boendemiljöer med närhet till fritid och rekreation. Det är dock positivt att kommunerna föreslår skärmande bebyggelse i närheten av de största risk- och störningskällorna. I det fortsatta arbetet behöver kommunerna beskriva hur boende- och arbetsmiljöerna ska utformas för att tillgodose hälsa, men även den sociala tryggheten för utsatta grupper, som barn och ungdomar.

En förutsättning för plangenomförande är en fungerande infrastruktur i takt med stadsutvecklingen i dalgången. Det är viktigt för att begränsa trafikökningen, inte bidra till negativa konsekvenser på den övergripande statliga infrastrukturen och erbjuda fullgoda alternativ till privat bilåkande. Kommunerna är övertygade om att befintlig infrastruktur kan klara utbyggnaden i dalgången, under förutsättning att K2020 genomförs enligt beslut. Länsstyrelsen anser att kommunerna behöver förtydliga hur K2020 ska genomföras i dalgången. Vidare behöver Trafikverkets nya kunskap om markbehov för utbyggnad av statlig infrastruktur implementeras i den fördjupade översiktsplanen.

Riksintresse

Kommunikationer

Transportkorridoren genom dalgången

Kommunerna utgår i planeringen från rapporten *Transportkorridor Mölndalsåns dalgång*. Efter rapporten har Trafikverket (yttrande dat. 2014-03-10, bifogas) påbörjat arbetet med järnvägsplan för Västlänken, lokaliseringsutredning för Götalandsbanan och åtgärdsvalsstudie för Kust till kustbanan. Järnvägsplanen för Västlänken förväntas att ytterligare kunna definiera behoven av mark. En viktig fråga att lösa är anslutning till befintlig järnvägsanläggning. Vad gäller Västlänken kan det bli aktuellt med ytterligare två spår ner till Kungsbacka, dvs. totalt fyra spår. För motorvägen, E6/E20,

ser Trafikverket i dagsläget inget behov av en framtida utbyggnad med fler körfält eller att bredda befintliga vägrenar. Avslutningsvis vill Trafikverket informera om pågående planering för att avlasta St. Sigfridsgatan från regional och nationell trafik med direktförbindelser mellan E6 och väg 40 i Kallebäcksmotet. Med tanke på dalgångens strategiska läge, med flera pågående infrastrukturprojekt, vill Trafikverket ha ett fördjupat samråd med kommunerna för att diskutera infrastrukturens markbehov. Länsstyrelsen anser att ett sådant fördjupat samråd är nödvändigt inför fortsatt planering.

Trafikverket i grunden positivt till kommunernas förslag att med hjälp av ombyggnad av befintliga broar, anläggande av nya broar samt eventuell överdäckning minska E6/E20 och Väst kustbanans öst-västra barriäreffekter. Nya förbindelser måste ta hänsyn till befintlig och planerad infrastruktur. Därför måste all fortsatt planering av broar och överdäckning ske i nära samarbete med Trafikverket.

Regional och nationell plan

Länsstyrelsen vill peka på vikten av en bebyggelseutveckling som går hand i hand med utbyggnaden av infrastrukturen, i enlighet med genomförande av nationell och regional plan för transportinfrastrukturen. Det är särskilt viktigt för dimensionerande knutpunkter, som Mölndals centrum och Korsvägen. Kommunerna behöver redovisa hur planerade utbyggnadsprojekt i dalgången är i förhållande till utbyggnaden av pågående infrastrukturprojekt och genomförande av nationell och regional plan.

Kollektivtrafik

Trafikverket (yttrande dat. 2014-03-10) anser att en stadsutveckling i dalgången inte ska bidra till en ökning av trafiken på E6/E20. Länsstyrelsen delar Trafikverkets inställning och anser att detta är en rimlig ambitionsnivå, med tanke på planområdets geografiska läge med goda förutsättningar för gång- och cykel samt kollektivtrafik. Kommunerna ska ha tagit fram simuleringar som kan visa att det inom Göteborg kan tillkomma 2 000-3 000 bostäder och 2 000 arbetsplatser utan att trafikmiljön överbelastas. Länsstyrelsen har inte fått ta del av dessa simuleringar. Även om kommunerna har arbetat utifrån ambitionsnivån att stadsutveckling ska kunna ske utan ökad biltrafik så anser Länsstyrelsen att planhandlingarna behöver bli tydligare med hur detta ska kunna ske rent praktiskt. Kommunerna behöver ge en tydligare bild av hur K2020 ska realiseras i dalgången.

Det lokala vägnätet

Trafikverket (yttrande dat. 2014-03-10) vill påpeka att Mölndalsvägen/Göteborgsvägen har en funktion för omledning av trafik från E6/E20, samt för fordon som inte får använda motorvägen. Vägen kan också komma att få en viktig funktion för tunga vägfordon, eftersom de ofta är en förutsättning för en väl fungerande gods- och varudistribution för verksamheter och butiker. Det behöver därför finnas en framkomlighet för större fordon, samt ytor för av- och pålastning vid Mölndalsvägen/Göteborgsvägen och det lokala vägnätet. I planförslaget nämns en omvandling av Mölndalsvägen/Göteborgsvägen till stadsgata med mötesplatser. Kommunerna måste

beskriva hur denna omvandling ska ta hänsyn till framkomligheten för större fordon och hur omledningstrafiken fortsatt ska ha möjlighet att använda Mölndalsvägen/Göteborgsvägen.

Totalförsvaret

Försvarmakten har (yttrande dat. 2013-12-16, bifogas) inget att erinra mot den fördjupade översiktsplanen, men vill gärna upplysa kommunerna om att efterföljande detaljplaner och bygglov med byggnadsverk eller andra objekt högre än 45 meter ska sändas till Försvarmakten för samråd.

Miljö kvalitetsnormer

Luft

Som underlag till översiktsplaneringen av Mölndalsåns dalgång har Miljöförvaltningen i Göteborg gjort en översiktlig förstudie av luftmiljön 2020. Utredningen har fokuserat på kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM10), och gör jämförelser med miljö kvalitetsnormerna för luftkvalitet. Resultaten från Miljöförvaltningens spridningsberäkningar avseende NO₂ visar att normerna sannolikt klaras i planområdet, med undantag av vissa platser i norra planområdet samt i en zon inom 60 meter från E6/E20. Men då bedömer förvaltningen att flera viktiga framtida förändringar inte är inkluderade i beräkningarna och att resultaten från beräkningarna därför underskattar verkliga halter 2020.

Vid en jämförelse mellan Miljöförvaltningens och SMHI:s beräkningar av kvävedioxidhalten i Gårda 2020 så visar SMHI:s beräkningar¹ på högre framtida halter avseende dygns- och timmedelhalter. Miljöförvaltningen har dessutom gjort en bedömning av partikelhalterna 2020 och slutsatsen är en osäkerhet om miljö kvalitetsnormen kommer att klaras i de trängre gaturum som skapas inom planområdet. Sammantaget visar alltså utredningen att luftkvalitetsaspekten och miljö kvalitetsnormerna för luft är en viktig fråga att ta hänsyn till vid den fortsatta planeringen av Mölndalsåns dalgång. Resultaten från luftmiljöutredningen behöver införlivas i översiktsplanen genom att platser där luftföroreningshalter kan riskera att påverka människors hälsa negativt identifieras och åtgärder vidtas för att minska halterna, alternativt att bostäder och annan bebyggelse där människor förväntas att vistas undviks inom dessa områden.

Vatten

Kommunerna kan konstatera att den rådande dagvattenreningen inte är tillfredsställande, vilket har negativ påverkan på Mölndalsåns status vad avser MKN för vatten. Stora delar av dalgången utgörs av hårdgjorda markytor och industri. Framtidens vision om dalen ger kommunerna goda möjligheter att förbättra dagvattenhanteringen och därmed även Mölndalsåns vattenkvalitet.

Det är av stor betydelse att i takt med att området rustas upp och får en delvis ändrad användning att kontinuerligt arbeta med att förbättra dagvattensi-

¹ SMHI Meteorologi Nr 155, 2013.

tuationen längs dalgången. Gröna ytor kan lämnas för avledning av dagvat-
ten. Tidigare hårdgjorda ytor kan göras om till absorberande ytor för dagvat-
tenhantering. Vidare kan kommunen fundera över möjligheterna att öppna
upp kulverterade vattendrag, tillflöden och mindre diken som ligger under
mark. Öppna diken är ofta att föredra framför rörlagda och skulle kunna ge
framtida grön- och bostadsområden en naturkvalitet. Det är alltså viktigt att
kommunerna tidigt i processen är medvetna om de markytor som kan behö-
vas för en god dagvattenhantering.

Mellankommunal samordning

Länsstyrelsen kan notera att utrymmesbehov för befintlig och planerad in-
frastruktur, som exempelvis Västlänken och Götalandsbanan, är frågor som
berör kommuner utanför den geografiska avgränsningen i dalgången. Både
Göteborg och Mölndal förespråkar järnvägssträckningen M1 ½ via Mölndal
för Götalandsbanan, men redovisar samtidigt de andra sträckningsalternati-
ven. Det är viktigt att samtliga alternativ respekteras i den efterföljande pla-
neringen.

Länsstyrelsen vill framhäva att investeringar i transportinfrastruktur driver
regional och nationell utveckling. Investeringar i transportinfrastrukturen i
Västra Götaland ska möjliggöra en fortsatt vidgning av de lokala arbets-
marknaderna i Västsverige och ge förutsättningar för effektiva och hållbara
person- och godstransporter. Det är mot denna bakgrund Länsstyrelsen sär-
skilt vill peka på behovet av nära samråd/dialog med Västra Götalandsreg-
ionen och Trafikverket för stadsutvecklingen i dalgången.

Hälsa och säkerhet

Buller

I nuvarande samrådshandling anges bostäder, både inom snar framtid och på
längre sikt, i område mellan spårväg/Mölndalsvägen/Göteborgsvägen och
järnvägsspår/E6/E20. Bostäder inom dessa områden kommer sannolikt att
utsättas för höga bullernivåer och ha begränsade förutsättningar av utevis-
telse i närområdet med god ljudkvalitet. Det kan sammantaget leda till nega-
tiva hälsoeffekter och lägre boendekvalitet. Trots detta saknas en analys av
bullersituationen i nuläget. Därför behövs en översiktlig bullerutredning för
att belysa bullersituationen i såväl nutid som på längre sikt. Denna utredning
bör framförallt hantera buller från järnväg, spårväg och väg-/gatutrafik. I
vissa fall kan det även vara aktuellt att beakta buller från verksamheter. Bul-
lerutredningen kan sedan utgöra ett underlag för att visa lämpliga och möj-
liga lokaliseringar av bostäder.

Vibrationer

Trafikverket (yttrande dat. 2014-03-10) vill uppmärksamma att dalgångens
markförhållanden till stor del består av lösa jordlager. Dessa markförhållan-
den ger förutsättningar för spridning av vibrationer från infrastrukturanlägg-
ningar. Om vibrationsstörningar befaras kan dessa behöva hanteras vid ny-
byggnation genom exempelvis pålning, styva byggkonstruktioner och/eller
begränsningar av antal våningsplan. Länsstyrelsen delar Trafikverkets upp-

fattning om att planförslaget behöver fördjupas med ett särskilt avsnitt om vibrationer.

Transporter av farligt gods

Den övergripande planeringen bör väga in att förtätning utmed transportleder för farligt gods medför ökad samhällsrisk. Därför bör exempelvis personintensiva verksamheter i största mån undvikas nära dessa transportleder. En viss barriärsbebyggelse, som parkeringshus o.dyl., som föreslås mot E6 och järnvägen för att skydda bakomliggande bebyggelse ur bullersynpunkt skulle även kunna vara bra ur risksynpunkt. Liksom för buller är en fördjupad översiktsplan en lämplig nivå att planera för den övergripande strukturen för den framtida markanvändningen, också utifrån de störningar och risker som förekommer.

Farligt gods går genom hela dalgången på både E6 och Västkustbanan. På Göteborgsdelen framgår att bebyggelsen måste anpassas till transporterna med farligt gods i en zon mot E6 och järnvägen. Vidare finns en hänvisning till *Översiktsplan för Göteborg – fördjupad för sektorn transporter av farligt gods* och att riktlinjerna i den ska följas i efterföljande planering. För Mölndals Stad finns inget specifikt om farligt gods, förutom en markering med skyddszoner. En hänvisning till Länsstyrelsens riskpolicy bör finnas i båda kommunerna, eftersom det är den Länsstyrelsen har att utgå ifrån vid bedömningen av den kommunala planeringen.

Vad gäller tillämpningen av Göteborg Stads fördjupade översiktsplan för farligt gods så utgår avstånden i denna från exploateringen invid *en* riskkälla. I Mölndalsåns dalgång ligger två riskkällor inom 150 meter, E6 och Västkustbanan, och vid Kallebäcksmotet/St. Sigfridsgatan ansluter dessutom väg 40, som också är primär transportled för farligt gods. Det gör att Göteborg Stads fördjupade översiktsplan för farligt gods inte är direkt tillämpningsbar i Mölndalsåns dalgång. Vid fortsatt arbete måste kommunerna i sin bedömning väga in att det finns flera riskkällor.

Det hade varit positivt om Räddningstjänsten Storgöteborg medverkade i arbetet med den fördjupade översiktsplanen.

Geoteknik

Statens Geotekniska Institut (SGI) finner behov av förtydliganden och samstämmiga uppgifter om geotekniska markförhållanden (se yttrande dat. 2014-01-29, bifogas). Åtgärder för att skydda bebyggelse och infrastruktur mot höga vattenflöden behöver även beakta de geotekniska säkerhetsfrågorna. Avslutningsvis anser SGI att de geotekniska säkerhetsfrågorna kan vara strategiskt viktiga för att avgöra lämpliga utbyggnadsområden och möjlig exploatering. För att tydliggöra känsliga områden avseende stabilitet och erosion rekommenderas en kartredovisning. En karta där både översvämningensriskområden, förorenad mark och områden med förutsättningar för skred och erosion redovisas är ett angeläget stöd och kan underlätta det fortsatta arbetet.

Markföreningar

Den fördjupade översiktsplanen behöver kompletteras med en översiktlig karta över föreningssituationen i Mölndal, liksom den över Göteborgsdelen. Vidare bör plangränsen framgå av kartorna.

Risken för översvämning

Konsekvensmatrisen tar endast upp lägsta golvhöjd som åtgärd mot risken för översvämning. Detta angreppssätt lägger fokus på att skydda byggnader, vilket är viktigt, men inte byggnadernas funktion. De åtgärder som finns i samrådshandlingen för att hantera risken för översvämning, både dagvatten och högt flöde i Mölndalsån, behöver kopplas till konsekvensmatrisen.

Risken för översvämning kan även bli en viktig fråga att hantera i flera efterföljande detaljplaner. Några exempel på frågeställningar, som har betydelse för markanvändningen, är höjd på omgivande gator, den föreslagna markanvändningen, områdets robusthet vid en översvämningssituation, samt fungerande kommunalteknisk försörjning vid högvatten.

I den fördjupade översiktsplanen saknas en hänvisning till Länsstyrelsens regionala planeringsunderlag, *Stigande vatten*.

Allmänna intressen – bebyggelseplanering

Gestaltning och utformning

Trafikverket vill lyfta fram och uppmärksamma ett designprogram som togs fram 2008 för Göteborgsregionens infarter. Utformningen av bullerskydd, parkeringshus och annan bebyggelse utmed transportkorridoren har stor betydelse för allmänhetens upplevelse av både Göteborg och Mölndal (se Trafikverkets yttrande dat. 2014-03-10).

Länsstyrelsen anser att den fördjupade översiktsplanen lyfter fram områdets historiska bakgrund och kulturhistoriskt värdefulla bebyggelse. Det är positivt om kulturmiljöerna och de äldre industrimiljöerna kan bli en tillgång och utvecklingsfaktor i dalgången.

Fornlämningar

Fornlämningar är skyddade enligt kulturmiljölagen, KML, och till varje fornlämning hör ett fornlämningsområde eller skyddsområde. Det är Länsstyrelsen som avgör storleken på detta område. Tillstånd för eventuella ingrepp i ett fornlämnings-/skyddsområde söks hos Länsstyrelsen. Men Länsstyrelsens grundläggande inställning är att berörda kulturlämningar med varsamhet ska integreras och bevaras i planerade åtgärder.

Länsstyrelsen har svårt att fastställa om fornlämningar berörs av föreslagna markanvändning. Kartan under rubriken "Fornlämningar" redovisar inte fornlämningarnas läge i förhållande till planområdesgränsen. Kartan är därtill ottydlig och fornlämningarnas orientering i landskapet kan svårigen uppfattas. Det kan vid större exploateringar bli aktuellt med arkeologiska utredningar.

Grönstruktur och fritidsmiljö

Det är positivt att kommunerna vill utveckla allmänhetens tillträde till Mölndalsån och till natur- och rekreationsområden i dalgångens närhet. I handlingarna hänvisas till en tidig idéskiss för grönstrukturen, som kommunerna avser att utveckla vidare till kommande utställningshandling. Länsstyrelsen anser, även om området innehåller relativt lite skyddsvärd natur, att naturen i sin helhet behöver värnas. Därför bör grönstrukturen utgå från befintliga naturvärden och inte från en parkvision.

Kommunerna bör utreda möjligheten att upplysa allmänheten om förekomsten av knölnate i Mölndalsån, som är ganska unik.

På Göteborgssidan finns två jätteträd (ekar) inom utvecklingsområde för bebyggelse (Almedal). Grova lövträd kan vara hemvist åt en rad skyddade och hotade arter, såsom fladdermöss och lavar. De har även höga estetiska och rekreativa värden. En översiktlig naturinventering behövs för att lokalisera eventuell förekomst av särskilda hänsynsarter.

I Mölndal finns två områden norr och söder om Gunnebogatan samt områden inom Kvarnbyn med ett flertal skyddsvärda träd. Vidare finns vissa naturvärden vid planerad bebyggelseutveckling inom Störtfjället och lövskogen, med naturvärdesklass 2, inom östra Safjället. Här krävs naturvärdesinventeringar i den fortsatta planeringen.

Teknisk försörjning

Vattenfall Eldistribution AB redovisar på karta befintligt högspänningsnät, 130 kV luftledning, optoledning och transformatorstation (se bifogat yttrande dat. 2014-02-04). Vid framtida planering och byggnation ska hänsyn tas till starkströmsföreskrifterna och försiktighetsprincipen bör tillämpas för elektromagnetiska fält.

Miljö kvalitetsmålen

Frisk luft

Miljömålet *Frisk luft* innehåller preciseringar för NO₂ och PM10 som ofta är svårare att uppfylla inom tätortsmiljöer än miljö kvalitetsnormerna. En ambition och diskussion om möjligheten att i framtiden klara miljömålet inom planområdet är önskvärd, särskilt inom planerade bostadsområden.

Buller

Buller bör finnas med i konsekvenstabellen över de lokala miljö kvalitetsmålen i Göteborg och Mölndal.

Planförslagens konsekvenser

Kommunerna har för avsikt att fram till planutställningen fördjupa förslagens konsekvensanalys. En tidig bedömning är att ett nollalternativ kan medföra en okontrollerad utbyggnad i dalgången med negativa konsekvenser för människors hälsa och säkerhet med avseende på trafikbuller eller till möjligheterna för den statliga infrastrukturplaneringen. Det sätter fokus på betydelsen av ett gemensamt planeringsdokument. Utöver de uppenbara kon-

sekvenserna för människors hälsa och säkerhet samt den statliga infrastrukturen, kan planförslaget ytterligare fördjupa analysen av de sociala konsekvenserna, särskilt för barn och ungdomar. Det är viktigt att dessa grupper, som sällan för sin egen talan, inte glöms bort i en stadsutveckling med starka exploateringsintressen.

Program, riktlinjer och rekommendationer o.d. som bilagor

Till samrådshandlingen följer tre bilagor/underlagsrapporter (*Transportkorridor Mölndalsåns dalgång*, *Gestaltningssidé för grönstruktur i Mölndalsåns dalgång* och *Utredning av luftmiljön i Mölndalsåns dalgång år 2020*). Länsstyrelsen anser att den fördjupade översiktsplanen bör fördjupas med en översiktlig bullerutredning. Det krävs också kompletteringar om luftkvaliteten, markbehov för dagvattenhanteringen, vibrationer, transporter av farligt gods, geoteknik, markföroreningar och fornlämningar. Vidare saknas en hänvisning till Länsstyrelsens rapport *Stigande vatten* och designprogram för infarterna till Göteborg och Mölndal. Därutöver är Länsstyrelsen positiv till att kommunerna har för avsikt att fördjupa grönstrukturen fram till utställningen. Denna bör utgå från platsens naturvärden. Vad gäller infrastruktur och riksintresse för kommunikation så bör de simuleringar som kommunerna bygger sina antaganden på sammanställas i en rapport som ett underlag till den fördjupade översiktsplanen, eftersom det är en viktig slutsats och förutsättning för fortsatt planering.

Genomförande

Ett plangenomförande är förknippat med flera kostnader. Inte minst krävs betydande investeringar på det lokala väg- och gatunätet för en god framkomlighet på den övergripande infrastrukturen och för attraktiva boende- och arbetsmiljöer. De större exploateringsområdena bedöms av kommunerna kunna finansiera upp till hälften av investeringarna. Sedan finns en osäkerhet i hur mycket de andra projekten kan bidra med. I Mölndal är flera utbyggnadsprojekt påbörjade, vissa dessutom genomförda. För andra pågår detaljplanering. I delar där Trafikverket inte har medel avsatta för finansiering behöver kommunerna vara beredda på att ta hela kostnaden för utbyggnaden.

I Regeringens proposition 2013/14:126 finns förslag på förändringar av PBL som innebär att kravet på detaljplan begränsas. Det kan medföra behov av att säkerställa resurser för den lokala infrastrukturen på en övergripande nivå, för att inte belasta E6 med ökad trafik.

Genomförande av den fördjupade översiktsplanen behöver ske i nära samverkan med den statliga infrastrukturplaneringen/utbyggnaden. Det gäller bl.a. planeringen av Västlänken samt nya förbindelser över E6/E20 och Västkustbanan. Trafikverket har fått ny och mer detaljerad kunskap om markbehov för ny infrastrukturutbyggnad och föreslår därför ett fördjupat samråd efter samrådstiden för att diskutera markbehov. Länsstyrelsen ser gärna att ett sådant fördjupat samråd/möte kan genomföras mellan Trafikverket och kommunerna.

Beredning / deltagande

Yttranden över planen har till Länsstyrelsen inkommit från Försvarmakten, SGI, Svenska kraftnät, Trafikverket och Vattenfall Eldistribution AB. Kopior av dessa överlämnas till kommunen för kännedom.

Detta samrådsyttrande har beslutats av funktionschef Karin Slättberg efter föredragning av Roger Lind. I den slutliga handläggningen har även företrädare för Enheten för skydd och säkerhet, Patrik Jansson; Kulturmiljöenheten, Eivind Claesson och Mats Sandin; Miljöskydds-enheten, Lena Niklasson och Annika Svensson; Naturvårdsenheten, Martin Goblirsch; Samhällsbyggnadsenheten, Anna Hendén och Christina Gustafsson; och Vatten-vårdsenheten, Teresia Holmberg deltagit. Samrådsyttrandet utgör statens samlade uppfattning om planförslaget.

Karin Slättberg

Roger Lind

Yttranden för kännedom från:

Försvarmakten daterat 2013-12-16, SGI daterat 2014-01-29, Svenska kraftnät daterat 2014-01-30, Trafikverket daterat 2014-03-10 och Vattenfall Eldistribution AB daterat 2014-02-04.

Kopia till:

Försvarmakten
Statens Geotekniska Institut
Svenska Kraftnät
Trafikverket
Vattenfall Eldistribution AB

Kommunstyrelsen i:
Härryda kommun
Kungsbacka kommun

Länsstyrelsen/
Enheten för skydd och säkerhet
Kulturmiljöenheten
Miljöskydds-enheten
Naturvårdsenheten
Vattenvårdsenheten
Samhällsbyggnadsenheten enligt
Expeditionslista

Göteborgs stad
Mölndals stad

Samt:
Länsstyrelsen i Västra Götaland,
Samhällsbyggnadsenheten

Kopia till:

Västlänken: Bo Lindgren, Lars Olsson
Götalandsbanan: Bo Björklund
Bertil Hallman, Planering
Louise Imborn, Planering
Louisa Utbult, Planering
Diariet – avslut

Samråd - Fördjupad översiktsplan Mölndalsåns dalgång, Göteborgs stad och Mölndals stad

Trafikverket har tagit del av handlingarna rörande ovanstående ärende och vill framföra följande synpunkter. Synpunkterna utgår i huvudsak från planförslagets disposition.

Ärendet

Syftet med den fördjupade översiktsplanen är att Mölndals stad och Göteborgs stad gemensamt ska ta fram strategier för stadsutvecklingen utefter Mölndalsvägen/Göteborgsvägen och kringliggande områden, samt att klarlägga riksintressena i dalgången. Planen ska fungera som en integrerad del i respektive kommuns översiktsplan.

Trafikverket ser mycket positivt på planförslagets grundtankar. Ambitionsnivån är hög, framförallt målsättningen om att åstadkomma en omfattande stadsutveckling utan att samtidigt öka biltrafiken. För att den fördjupade översiktsplanen ska vara till ett bra stöd och underlätta fortsatt planering vill vi lämna nedanstående synpunkter.

Föreslagen markanvändning

För utpekade områden för stadsutveckling nära väg och järnväg är det viktigt med tydlighet kring vilka restriktioner och inskränkningar som gäller för markanvändningen på grund av buller, vibrationer, luftkvalitet och risker. Utifrån erfarenhet av andra fördjupade översiktsplaner vill Trafikverket särskilt framföra att dessa frågor är viktiga planeringsförutsättningar som behöver vara med i ett tidigt skede. Tydligt klarlagda förutsättningar bidrar till att belysa eventuella målkonflikter samt underlätta fortsatt planering för ändrad markanvändning och ny bebyggelse. Trafikverket ser därför gärna att planförslaget fördjupas inom dessa områden.

Trafikverkets utpekade anläggningar av riksintresse

Planområdet berör flera anläggningar för kommunikation som är utpekade av Trafikverket som riksintressen i enlighet med miljöbalken 3 kap 8 §. Nedan redovisas dessa riksintressen. Mer information finns på Trafikverkets hemsida:

www.trafikverket.se/riksintressen.

- Väst kustbanan
- Kust till kustbanan
- Västlänken
- E6/E20
- Väg 40/ väg 27
- Götalandsbanan, beslutat förstudieområde för Almedal-Mölnlycke.
- Järnvägsstationerna Mölndal, Liseberg och planerad station Korsvägen.
(Stationer med regelbundet resandeutbyte utmed järnväg av riksintresse är generellt utpekade som riksintressen.)

Markanvändning/Infrastruktur

Trafikverket ser mycket positivt på att förslaget till fördjupad översiktsplan innehåller flera förslag för att minska barriäreffekten i dalgången. Det stämmer överens med vad som framförs på sidan 26 i studien av transportkorridoren Mölndalsåns dalgång.

Utformning av bullerskydd, parkeringshus och annan bebyggelse utmed transportkorridoren kan ha stor betydelse för upplevelsen av både Mölndal och Göteborg. Från 2008 finns det ett designprogram för Göteborgsregionens infarter. Det togs fram av Vägverket tillsammans med berörda kommuner och Trafikverket anser att det bör tillämpas.

Planförslaget får en tydlighet när exploatering och trafikförslag delas upp på kort, medel och lång sikt. För att öka läsbarheten och förståelsen vore det önskvärt med tydligare kartmaterial och utförligare teckenförklaringar. Det hade varit bra med en heltäckande karta över planområdet och tydligare delkartor.

Utveckling på kort sikt (5-7 år)

Inom Göteborgs del av dalgången förutspås en utveckling med ca 1700 bostäder och ca 1000 arbetsplatser. Inom Mölndals del ca 1700 bostäder och ca 1300 arbetsplatser.

I områdena Almedal (A), Tändstickan (E), Mjölktorget (G), Forsåker (T) och Mölndals centrum (R) planeras för bostäder. Områdena är belägna i direkt anslutning till väg- och järnvägsanläggningar av riksintresse. Det innebär att frågor om buller, vibrationer, luftkvalitet och riskfrågor måste beaktas i samband med planläggning för pröva om marken är lämplig för bostadsändamål.

Trafikverket ser mycket positivt på att nya lokalgator med gång- och cykelväg planeras mellan Kallebäck och Lackarebäcks industriområde samt mellan Grafiska vägen och Flöjelbergatan. De bör kunna bidra till att minska E6 och järnvägens barriäreffekter i dalgången.

Parallellt öster om E6/E20 föreslås en ny lokalväg med buss-, gång-, och cykeltrafik mellan Kallebäck och Lackarebäck. Trafikverket ser positivt på att en sådan koppling tillskapas men vill flagga för att vägen måste kunna passera Kust till kustbanan planskilt samt att vägens sträckning har beröring med förstudieområde för Götalandsbanan, etapp Almedal-Mölnlycke, sträckningsalternativet "Raka vägen".

Trafikverket noterar skrivningen: "Utredning av Västkustbanan mellan Almedal och Mölndal C. En åtgärdsvalsstudie bör komma till stånd så snart som möjligt." Vi tolkar det som en hänvisning till den lokaliseringstudie som är planerad för Götalandsbanan sträckan Almedal – Mölnlycke. Läs mer nedan, under rubriken *Götalandsbanan och Kust till kustbanan* under *Trafik*.

Trafikverket ser med viss tveksamhet på genomförbarheten av förslaget: "Komplettering av Lackarebäcksmotet med cirkulationsplats på östra sidan." Den aktuella korsningen är idag utrustad med en väl intrimmad signalreglering och att ersätta den med en cirkulationsplats kan medföra köbildningar som sprider sig ut på E6/E20. Konsekvenserna av att ersätta signalregleringen med en cirkulationsplats måste därför utredas noga.

Medellång sikt

Inom Göteborgs del av dalgången förutspås en utveckling med ca 500-1000 bostäder och ca 400-700 arbetsplatser. Inom Mölndals del ca 1500 bostäder och ca 2000 arbetsplatser.

Anläggande av förbindelser tvärs E6/E20 och Väst kustbanan måste ske i nära samarbete med Trafikverket. Vi har inga medel avsatta för sådana åtgärder och förutsätter att kommunerna är beredda på att ta samtliga kostnader för sådana åtgärder.

För planerad bostadsutveckling i Skår, Kallebäck och Saabs fd växelådefabrik kommer det liksom för förslagna områden på "kort sikt", vara viktigt att beakta buller, vibrationer, luftkvalitet och riskhantering.

Lång sikt

Inom Göteborgs del av dalgången förutspås en utveckling med ca 100-500 bostäder och ca 100-300 arbetsplatser. Inom Mölndals del ca 800 bostäder och ca 1500 arbetsplatser.

Texten om Väst kustbanan behöver förtydligas. Eventuellt kan det på sikt bli aktuellt att bygga ytterligare två spår ner till Kungsbacka, det vill säga totalt fyra spår.

Trafikverket ser i dagsläget inget behov av att i framtiden bygga ut motorvägen E6/E20 med fler körfält än dagens, eller bredda befintliga vägrenar. För närmare information se nedan under rubriken "Trafik - Intelligent transport system (ITS) och behov av vägrenar på E6".

Ombyggnad av Lackarebäcksmotet omnämns, Trafikverket ser gärna ett förtydligande av vilken typ av ombyggnad som avses.

Två nya gång- och cykelförbindelser över motorvägen omnämns. Vi förmodar att de även ska korsa järnvägen, och förutsätter att planeringen kommer att ske i nära samarbete med Trafikverket.

Fortsatt förbättring av Mölndalsvägen/Göteborgsvägen som stadsgata med mötesplatser omnämns. Trafikverket vill därför påpeka att det är viktigt att beakta att vägen har en funktion för omledning av trafik från E6/E20 samt för fordon som inte får trafikera motorväg överhuvudtaget. Tillgängligheten även för stora och tunga fordon är därför viktig.

Trafik

Studie av transportkorridor Mölndalsåns dalgång – underlag till fördjupad översiktsplan.

Under år 2011 tog Trafikverket i samverkan med Göteborg och Mölndals kommuner fram Studie av transportkorridor Mölndalsåns dalgång – underlag till fördjupad översiktsplan. Sedan den studien gjordes har Trafikverket påbörjat arbetet med järnvägsplan för Västlänken och ska starta lokaliseringsutredningar för Götalandsbanan samt åtgärdsvalsstudie för Kust till kustbanan (Läs mer under rubrik Västlänken, Götalandsbanan och Kust till kustbanan). Det medför att ny och mer detaljerad kunskap om markbehov m.m. framkommer allt eftersom arbetena fortskrider. Vi ser det som mycket viktigt att kunskap från dessa arbeten kan tas tillvara i det fortsatta arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Mölndalsåns dalgång. Trafikverket förslår därför att vi efter samråd tiden träffas för ett möte för att fortsätta diskussionen.

Västlänken

Västlänken är av särskild regional betydelse. Det är en planerad tågtunnel under Göteborg som kommer förbättra kapaciteten i järnvägssystemet eftersom den möjliggör genomgående trafik. Västlänken ska binda samman pendel – och regionaltågstrafik till genomgående linjer och ge tre nya stationer i Göteborg. Beslutad sträckning går via Haga och Korsvägen. En beslutad järnvägsutredning finns. Trafikverket arbetar för närvarande

med järnvägsplanen för Västlänken. Projektet finansieras till lika delar av staten och Västsvenska paketet. Planerad byggstart är år 2017/2018, trafikstart är planerad till år 2026.

Inom arbetet med järnvägsplanen för Västlänken kommer markbehoven för järnvägsanläggningen och intilliggande lokalgator att preciseras närmare.

En viktig fråga i arbetet med Västlänken är hur anslutningar till befintlig järnvägsanläggning ska lösas. När det gäller anslutning mot den befintliga Kust till kustbanan är nuvarande inriktning att anslutning ska kunna ske mot befintlig järnvägsbro. Detta innebär en viktig förändring mot vad som redovisades i Västlänkens lägesrapport november 2013 där vi föreslog en ny bro längre söderut.

Götalandsbanan och Kust till kustbanan

Järnvägen Götalandsbanan är en tänkt framtida höghastighetsbana mellan Stockholm och Göteborg via bland annat Norrköping, Linköping, Jönköping och Borås. Planerings- och utredningsarbete pågår för närvarande av olika delsträckor.

För sträckan Almedal – Mölnlycke har en förstudie genomförts. För sträckan Mölnlycke-Rävlanda/Bollebygd finns en beslutad järnvägsutredning.

Regeringen har pekat ut den första etappen av sträckan Göteborg–Borås, Mölnlycke–Bollebygd, som en satsning i infrastrukturpropositionen som lämnades till riksdagen 2012. Utredning och byggande av etappen Mölnlycke–Bollebygd finns med i Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportsystemet 2014-2025 som presenterades i juni 2013. Regeringen väntas fatta beslut om den nationella planen i april 2014.

Trafikverket noterar att sträckning M 1 1/2 via Mölndal förespråkas av båda kommunerna.

Diskussioner förs med Borås stad och Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) om medfinansiering av lokaliseringsutredningar för sträckorna Almedal–Mölnlycke och Bollebygd–Borås, avtal är under framtagande. Förutom dessa lokaliseringsutredningar ingår även en åtgärdsvalsstudie för befintlig Kust till kustbana.

Järnvägen Kust till kustbanan är av interregional betydelse. Banan sträcker sig från Göteborg till Kalmar samt Karlskrona via bland annat Borås, Värnamo och Alvesta. Banan är elektrifierad, enkelspårig samt trafikeras av gods- och persontåg.

Kallebäcksmotet - Direktramper mellan väg 40 och E6/E20

För att avlasta Sankt Sigfridsgatan från regional och nationell trafik planerar Trafikverket direktförbindelser mellan E6 och väg 40 i Kallebäcksmotet.

Västkuststråket Göteborg - Malmö

Åtgärdsvalsstudien för Västkuststråket är avslutad, mer information finns på: www.trafikverket.se/atgardsval, och sen vidare under "Västra Götalands län".

Intelligenta transportsystem (ITS) och behov av vägrenar på E6

Trafikverket tog i studien av transportkorridoren för Mölndalsåns dalgång upp behov av utökade vägrenar. Trafikverket har nyligen startat upp arbetet med en strategi för Intelligenta transportsystem (ITS). Utifrån detta arbete är slutsatsen att vägsträckor utan eller med för smala vägrenar istället utrustas med trafikledning i form av motorvägskontrollsystem (MCS system). Detta för att möjliggöra körfältsstyrning, t.ex. stängning av körfält med hjälp av körfältssignaler. Detta möjliggör att befintlig vägyta istället kan tas i anspråk för att öka kapaciteten (i form av additionskörfält,

kollektivtrafikkörfält etc) samtidigt som behov av ökad trafiksäkerhet och minskad störningskänsligheten säkerställs. Därmed är en breddning av vägrenarna i dagsläget inte aktuellt.

Trafiksimuleringar

Trafikverket har under samrådet tagit del av de simuleringar som ligger till grund för slutsatsen i planförslaget att det inom Göteborg kan tillkomma 2-3000 bostäder och 2000 arbetsplatser (80 000 m² verksamhetsyta) utan att trafikmiljön överbelastas. Simuleringen med K2020 som en förutsättning visar att E6/E20 då får ett trafikflöde på lite mer än 90 000 fordon, vilket är någorlunda jämförbart med dagens trafik. Det framgår inte av planförslaget att exploateringar inom Mölndals kommun innefattas i denna simulering. Trafikverket rekommenderar kommunen att sammanställa resultaten från simuleringarna i en rapport som ett underlag till den fördjupade översiktsplanen eftersom det är en viktig slutsats och en förutsättning för fortsatt planering.

Transportbehov och förändrat resmönster

Att stadsutvecklingen i dalgången inte ska bidra till en ökning av trafiken på E6/E20 är en planeringsförutsättning. Ambitionen att stärka gång-, cykel- och kollektivtrafiken är därför positiv men också nödvändig. Vi tycker att det behövs en tydligare bild av hur K2020 ska realisera i dalgången. Trafikverket saknar även kommunernas syn på framtida behov när det gäller kapacitet, turtäthet och restider till viktiga målpunkter i och utanför dalgången.

I studie av transportkorridor Mölndalåns dalgång (sid 20-22 och 27) förs resonemang om tillgänglighet, transportsätt, kollektivtrafikstråk och noder som gärna kan utvecklas i planförslaget.

Trafikverket vill framhålla vikten att ta till vara de mycket goda regionala, nationella och internationella kopplingar som järnvägen ger (t.ex. relationen till Malmö och Köpenhamn). Det är viktigt att det finns en inriktning kring vilken markanvändning och täthet som är lämplig i de stationsnära lägena.

Vi saknar en närmare beskrivning av hur Mölndalsåns dalgång kopplas samman med omkringliggande stråk och områden. Inte minst Fässbergsdalen, Toltorpsdalen och de östra delarna av Mölndal, t.ex. Råvekärr.

Ett väl utbyggt kollektivtrafikenät är en förutsättning för såväl den lokala stadsutvecklingen som för utveckling av den regionala och nationella person- och godstrafiken i stråken kring Göteborg.

Vi noterar spårvägsreservatet för en framtida förlängning ner till Åbro. Men saknar närmare konkretisering av när och hur en sådan utbyggnad kan realiseras samt hur den kopplas till en eventuell fortsatt utbyggnad västerut längs med Fässbergsdalen.

Nya kopplingar över E6/E20 och Västkustbanan

Trafikverket ser positivt på ambitionerna att med hjälp av ombyggnad av befintliga broar, anläggande av nya broar samt eventuella överdäckningar minska den öst-västliga barriäreffekt som E6/E20 och Västkustbanan bidrar till. Samtidigt vill vi framhålla betydelsen av att sådana åtgärder inte får inskränka funktionen av de transportleder som är av stor betydelse för tillgängligheten i nord-sydlig riktning. Fortsatt planering av broar, överdäckningar och liknande måste därför ske i nära samarbete med Trafikverket.

Mölnalsvägen / Göteborgsvägen

Mölnalsvägen är utpekad som omledningsväg för E6:an samt för fordon som inte får trafikera motorväg. Det betyder att den fysiska utformningen av vägen ska medge långa och tunga transporter.

Parkeringsplatser

Ambitionen i planen är att stadsutvecklingen ska kunna ske utan ökad biltrafik. Trafikverket skulle gärna se en närmare beskrivning av hur detta ska ske rent praktiskt. Generellt brukar antalet parkeringsplatser och parkeringsavgifter vara starkt styrande.

Närmare information och beskrivningar kring hur behovet av parkeringsplatser för såväl bilar som cyklar bedöms se ut borde därför vara av stort intresse. Samt om några särskilda åtgärder planeras för att styra antal parkeringsplatser och hur de utnyttjas. Finns det t.ex. några tankar kring möjligheter att prioritera parkeringsplatser för bilpooler och liknande lösningar framför andra typer parkeringar?

Varudistribution

Möjlighet till verksamheter och butiker förutsätter en väl fungerande varudistribution. Behovet av att kunna transportera gods till och från men även inom dalgången får därför inte glömmas bort.

Det behöver finnas ytor för av- och pålastning men även behovet av framkomlighet för transportfordon måste beaktas.

Markförhållanden

I planförslaget redogörs för dalgångens markförhållanden, som till stor del består av lösa jordlager. Detta är en viktig förutsättning att beakta vid planering av ny bebyggelse. Trafikverket vill särskilt framhålla att vibrationer som alstras från infrastrukturåläggningarna måste beaktas. Vid lösa jordlager kan vibrationer spridas över långa avstånd samt även förstärkas i höga byggnadskonstruktioner. Med anledning av dalgångens markförhållande kan en del platser nära infrastruktur vara olämpliga för nybyggnation av bostäder. Om vibrationsstörningar kan befaras behöver det beaktas och hanteras, exempelvis genom pålning, styva byggnadskonstruktioner samt begränsningar i antal våningsplan. Det är kostsamt och tekniskt mycket svårt att i efterhand åtgärda vibrationer i befintliga byggnader. Planförslaget behöver därför kompletteras med ett särskilt avsnitt om vibrationer.

Läs mer om vibrationer och riktvärden under rubriken "Konsekvenser - Buller och vibrationer".

Vatten

Havsnivåns höjning och intensiva regn är viktiga förutsättningar för både bebyggelsen och infrastrukturen i dalgången.

Inom arbetet med Västlänken har det gjorts en studie angående översvämningssäkring av anläggningen, där man särskilt studerat Almedal och anslutningspunkten under Sankt Sigfridsgatans bro. Projektet Västlänken kommer att ta hänsyn till resultaten från studien och säkra järnvägsanläggningen. Men studien visade även att vissa delar av utredningsområdet kommer att stå under vatten om inte Mölnalsån invallas.

Myndigheten för säkerhet och beredskap (MSB) har också gjort en översvämningsskartering som visat på samma resultat.

Vid intensiva regn kan det även bli problem med vatten på vägbanan på E6/E20. Särskilt mellan Lackarebäcksmotet och mot Mölndals centrum där vattentillrinningen är hög från det intilliggande bergsområdet.

Sammanfattningsvis så behöver en noggrann studie göras för att utreda behov av åtgärder som säkerställer framkomligheten på både järnväg och väg. Samordning mellan kommunernas och Trafikverkets behov av åtgärder är av stor betydelse.

Finansiering/Genomförande

Trafikverket ser positivt på att planförslaget tydligt redogör för finansiering och genomförande av planen. Några förtydliganden utifrån nedanstående får dock gärna övervägas.

Nationell och regional plan för transportsystemet

Trafikverket ansvarar för den ekonomiska planeringen av det nationella transportsystemet genom Nationell plan för transportsystemet. Ansvarig regional planupprättare, i det här fallet Västra Götalandsregionen, tar fram länstransportplan för regional transportinfrastruktur utifrån regeringens direktiv att upprätta åtgärdsplaner.

Den nationella transportplanen är trafikslagsövergripande för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. Regeringen fastställer en långsiktig nationell plan ungefär vart fjärde år. Planen kompletteras med årliga beslut om genomförandet av åtgärderna.

Länstransportplanen (regional plan) omfattar investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet, statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera, samt åtgärder i andra icke statliga anläggningar som är av betydelse för det regionala transportsystemet. De regionala planupprättarna beslutar om länsplanen och Trafikverket har ansvaret för genomförandet av åtgärderna. Länstransportplanerna får även finansiera sådant som enligt förordningarna ska ingå i nationell plan.

Det kan även förekomma med/samfinansiering av både nationell, regionplan och kommunal finansiering, exempelvis Västsvenska paketet eller andra typer av medfinansiering.

Avtal

Exploatering som kräver åtgärder i Trafikverkets väg- eller järnvägsnät behöver säkerställas genom avtal mellan kommun och Trafikverket. Avtal behövs för att reglera finansiering och planprocess (åtgärdsval, formell planläggning enligt väg- eller järnvägslagen) samt genomförande, drift, underhåll och ägande.

Det kan även krävas avtal för åtgärder som är belägna nära eller av annan anledning påverkar statlig väg eller järnväg. Exempelvis bullerskyddsåtgärder, planskilda korsningar för lokalväg eller gång- och cykelbanor.

Formell planläggning - Åtgärdsval

När åtgärder ska göras i det statliga väg eller järnvägsnätet ska det föregås av ett så kallat åtgärdsval. Trafikverket har för att formalisera åtgärdsvalet genom en metod som kallas åtgärdsvalsstudie (ÅVS). Arbetet att ta fram en ÅVS baseras på fyrstegsprincipen och syftar till att metodiskt hitta rätt typ av lösning till de behov som är identifierade tillsammans med berörda parter. Framtagandet av ÅVS kan göras parallellt med framtagandet av detaljplaner som kräver åtgärder på det statliga väg eller järnvägsnätet eller integrerat i detaljplanen. Det är dock Trafikverket som gör bedömningen om detaljplanens hantering av åtgärdsvalet är tillräckligt heltäckande och relevant.

Efter ett åtgärdsval följer den formella processen (planläggning och projektering) enligt väg- eller järnvägslagen och sedan kommer byggnation.

Konsekvenser

Buller och vibrationer

Enligt 2 kap. 5 § PBL ska bebyggelse lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet, med hänsyn till bland annat möjligheterna att förebygga bullerstörningar. Trafikverket anser att krav ska ställas i den fysiska planeringen på att man klarar riktvärden för trafikbuller och vibrationer vid nybyggnation av bostäder. Det är viktigt att påpeka god ljudnivå i första hand bör uppnås genom samhällsplanering och inte genom skyddsåtgärder. I översiktsplanen är det viktigt att kommunen visar hur man avser att hantera buller- och vibrationsfrågor i den fysiska planeringen för att bidra till en god och hälsosam boendemiljö. Huvudregeln är att kommuner i planer och beslut om bygglov ska följa riksdagens riktvärden för trafikbuller vid nybyggnad av bostäder enligt infrastrukturpropositionen 1996/97:53. I de fall kommunerna anser att de måste göra avsteg från riktvärdena ska avstegen vara väl motiverade och sammantaget bidra till miljö kvalitetsmålet "God bebyggd miljö" och andra samhällsmål.

Trafikverket anser därför att det är lämpligt att en fördjupad översiktsplan tydligt redovisar hur kommunerna avser att hantera buller och vibrationer vid planering av bebyggelse och hur möjligheten till avsteg från riktvärden ska tillämpas. Det bör inte minst framgå vilka villkor och krav som ska uppfyllas för att avsteg från riksdagens fastslagna riktvärden ska anses tillämpliga. T.ex. bör det framgå hur höga bullernivåer som ska tillåtas vid mest bullerutsatt fasad respektive tyst/ljuddämpad sida, hur tillgång till skyddad uteplats samt hur stor andel av boningsrummen som ska vara vända mot tyst/ljuddämpad sida.

I enlighet med Trafikverkets riktlinje "Buller och vibrationer vid planering av ny bebyggelse" så bör överhuvudtaget inga nya bostäder och skolor planeras vid ljudnivåer över 65 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus. Riktlinjen finns tillgänglig via Trafikverkets hemsida: <http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Samhallsplanering/Tatort/Buller--vibrationer--vid-planering-av-bebyggelse>

Trafikverket rekommenderar att planförslaget kompletteras med en övergripande bullerutredning för att säkerställa att marken är lämplig för bostäder, skolor etc.

När det gäller kompensationsåtgärder undrar Trafikverket hur det ser ut med tillgång till tysta grönområden i dalgångens närhet. Har den tillgången inventerats?

Luftmiljö

Miljö kvalitetsnormerna enligt förordning (2001:527) för utomhusluft gäller hela landet. Framtida bebyggelsestruktur och dess samband med trafiksystemet har stor betydelse för om miljö kvalitetsnormer (MKN) och miljömål kan klaras på sikt. Ökad täthet av bilar, mer koncentrerade utsläpp och sämre ventilerings kan medföra förhöjda halter av luftföroreningar där människor vistas. Tätare bebyggelse, attraktivare alternativa färdsätt till bil samt minskad användning av dubbdäck skapar tillsammans förutsättningar för att minska luftföroreningarna i tätortsområden. Dock är det viktigt att beakta att innan en förtätad stad kommer till stånd kommer människor att till en början bli utsatta för högre buller och högre halter av luftföroreningar. God luftkvalitet bör i första hand uppnås genom samhällsplanering.

Trafikverket ser positivt på att en särskild utredning har gjorts för luftmiljön i Mölndalsåns dalgång år 2020. Men det vore önskvärt att utredningens slutsatser om fördjupade studier på vissa platser arbetas in i planförslaget.

Risker

Dalgången består av två stora transportleder för farligt gods intill varandra och det behöver utredas hur detta påverkar planering av omkringliggande markområden. Trafikverket tycker det är mycket lämpligt att översiktsplanen anger inriktning för hur riskfrågor ska hanteras. Inte minst vilka områden som är lämpliga för lokalisering av bebyggelse samt vilken typ av bebyggelse som är lämplig utifrån bland annat risk- och hälsoaspekter. Trafikverket hänvisar i första hand till Länsstyrelsen riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods. Läs mer på:
http://www.lansstyrelsen.se/vastragotaland/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/planfragor/planeringsunderlag/Pages/Riskhantering_i_detaljplaneprocessen.aspx

Utifrån erfarenhet av andra fördjupade översiktsplaner vill Trafikverket framföra att riskhanteringsfrågan är en viktig planeringsförutsättning att utreda i ett tidigt skede.

På sida 81, under rubriken Miljökonsekvenser, blandas tågtrafikens risker och störningar under begreppet miljöstörningar. Risker (dvs konsekvens gånger sannolikhet för en händelse, t.ex. för urspårningar eller nedrivna kontaktledningar) bör enligt vår mening särskiljas från störningar (t.ex. buller, vibrationer och luftföroreningar).

Sammantagen bedömning

I det fortsatta arbetet anser vi att följande behöver beaktas särskilt;

- Påverkan på riksintressen för kommunikationer
- Fortsatta utredningar av riksintressena Västlänken och Götalandsbanan samt Kust till kustbanan
- Tydligare beskrivning hur K2020 ska uppfyllas (kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik, parkeringsplatser, m.m.).
- Buller och vibrationer, luftmiljö, riskhantering och högt vatten

Trafikverket har haft ett nära samarbete med både Göteborgs och Mölndals stad i de tidiga skedena av arbetet med den fördjupade översiktsplanen och framtagandet av Trafikverkets studie för transportkorridoren i Mölndalsåns dalgång. Innan det blir aktuellt med utställning av den fördjupade översiktsplanen ser vi behov av fortsatt nära samarbete mellan Trafikverket och kommunerna.

Med vänliga hälsningar

Josefin Axelsson
Samhällsplanerare

Per Stenerås
Samhällsplanerare