

Behovsbedömning - KONCEPT

Program för Backaplan

2018-06-13

Innehåll

1.	Inledning.....	2
1.1.	Bakgrund	2
2.	Nollalternativet.....	2
3.	Miljökonsekvenser	2
3.1.	Samlad bedömning	2
3.2.	Markmiljö.....	3
3.3.	Buller.....	4
3.4.	Luftmiljö.....	4
3.5.	Lokalklimat	4
3.6.	Risker.....	4
3.7.	Vattenmiljö.....	5
3.8.	Natur- och djurvärden	7
3.9.	Kulturmiljö	7
3.10.	Trafik och mobilitet	8
4.	Sociala konsekvenser	8
5.	Uppfyllelse av de lokala miljömålen.....	9

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Byggnadsnämnden gav 2016-10-25 kontoret i uppdrag att ta fram program för Backaplan. Programmet omfattar området öster och väster om Kvillebäcken och delar söder om Hjalmar Brantingsgatan. Backaplan planeras bli Hisingens centrum, och tillsammans med nya Hisingsbron och Frihamnen knyta ihop Hisingen med stadskärnan. Området kommer utvecklas etappvis, från dagens handelsplats med stora asfalterade ytor till blandad stadsmiljö med bostäder, handel, skolor, parker och kontor.

En rad frågor utreds i programarbetet för helheten och en preliminär behovsbedömning har gjorts i programskedet. Behovsbedömningen ligger till grund för bedömning av miljöpåverkan i kommande detaljplaner. En fördjupad behovsbedömning och nya ställningstaganden kommer att göras i detaljplanearbetena.

2. Nollalternativet

Nollalternativet innebär att en centralt belägen plats i Göteborg med tillgång till god kollektivtrafik skulle fortsätta användas främst för storskalig handel och mindre verksamheter. Detta innebär ett dåligt utnyttjande av platsen och den kollektivtrafik som finns i området. Att inte utnyttja marken mer effektivt skulle innebära att risken ökar för att man måste utveckla områden längre ifrån kollektivtrafik och service, vilket skulle kräva större utbyggnad av infrastrukturen och orsaka större miljöpåverkan genom ökat bilberoende.

3. Miljökonsekvenser

3.1. Samlad bedömning

I de flesta aspekter bedömer kommunen att ett genomförande av programmet och kommande detaljplaner innebär positiva miljökonsekvenser. Komplettering av bostäder och verksamheter inom ett befintligt område innebär ett nyttjande av befintlig infrastruktur och service på ett bättre sätt, vilket bidrar till minskat behov av biltransporter i staden och minskad luftmiljöpåverkan som biltrafiken medför. Trafiksituationen kommer att förbättras genom att biltransporterna förväntas minska, dagvattenhantering och vattenrening förbättras i och med att förorenad mark kommer saneras och hårdgjorda ytor omvandlas till infiltrerande för att kunna ta hand om vatten och stadsdelsparken bidrar till att Kvillebäckens ekologiska status förbättras avsevärt genom återskapandet av funktionella strandzoner.

Kommunens ställningstagande grundar sig vidare på bedömningen att ett genomförande av program för Backaplan:

- Inte påverkar något Natura 2000-område och därmed inte kräver tillstånd enligt MB 7 kap. 28 §.
- Inte bedöms negativt påverka möjligheterna att uppfylla nationella och regionala miljömål.
- Inte bedöms ge upphov till en betydande miljöpåverkan på biologisk mångfald, landskap, fornlämningar, vatten etc.
- Inte ger upphov till betydande risker för människors hälsa eller för miljön.
- Inte kan påvisas bidra till att några miljö kvalitetsnormer överskrids.
- Inte påtagligt påverkar några områden eller natur som har erkänd nationell eller internationell skyddsstatus, t ex riksintressen eller naturreservat.

3.2. Markmiljö

3.2.1 Geoteknik och förorenad mark

Verksamheter som verkstadsindustri, bilverkstad mm har bedrivits på vissa av industrifastigheterna i området. Föroreningar i någon omfattning kan förväntas finnas i områdets jordlager.

I områdets norra del finns en nedlagd deponi, och en mindre nedlagd deponi finns centralt i området. Backaplansområdet har använts som tipp för blandade rivnings- och schaktmassor med start på 1940-talet. Sammansättningen och föroreningshalterna i massorna kan därmed variera kraftigt. De provtagningar som genomförts inom området visar bland annat på föroreningar av tungmetaller och petroleumprodukter med halter över både MKM och FA.

Idag varierar mäktigheten av massorna mellan 0,5 m till 4 m. Uppfyllnaden har resulterat i stora sättningar över området som bedöms vara pågående. De geotekniska förhållandena innebär att alla tillkommande belastningsökningar medför att sättningstakten i området ökar. Då det bedöms pågå sättningar idag krävs geotekniska åtgärder även vid mindre markhöjningar.

Förändring: Markmodellering krävs enligt framtagna klimatanpassningsstrategi. De geotekniska åtgärder som föreslås innebär att relativt stora volymer av befintliga uppfyllnadsmassor kommer att schaktas ur/ersättas/överbyggas med rena massor. För hårdgjorda ytor på allmän plats antas att 1 meter rena massor ovan färdig mark innebär att markmiljöåtgärderna når en godtagbar nivå. För parkmark innebär de geotekniska åtgärderna att en relativt stor del av befintliga fyllnadsmassor tas bort, alternativt överfylls med en relativt stor mäktighet av rena massor. Detta är ett generellt antagande men det går inte att, utan vidare studier, säkerställa att antagna åtgärder räcker för att klara markmiljökraven med den kunskap som finns idag. För kvartermark innebär de geotekniska åtgärderna att en relativt stor del av befintliga fyllnadsmassor tas bort, alternativt överfylls med en relativt stor mäktighet av rena massor. Även här är det oklart om åtgärderna räcker och fördjupade studier krävs för att veta vilka verksamheter som planeras för att hitta lämpliga åtgärder.

Grundläggningsmetod är i dagsläget oklart men sannolikt kommer olika metoder av pålning att användas.

Bedömning: Det går inte att, utan vidare studier, säkerställa att antagna åtgärder räcker för att klara markmiljökraven med den kunskap som finns idag.

Fortsatt arbete: Den geoteknik- och markmiljöutredning som genomförts i programarbetet rekommenderar att vidare studier av markmiljön görs och att en kartering av fyllnadsmassornas mäktighet inom området tas fram. Denna information, tillsammans med information om vilka mäktigheter som behöver tas bort till följd av de geotekniska åtgärderna, ger ett nytt utgångsläge för att bedöma vilka eventuella kompletterande åtgärder som krävs för att nå en tillräckligt god nivå avseende förorenad mark. Kompletterande markprovtagning och riskbedömning kommer därmed att krävas och arbetet har påbörjats parallellt med programsamrådet.

3.3.Buller

Området påverkas av buller från både vägtrafik och tågtrafik. Vägtrafiken är den dominerande bullerkällan i större delen av området. Buller från Lundbyleden måste beaktas särskilt då den ligger högre än omgivande bebyggelse. Buller från Hamnbanan bedöms inte påverka utbyggnaden. Bullret från Hjalmar Brantingsgatan kommer minska sedan trafik flyttats till den nya gatan mellan Backaplan och Brunnsbo. Buller från framtida spårväg på Backavägen måste beaktas och bostäder måste ordnas med tyst sida, liksom troligen utefter Deltavägen.

Bedömning: Tidigare bullerutredningar i området visar att man i de flesta delarna av programområdet kan uppföra bostäder om de utformas med tysta innergårdar.

Kontorets bedömning är således att programförslaget är genomförbart med bostäder i de flesta lägen.

Fortsatt arbete: Bullerutredning kommer tas fram i kommande detaljplaner.

3.4.Luftmiljö

Luftmiljön i området bedöms som sämst i anslutning till de större lederna. En luftmiljöutredning har gjorts i samband med detaljplan för Handel mm vid Backavägen. Utredningen visar att detaljplanen inte försvårar möjligheten att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft och bedöms kunna utvecklas med bostäder och verksamheter.

Bedömning: Detaljplaneområdet, Handel mm vid Backavägen, ligger i ett utsatt läge nära Lundbyleden, för områden längre ifrån leden bedöms luftkvaliteten vara så pass bra att inga luftutredningar behöver tas fram i detaljplaneskedet.

För området nära korsningen Lundbyleden/Hjalmar Brantingsplatsen kan det dock inte uteslutas att MKN för luft inte klaras. För att säkerställa att man bygger i lämpliga områden utifrån luft ska luftutredning tas fram när man upprättar detaljplan för detta område.

Fortsatt arbete: Ett Luft-PM har tagits fram i programarbetet. I luftutredningen pekas ett område ut inom vilket man behöver ta fram en luftutredning i kommande detaljplanearbete.

3.5.Lokalklimat

Det kommer ske en stor förtätning av området. Goda sol- och dagsljusförhållanden, samt bra vindkomfort blir viktigt för att området ska upplevas attraktivt. Övergripande sol- och dagsljusstudier har tagits fram för strukturen i programarbetet.

Fortsatt arbete: Kommande planarbeten kommer att beakta vikten av en utformning anpassad till ett fungerande lokalklimat. Ytterligare sol- och dagsljusstudier, skuggverkan och vindstudier ska tas fram i detaljplanerna.

3.6.Risker

3.6.1 Farligt gods

Lundbyleden är en primärled och Kvilleleden sekundärled för farligt gods. Emellertid används lederna inte för transporter av farligt gods annat än i fall av behov av omledning från Oskarsleden. Målpunkter för farligt gods saknas i inom ett större område nära Backaplan. Riskanalysen föreslår därför ett bebyggelsefritt område på 0-15 m från lederna, samt att bostäder inte ska placeras som första radens bebyggelse inom 30 m från leden. Programmet föreslår dock att möjligheterna att bygga närmare leden studeras ytterligare kring korsningspunkten Hjalmar Brantingsgatan/Lundbyleden.

Mellan ny föreslagen bebyggelse och Kville bangård eller Hamnbanan är det minst 70 m.

Bedömning: I Riskanalysen har bedömning gjorts att den planerade bebyggelsen i stort följer den riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods (2006) som Länsstyrelsen i Skåne, Stockholm och Västra Götaland gemensamt har tagit fram.

Fortsatt arbete: För detaljplanerna med bebyggelse som gränsar till Lundbyleden och Kvilleden ska kompletterande riskanalyser tas fram.

3.6.1 Störande verksamheter

Av de över 300 verksamheter som identifierats i området har drygt 130 bedömts utgöra risk för störning eller säkerhetsrisk. Utredningen som genomförts ger en tydlig bild om var störningar och säkerhetsrisker, som kan påverka möjligheten till exploatering, utgör problem.

Bedömning: Den övergripande bedömningen är att majoriteten av verksamheterna går att samlokalisera med bostäder under utbyggnadstiden och att eventuella störningar kan minskas genom mindre omfattande åtgärder. Eftersom bedömningarna i utredningen grundar sig på generella antaganden, kan det i vissa fall vara tillräckligt att söka fördjupad information om respektive verksamhet för att på så vis kunna avfärda verksamheten som risk.

Fortsatt arbete: Vid exploatering av respektive detaljplan bör en fördjupad studie göras av de verksamheter som kommer ligga inom eller i nära anslutning till detaljplaneområdet.

3.7. Vattenmiljö

3.7.1 Recipient och miljö kvalitetsnormer för vatten

Recipienten för dagvatten från planområdet, Kvillebäcken, är utpekad som vattenförekomst. Vattenförekomsterna omfattas av MKN enligt 5 kapitlet miljöbalken, 4 kapitlet VFF samt Länsstyrelsen Västra Götalands läns föreskrifter om kvalitetskrav för vattenförekomster (14 FS 2009:533).

Enligt den senaste bedömning har vattenförekomsten måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Vattendraget ska enligt Vattendirektivet uppnå god status som helhet till 2027.

I Vatteninformationssystemet i Sverige (VISS) listas förslag på åtgärder, utpekade förbättringsbehov är förbättrad konnektivitet i sidled till vattendragets närområde och svämplan, samt minskad övergödning av Totalfosfor. Förbättringsbehovet för den begränsade konnektiviteten i sidled kräver sammanlagt 9,9 ha ekologiskt funktionella kantzoner. För övergödning krävs åtgärder som reducerar inflöde av fosfor till Kvillebäcken med totalt 400 kg.

Förändring: Programförslaget innebär förbättrade förutsättningar för Kvillebäckens ekologiska och kemiska status enligt följande åtgärder:

- Ekologiskt funktionella kantzoner på 10 meter säkerställs genom programområdet som ger en förbättrad konnektivitet i sidled och bättre förutsättningar i vattendraget.
- Ett grön-blått stråk skapas genom anläggandet av stadsdelsparken som säkerställer positiv inverkan på vattendragets närområde jämfört med idag. Andelen hårdgjord yta inom 30 meter från vattendraget minskas från dagens ca 40% till föreslagna 15%.
- Dagvattenhanteringen säkerställer att belastningen av prioriterade ämnen och tungmetaller från området minskar och därmed bidrar till att klara normen. För fosfor sker som lägst en icke-försämring.

- Riskerna för läckage av farliga ämnen till bäcken minskas då området ställs om från dagens industriområde till blandstad med stort bostadsinnehåll.
- Sanering av förorenad mark kommer att ske vilket minskar läckage från omgivande mark till bäcken.

Bedömning: Den sammantagna bedömningen av planförslaget är att PBLs krav på att följa normen kan anses uppfyllas. Situationen i och runt bäcken kommer att förbättras avsevärt jämfört med nuläget. Det grundläggande juridiska kravet på att inte försämra situationen eller äventyra möjligheterna för att på sikt klara normen bedöms klaras. Ingen av normernas kvalitetsfaktorer bedöms påverkas negativt på ett otillåtet sätt och programförslaget kan inte anses äventyra möjligheten att klara normen, snarare tvärtom.

I princip påverkas snarare alla delar av normen positivt inom området, möjligen med undantag för fosfor där förbättring bedöms svårare men icke-försämringskravet uppfylls. (Resonemanget kring fosfor beskrivs närmare i PM för MKN vatten i Kvillebäcken). Programmet säkerställer sådana åtgärder som på ett betydande sätt förbättrar förutsättningarna för bäckens ekologiska status och förslaget kan i mångt och mycket anses kunna bidra till sin del av att normen på sikt ska kunna klaras. Programförslaget bedöms därför, ur ett helhetsperspektiv, förbättra situationen för bäcken avsevärt och möjligheten att klara god ekologisk status i den aktuella delen av bäcken är god med de åtgärder som föreslås. Planområdet består av redan ianspråktagen mark med övervägande hårdgjord yta. Med omvandlingen av området kommer exempelvis dagvattnet renas, området tillföras grönska med ökad infiltration, bäckens strandzoner kommer återskapas för bättre biologiska mångfald, samt markmiljön förbättras genom sanering av förorenad mark.

Fortsatt arbete: Arbetet med att uppnå god ekologisk och kemisk status för Kvillebäcken behöver utredas vidare i kommande detaljplaner.

3.7.2 Dagvatten

Dagvattnet är i dag förorenat från stora hårdgjorda trafikytor. Principlösningar för dagvatten inom programområdet, inklusive dagvatten från Lundbyleden, säkerställer att regnvattnet fördröjs och renas innan det släpps ut i Kvillebäcken. Enligt programmets förslag kommer mycket av kvartermarken bestå av slutna kvarter med förhöjda gårdar på bjälklag. Med fall ut från fasad och en lätt nedsänkt mitt kan dagvatten fördröjas och avledas ytligt på gröna innergårdar utformade som biofilter. Dagvatten från vägytor föreslås renas i makadamfyllda diken eller magasin under mark.

Angående skyfall se även nedan under Översvämningsrisker.

Bedömning: Såväl infiltrationen som reningen kommer avsevärt förbättras vid programförslagets genomförande då grönytorna ökar markant och dagvatten från trafikytor kommer renas. Fortsatt arbete med dagvattenlösningar med särskilt fokus på rening av fosfor (se avsnitt om MKN vatten ovan), kommer krävas i kommande detaljplaner.

Fortsatt arbete: Dagvattenutredning kommer göras i kommande detaljplaner.

3.7.3 Översvämningsrisker

Backaplan ligger lågt och i direkt anslutning till Kvillebäcken. Området berörs därför av betydande översvämningsrisk både från högvatten i havet, höga flöden i Kvillebäcken och vid skyfall. Klimatanpassning för att klara högt vatten, höga flöden och skyfall kommer ske genom markmodulering till en höjdsättning i enlighet med stadens mål på medellång sikt och med avrinning av skyfall ytledes till Kvillebäcken.

Bedömning: Markhöjderna för klimatanpassning och framkomlighet har tagits fram tillsammans med Kretslopp och vatten att beakta i kommande detaljplaner. Kontoret bedömer därmed att hälsa och säkerhet vid högt vatten och skyfall tillgodoses i förslaget.

Fortsatt arbete: Framtagna markhöjder och planeringsnivåer kommer ligga till grund för kommande detaljplaner. Utpekade ytor för fördröjning vid skyfall i norra delen av programområdet måste studeras vidare och möjligheten till kompensationsåtgärder uppströms avrinningsområdet (Brunnsbo) behöver utredas i samband med kommande detaljplaner som berörs.

3.8. Natur- och djurvärden

Backaplan saknar i stort sett parker och grönområden. Vegetation inom området finns främst längs Kvillebäcken och längs de större vägarna som omger området. På de privata fastigheterna finns ett mindre antal träd och grönytor.

Kvillebäcken med omgivande slänter och grönska är den stora naturtillgången i området. I Kvillebäcken finns den rödlistade arten Knölnaten, en vattenväxande ört som i Sverige endast finns i Kvillebäcken och Mölndalsån. Växten finns främst i den södra delen av Kvillebäcken, och är känslig för igenväxning av andra arter och för skugga.

En naturvärdesinventering för hela området genomförs för att närmare lokalisera bestånd och kvalitet på knölnaten samt undersöka om fler speciella naturvärden kan lokaliseras. Knölnaten ska särskilt inventeras för den norra sträckan.

Förändring: Planen medger trafikändamål och ny bebyggelse tillkommer. Fler människor kommer att vistas i området, men det kommer också tillkomma grönytor och miljön kring Kvillebäcken kommer att förbättras avsevärt när en stadsdelspark anläggs.

Bedömning: Omlandet runt Kvillebäcken kommer särskilt beaktas vilket kommer förbättra naturmiljön inom programområdet. Förslaget kommer innebära ökad yta anlagd grönska vilket utöver en ökad mångfald växtarter beräknas öka djurlivet med fåglar, insekter, groddjur mm. Miljön för knölnaten kommer inte ändras med genomförande av programmet.

Fortsatt arbete: Utpekade naturvärden i naturvärdesinventeringen kommer ligga till grund för kommande detaljplaner. Bevarande av evt vegetation och träd måste ställas i förhållande till den bortschaktning/överfyllnad av massor som kommer krävas för att hantera förorenad mark.

3.9. Kulturmiljö

Inom området finns två registrerade fornlämningar i form av milstenar. Området innehåller i söder minnesmonumentet för Backabranden. I övrigt finns inga kända kulturvärden, även om området har en karakteristisk utformning av externhandelsområde från 1900-talets mitt.

Förändring: Stor förändring av stadsbilden.

Bedömning: Området bedöms inte innehålla bevaransvärd bebyggelse eller annan kulturmiljö. Förslaget kan därför bedömas kunna genomföras utan åtgärder för kulturmiljön. Området ligger på redan ianspråktagen mark varför bedömningen är att det inte krävs någon arkeologisk undersökning.

Fortsatt arbete: Minnesmärket för Backabrandens offer ska särskilt beaktas i det fortsatta arbetet.

3.10. Trafik och mobilitet

Trafikutredningen visar att biltrafikmängderna antas vara de samma i området som dagens men omfördelas mellan trafikslagen med ny markanvändning. Genomfartstrafiken överförs till Kvilleleden från Hjalmar Brantingsgatan. Antalet fordon beräknas minska till 15.000 per dygn. Det pågår en genomförandestudie för en framtida ny utformning av Hjalmar Brantingsgatan. Gatan planeras genomgå en omfattande förändring till en stadsmässig karaktär.

Stort fokus läggs på kollektivtrafiken. Västra Götalandsregionen arbetar med en målbild för hur kollektivtrafikens stamnät ska utvecklas i det sammanhängande tätortsområdet i Göteborg, Mölndal och Partille (GMP) fram till år 2035, då befolkningen väntas vara 200 000 fler än idag. För att möjliggöra utbyggnaden av bostäder och verksamheter inom Älvstaden krävs en omedelbar kapacitetsförstärkning av kollektivtrafiken på Norra Älvstranden och Backaplan. Här blir Hjalmar Brantingsplatsen en viktig knutpunkt.

Lundbyleden, Bohusbanan och Hamnbanan är av riksintresse för kommunikationer. Hamnbanan är en viktig järnvägslink till Göteborgs hamn som är av riksintresse för sjöfarten.

Förändring: Mer kollektivtrafik och cykel, mindre biltrafik. Områdets sammanlagda biltrafikgenerering förändras marginellt av förslagets genomförande. Tung trafik minskar. Verksamheterna kommer att gå från transportintensiva till personalintensiva vilket innebär en förändring av trafikslag. Parkering till bostäder genererar långt färre trafikrörelser per dygn än parkering till handel. Programförslaget ska skapa blandstad vilket även innebär en trafikstruktur som gynnar gående och cyklister.

Bedömning: Positiv miljöpåverkan. Vid en omvandling av Backaplan ger ett ökat underlag i form av tillkommande bostäder förutsättningar för förbättrad kollektivtrafik vilket minskar bilberoendet. Mobiliteten ökar med utbyggd kollektivtrafik och bedöms leda till minskat bilberoende i området. Borttagande av orenade trafikytor kommer medföra bättre rening av dagvattnet.

Fortsatt arbete: Vidare studier av angöring och entréplatser, framförallt kring knutpunkt Hjalmar och i anslutning till Brunnsbo station behöver göras. Trafikslagets olika markanspråk måste hanteras och tillgodoses. Ytanspråk och goda lösningar för cykelparkering över alternativt under mark behöver studeras vidare i det fortsatta arbetet med detaljplanerna.

4. Sociala konsekvenser

Programmet innebär att ett område som idag domineras av externhandel och mindre industrier omvandlas till mer tätbebyggd blandstad med bostäder, handel och service.

Bedömning: En socialt blandad stadsdel med högre funktionsblandning ger förutsättningar för ett mer varierat socialt liv samtidigt som Backaplan som handelsplats/mötesplats kvarstår och blir rikare genom tillskott av caféer, restauranger och annan upplevelsebaserad konsumtion. Tryggheten på platsen kommer öka genom att den blir befolkad dygnet runt och genom att kollektivtrafik kommer passera genom området.

Fortsatt arbete: En workshop angående BKA (Barnkonsekvensanalys) och SKA (Socialkonsekvensanalys) har genomförts inom ramen för programarbetet. Resultatet kommer att beaktas och arbetas in i handlingarna och föras vidare till kommande detaljplaner.

5. Uppfyllelse av de lokala miljömålen

Göteborgs miljömål har sin utgångspunkt i Sveriges sexton nationella miljö kvalitetsmål. Av dessa har Göteborgs Stad valt ut de tolv mål som är viktigast för göteborgssamhället och skapat egna, lokala miljömål. En sammanställning av programmets påverkan på miljömålen framgår nedan:

Miljömål

Miljökvalitetsmål	Relevans i förhållande till programmet	Målen beaktas/ påverkas genom att programmet anger:	Förslag till rekommendationer	Miljökvalitetsmålen kan motverkas genom
Begränsad klimatpåverkan	Stor	Delmålet <i>Utsläpp av koldioxid</i> påverkas positivt eftersom handel och bostäder planeras nära god kollektivtrafik.	God kollektivtrafik, bra cykelbanor, promenadvänligt.	Bristande kollektivtrafikförsörjning ger ökat bilberoende.
Bara naturlig försurning	Liten			
Ett rikt odlingslandskap och myllrande våtmarker	Ingen			
Ett rikt växt- och djurliv	Liten	Stora hårdgjorda ytor i dagens industrilandskap omvandlas till grön bostadsmiljö	Ekologisk kantzon vid Kvillebäcken, ökad mängd grönska.	För mycket hårdgjorda ytor.
Frisk luft	Stor	Luftmiljön förbättras när bilbaserad externhandel omvandlas till icke-bilberoende.	Studeras vidare i detaljplaneskedet	Om programmet inte genomförs.
Giftfri miljö	Stor	Miljön förbättras genom att inga tillståndspliktiga verksamheter tillåts samt genom marksanering.	Sanering av förorenad mark.	Om programmet inte genomförs.
God bebyggd miljö	Stor	Äldre industri- och handelsområde omvandlas till blandstad.	Grön bebyggd miljö med god kollektivtrafik.	Om programmet inte genomförs.
Grundvatten av god kvalitet	Liten	Omhändertagande och rening av dagvatten.	Rening av dagvatten.	Trafikytor utan rening blir kvar.
Ingen övergödning	Ingen			
Levande sjöar och vattendrag	Liten	Kvillebäckens status förbättras.	Bidrar till förbättrad miljö runt Kvillebäcken.	Om programmet inte genomförs.
Levande skogar	Ingen			
Hav i balans samt levande kust och skärgård	Ingen			