

Detaljplan för Gator vid Backaplan inom stadsdelen Backa i Göteborg



**Samrådshandling
April 2014**

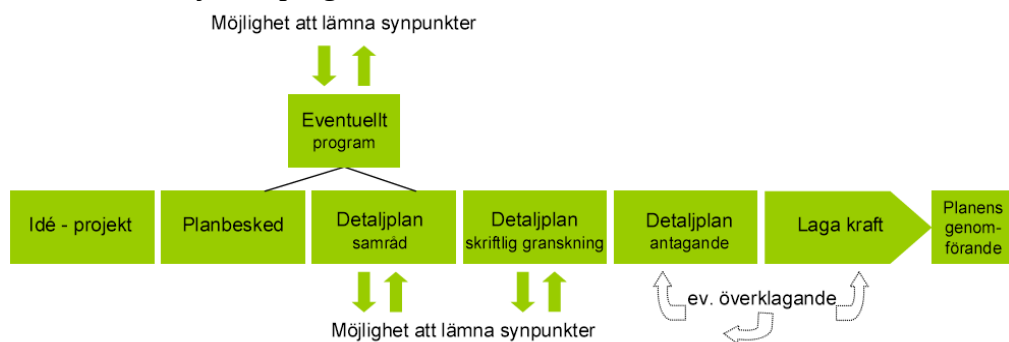


Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

Planprocessen

Detaljplanearbetet är indelat i flera skeden. Det är främst i samrådsskedet som möjligheter att lämna synpunkter finns. I granskningsskedet kan anmärkningar framföras.

När detaljplanearbetet påbörjas är ofta beslut som berör planen redan fattade i demokratisk ordning, såsom markanvändning i översiktsplanen och eventuellt mera detaljerat i program.



Information

Handlingarna (ej fastighetsförteckning) finns på Göteborgs Stads hemsida:

www.goteborg.se/planochbyggprojekt

Fastighetsförteckning, beslutsprotokoll, övriga handlingar samt kartor i skala 1:1000 finns på Stadsbyggnadskontoret, adress: Köpmansgatan 20, 403 17 Göteborg.

Information om planförslaget lämnas av:

Johan Henrikson, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 17 28

Sirpa Ruuskanen Johansson, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 17 87

Stefan Unger, Fastighetskontoret, tfn 031-368 10 65

Pär Sköld, Trafikkontoret, tfn 010-850 15 55

Samrådstitid: 7 maj – 17 juni 2014



Göteborgs Stad

Planhandling (aktbeteckning 2-xxxx)

Samrådshandling

Datum: 2014 05 07

Diarienummer SBK: 0369/12

Handläggare SBK: Johan Henrikson

Tel: 031-368 17 28

johan.2.henrikson@sbk.goteborg.se

Diarienummer FK: 1044/12

Handläggare FK: Stefan Unger

Tel: 031-368 10 65

stefan.unger@fastighet.goteborg.se

Detaljplan för Gator vid Backaplan inom stadsdelen Backa i Göteborg

Detaljplanen är upprättad enligt PBL (2010:900)

Planbeskrivning

Detaljplanen omfattar följande handlingar:

Planhandlingar:

- Planbeskrivning (denna handling)
- Plankarta med bestämmelser

Övriga handlingar:

- Fastighetsförteckning (publiceras ej på Internet)
- Grundkarta
- Illustrationskarta

Utredningar:

- Dagvattenutredning, Ramböll 2014-04-09
- Dagvattenutredning, del 2 Komplettering ang vägmot, Ramböll 2014-02-07
- Geoteknisk utredning, Fastighetskontoret 2014-03-18
- Bullerutredning, Akustikforum 2014-04-25

Innehåll

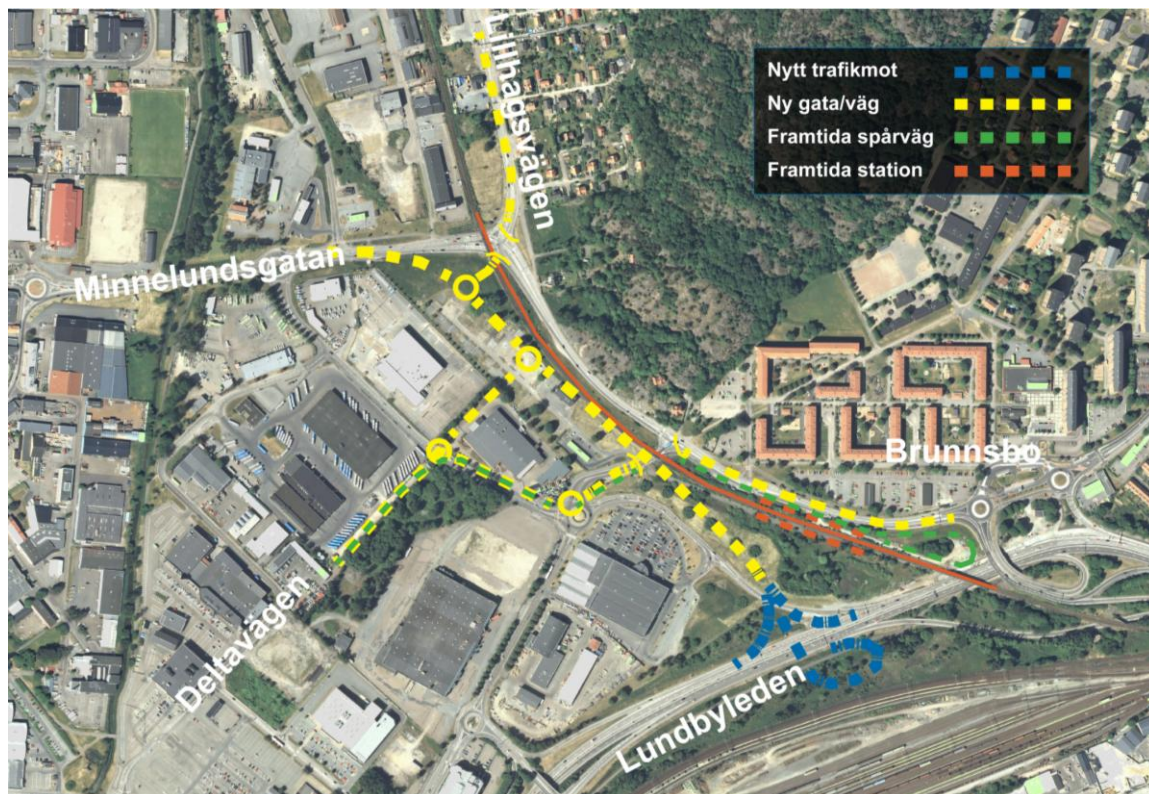
SAMMANFATTNING:	5
<i>Planens syfte och förutsättningar</i>	5
<i>Planens innebörd och genomförande</i>	5
<i>Överväganden och konsekvenser</i>	6
<i>Avvikelser från översiktsplanen</i>	6
PLANENS SYFTE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	7
<i>Syfte</i>	7
<i>Läge, areal och markägförhållanden</i>	7
<i>Planförhållanden</i>	9
<i>Mark, vegetation och fauna</i>	9
<i>Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse</i>	12
<i>Sociala aspekter</i>	13
<i>Trafik och parkering, tillgänglighet och service</i>	13
<i>Teknik</i>	13
<i>Störningar</i>	13
DETALJPLANENS INNEBÖRD OCH GENOMFÖRANDE	14
<i>Bebyggelse</i>	14
<i>Trafik och parkering</i>	15
<i>Tillgänglighet och service</i>	17
<i>Friytor</i>	17
<i>Sociala aspekter</i>	17
<i>Teknisk försörjning</i>	17
<i>Övriga åtgärder</i>	20
<i>Fastighetsindelning</i>	24
<i>Huvudmannaskap och ansvarsfördelning</i>	24
<i>Fastighetsrättsliga frågor</i>	25
<i>Avtal</i>	28
<i>Dispenser och tillstånd</i>	29
<i>Tidplan</i>	30
<i>Genomförandetid</i>	30
ÖVERVÄGANDEN OCH KONSEKVENSER	31
<i>Nollalternativet</i>	31
<i>Sociala konsekvenser och barnperspektiv</i>	31
<i>Miljökonsekvenser</i>	32
<i>Ekonomiska konsekvenser</i>	34
ÖVERRENSSTÄMMELSE MED ÖVERSIKTSPLANEN	35

Sammanfattning:

Planens syfte och förutsättningar

Begäran om detaljplan har inkommit från Trafikkontoret. I och runt Backaplan pågår olika projekt med utgångspunkt från det tidigare arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Backaplansområdet.

Planområdet ligger ca 3 km norr om Göteborgs centrum, mellan Brunnsbo och Minnelundsgatan. Uppdraget syftar till att i detaljplan pröva möjligheten till ett övergripande gatunät för bla biltrafik, bussgata, framtida spårväg, pendeltågstation på Bohusbanan och ett nytt trafikmot på Lundbyleden.



Planens innebörd och genomförande

En tvärförbindelse som aktuell plan skulle omfatta är av hög prioritet för att komma vidare i andra planarbeten.

Det handlar bland annat om att minska trafikbelastningen på Gustav Dahléngsgatan avseende trafik från Björlanda och väster för vidare passage till Lundbyleden. Samtidigt vill man skapa förutsättningar för en pendeltågstation vid Bohusbanan och möjliggöra en koppling till den lokala kollektivtrafiken. Detta ingår också som en del i tanken om ett utvecklat Backaplan och den utarbetade fördjupade översiktsplanen.

Detaljplanen omfattar i huvudsak endast trafikområden, förutom vissa byggnader vid tänkt pendeltågstation.

Planerna för ett nytt trafikmot ingår också som en del i genomförandet av det sk Västsvenska paketet, vilket innefattar bland annat Marieholmsförbindelsen, stängning av Brunnsbomotet mm.

En del av föreslaget trafikområde är idag privatägd mark, vilket kommer att innebära fastighetsförvärv för staden.

Överväganden och konsekvenser

Planen utgör ett infrastrukturprojekt med syfte att förbättra trafiksituationen och underlätta för utbyggd kollektivtrafik. Detta innebär att planen har stor betydelse både för den lokala stadsdelen samt för en större del av Göteborg stad.

Detta har avvägts mot lokala intressen, där vissa aktörer tvingas flytta i och med att byggnader rivs, samt att viss angöring till fastigheter förändras.

Avvikelser från översiktsplanen

Förslaget ligger i linje med gällande översiktsplan och strider inte mot några riksintressen

Planens syfte och förutsättningar

Syfte

Syftet med detaljplanen är att pröva möjligheten till ett övergripande gatunät för bla biltrafik, bussgata, framtida spårväg, pendeltågstation på Bohusbanan och ett nytt trafikmot på Lundbyleden.

Det handlar bland annat om att minska trafikbelastningen på Gustav Dahléngsgatan och underlätta för trafik från Björlanda och väster för vidare passage till Lundbyleden. Samtidigt vill man skapa förutsättningar för en pendeltågstation för Bohusbanan och utveckla kollektivtrafiken med bättre kopplingar bland annat till nya Backaplan och Norra älvstranden. Detta ingår också som en del i tanken om ett utvecklat Backaplan och bygger på inriktningen i den utarbetade fördjupade översiktsplanen.

Detaljplanen omfattar ett nytt trafikmot och planarbetet samordnas med Trafikverkets projekt för Lundbyleden, Brunnsbo mm som också kommer att kräva vägplan.

Läge, areal och markägförhållanden

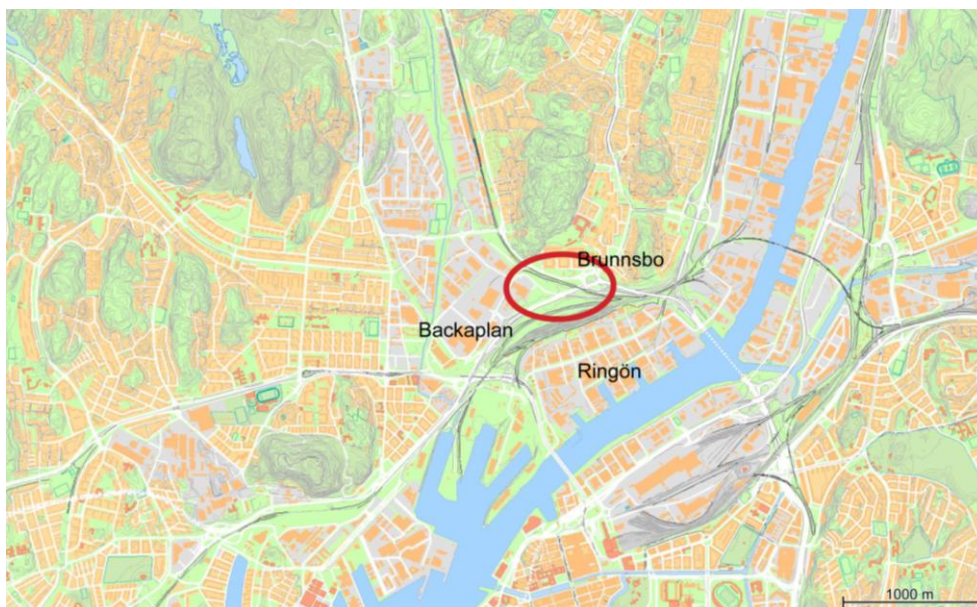


Bild 2. Översiktskarta

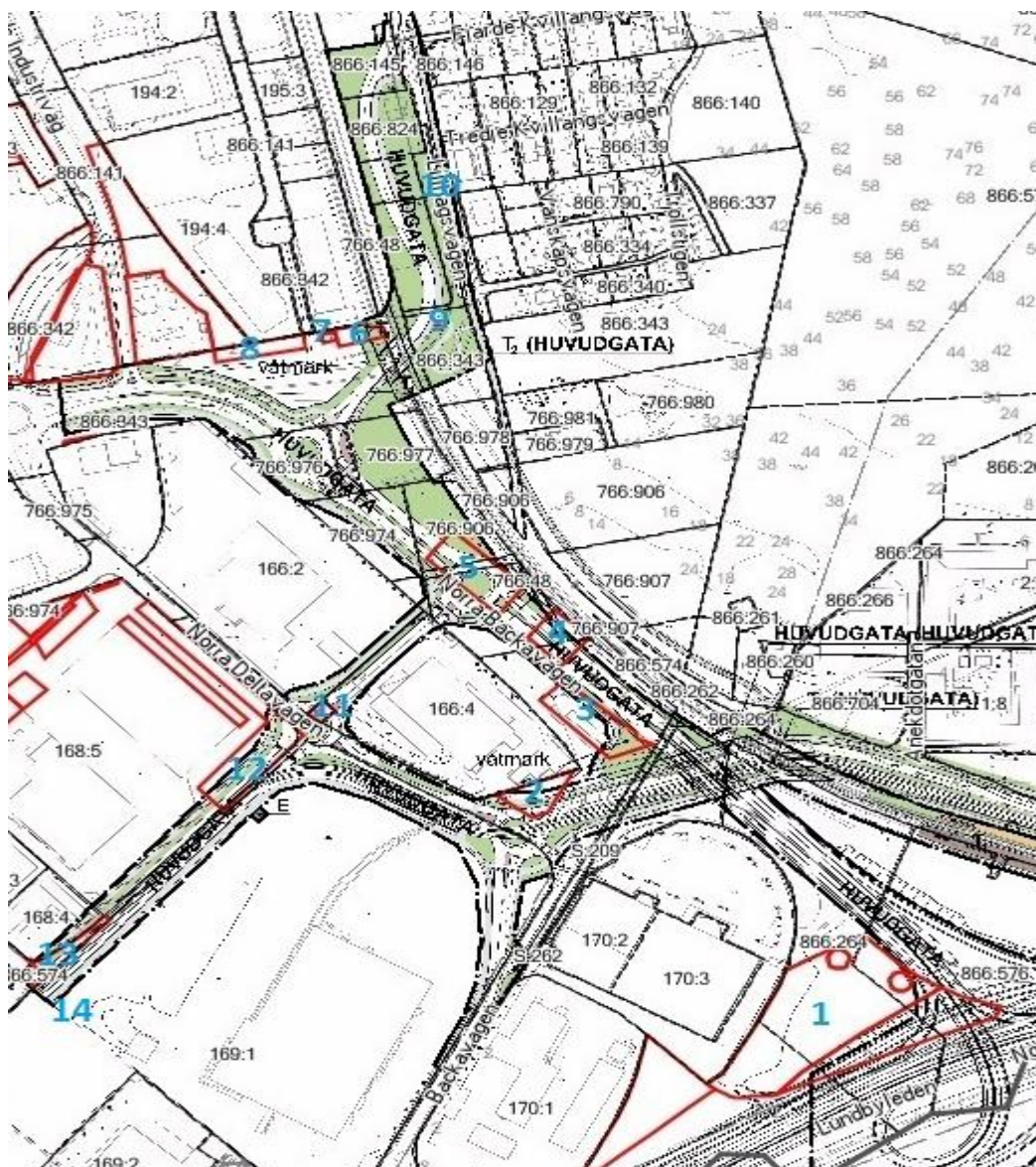
Planområdet är beläget ca 3 km norr om Göteborgs centrum, mellan Brunnsbo och Minnelundsgatan.

Planområdet omfattar cirka 10 hektar och ägs i huvudsak av Göteborgs stad. Några mindre ytor ägs av privata markägare.

Fastighetsägare och rättighetshavare framgår av fastighetsförteckningen.

Kommunen har upplåtit del av planområdet med arrende/nyttjanderätt. Berörda upplåtelser presenteras nedan.

Kartnummer	Avtalsnr.	Arrendator	Fastighet
14	AL-2014-0021	Clearchannel	Backa 866:574
13	AL-2011-0019	Sibahuset	Backa 866:574
12	AL-2000-0040	GS Buss AB	Backa 866:574, 168:4
11	AL-1985-0028	Genab	Backa 166:3
10	AL-2014-0023	Clearchannel	Backa 866:126
9	AL-2013-0187	Clearchannel	Backa 866:343
8	AL-2007-0146	Ytterbygg	Backa 866:343, 866:342, 194:4
7	AL-1986-0046	Genab	Backa 866:343
6	AL-2006-0130	Ytterbygg	Backa 866:343, 766:48, 195:4
5	AL-2008-0084	LP Entreprenad	Backa 766:907, 766:906, S:226
4	AL-2005-0009	Gert Henriksson	Backa 766:907, 866:574
3	AL-1990-0043	Clean Park	Backa 866:574
2	AL-2000-0038	Erland Millon	Backa 866:574, 166:4
1	AL-2010-0323	Biltema	Backa 866:264, 866:574, 866:576





Föreslaget planområde

Planförhållanden

Kommunens översiktsplan anger för både pågående användning och förändrad användning bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor. Området ingår också i utredningsområde för framtida kommunikation. I översiktsplanens regler och rekommendationer ingår planområdet i område för stadsutveckling.

För Backaplansområdet genomfördes ett visionsarbete som renderade i de planeringsförutsättningar för Backaplan som godkändes av Byggnadsnämnden 2013-01-17.

Detaljplanen tar sin utgångspunkt från dessa planeringsförutsättningar, där strategier anges för markanvändning och framtida etappindelningar, övergripande struktur för gatunätet samt stråk för gång-, cykel- och kollektivtrafik redovisas.

Gällande detaljplaner akt.nr 2963 från 1960, 3101 från 1963, 4385 från 1998 och 4456 från 1999 anger trafikområde samt akt.nr 3449, från 1975, anger trafikområde, industri- och handelsändamål. Planområdet berör även område som saknar detaljplan. Genomförandetiderna har gått ut.

Bestämmelser för strandskydd eller riksintressen för natur och miljö finns inte inom området.

Mark, vegetation och fauna

Mark

Området för detaljplanen utgörs idag till huvudsaklig del av trafikområden. Viss del består av obebyggd mark som antingen nyttjas till väg- och upplagsytor alternativt står utan användning. En mindre del utgör industrimark med bef. byggnader.

Området omfattar cirka 10,3 ha och gränsar till befintlig bebyggelse i söder och öster, Kvillebäcken i väster samt ett område med vegetation och berg i nordöst.

Planområdet är flackt men angränsar till höjd i nordväst. Svag lutning från öster mot de lägre i väster inom planområdet.

Nivåskillnaden inom området uppgår till cirka 5 m. Lägsta respektive högsta plushöjd inom området sträcker sig mellan + 0,5 till + 4,5 meter enligt höjdsystem SWEREF 99 12 00/GH2000.

Delar av detaljplanen ligger inom den zon som översiktsplanen pekar ut som "Område med risk för översvämning och höga vattenstånd". Detta innebär att för markhöjder under + 2,8 m i stadens höjdsystem, krävs särskilda åtgärder vid uppförande av byggnader. I de simuleringar som SBK gjort för extrema flöden i stadens arbete med att säkra staden vid klimatförändringar, påverkas emellertid inte planområdet av översvämningsrisk.



En stor del av planområdet utgörs av hårdgjorda trafikområden.

Foto: J Henrikson

Vegetation och fauna

Vegetationen utgörs av i huvudsak gräsvall samt sly- och buskvegetation. Inga särskilda naturintressen finns registrerade för området. Utanför planområdet (som närmast 250 m), i den närbelägna Kvillebäcken har den vattenlevande örten Knölnaten påträffats, som bedöms ha högt naturvärde. Kvillebäcken är ytterst recipient för en mindre del av planområdet och med de åtgärder som föreslagits i dagvattenutredningen, bedöms inte detaljplanen påverka Knölnatens livsbetingelser.



Inom planområdet finns mindre nyttjade ytor, t ex för upplag.

Foto: J Henrikson

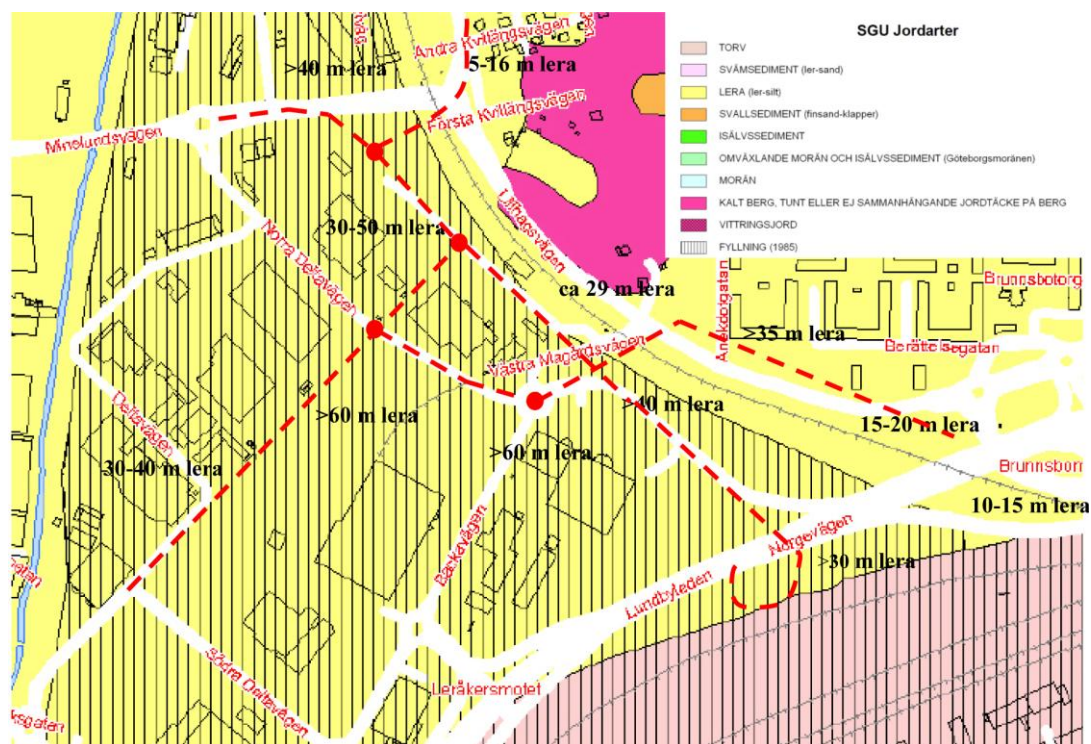
Geoteknik

Området i stort har till stora delar använts som deponi och även plangjorts genom uppfyllnader, inga uppgifter om exakt när deponi/fyllnadsarbetena påbörjades eller avslutades eller hur arbetet utförts har påträffats, men i källorna omnämns deponi/fyllnadsarbeten från 1940- talet och har pågått successivt fram till för några år sedan. Det kan inte uteslutas att det pågått under längre tid.

Konstaterade fyllnadsmäktigheter varierar mellan 1-4 m, fyllningens innehåll varierar stort allt från lera, sand, grus, sten, block, tegel, betong, järnskrot, tyg, askor, slagg, trä, glas mm. Det har även konstaterats att delar av fyllningen är förorenad i varierande omfattning.

Generellt under fyllningen finns ett lager torrskorpelera som underlagras av lös normalkonsoliderad lera med en varierande mäktighet. Utmed föreslagna vägsträckningar varierar lermäktigheten mellan ca 29 m vid Lillhagsvägen, strax söder om bergspartiet, till över 60 m i söder och sydväst, längst i öster vid Brunnstorgs bussterminal är lerdjupet ca 15 m, se figur nedan.

Sprickvatten/markvatten förekommer i jordens ytliga lager och påverkas av nederbörden, ytavrinning och dräneringar. Vattennivåer i de övre jordlagren har observerats på nivåer 1-2 m under markytan.



Utdrag ur SGU's jprdsartskarta där fyllningens ungefärliga utbredning samt lerdjup redovisas.

För planerad exploatering kommer det att sannolikt att krävas relativt omfattande sättningsreducerande åtgärder.

För de två planskilda korsningarna kommer det att krävas djupa schakter med tillfälliga stödkonstruktioner i ett befintligt trafikområde vilket bl a kommer att medföra krav på tillfälliga trafikomläggningar. Även omläggning av diverse ledningar kommer att bli nödvändiga, även dessa arbeten kommer att innebära störningar i trafiken.

Då marken generellt är plan är stabiliteten inom området för befintliga förhållanden tillfredställande. Vid projekteringen för det nya trafikförslaget skall all dimensionering utföras i enlighet med TK Geo 11.

Ur geoteknisk synvinkel kan planerat nytt trafikförslag inom området utföras om ovanstående punkter avseende geotekniska risker tas i beaktande vid detaljprojekteringen.

Gällande radonrisk utgörs den största delen av området av mäktiga lerlager och detta är synonymt med ingen eller låg radonrisk. Viss radonrisk kan dock förekomma i områden som är utfyllda med sprängsten från radonförande berg. Detta är dock bara ett problem då marken bebyggs med byggnader.

Se även bilaga Geoteknisk utredning, Fastighetskontoret 2014 03 18.

Markmiljö

Backaplan har en historik som industriområde som senare utvecklats till ett handelsområde. Den tidigare åkermarken är utfylld med massor som kan ha varit förorenade när de lades dit eller blivit förorenade av de verksamheter som färgfabriker, gjuterier mm som har funnits på platsen. Risk för föroreningar finns inom hela det aktuella området. I den nordöstra delen av Backaplan finns ett större utfyllnadsområde där det deponerades byggnads- och industriavfall under främst 1940- och 50-talet. Undersökningar som har genomförts i anslutning till deponin har visat att det förekommer höga halter av oljeprodukter och metaller. Deponin är täckt av massor med mindre föroreningsinnehåll och det finns uppgifter om totala mäktigheter av fyllnadsmassor på mer än tre meter. Utförda undersökningar visar även att deponins utbredning är oklar och att den troligen är större än vad som är kartlagt.

Vid anläggning av nya gator inom befintliga trafikområden kan det vara motiverat att inte genomföra markmiljöundersökningar i förväg. Beredskap ska däremot finnas för miljökontroll och hantering av förorenade massor under arbetets gång. Befintliga trafikområden längs den planerade sträckningen finns i huvudsak i den sydvästra delen, vid handelsområdets vägar och parkeringsytor.

I anslutning till Backa 169:1 (KF:s fastighet) går den planerade sträckningen vid gränsen till deponin och inom områden där höga föroreningshalter har påträffats.

I områdets nordöstra del går den planerade sträckningen delvis längs befintliga trafikområden men även över grönytor där lite är känt om föroreningssituationen.

Det har inte utförts någon miljöteknisk markundersökning i samband med planarbetet.

Eftersom det är gator som ska anläggas är det liten risk att markföroreningar skulle göra detaljplanen genomförbar.

Förekommande föroreningar kommer däremot behöva hanteras vid genomförandet av detaljplanen och generera merkostnader för bland annat miljökontroll och mottagning av förorenade schaktmassor.

Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse

Inga kända fornlämningar finns inom planområdet. Initialt bedöms inte heller området beröra andra objekt av kulturhistoriskt värde.

Inom planområdet finns endast en begränsad mängd byggnader, vilka utgörs av industribyggnader/lager samt en biltvätt.

Sociala aspekter

Planen omfattar endast trafikområden och obebyggd resp. bebyggd industrimark. Som gator kan dessa naturligtvis upplevas som barriärer, men är samtidigt förutsättningen för att människor kan transportera sig till bostäder, arbets- och mötesplatser. Området idag kan därför sägas ha ringa betydelse med avseende på sociala aspekter.

Trafik och parkering, tillgänglighet och service

Området ingår i trafikstrukturen för området vid Backaplan. Parkering finns inte inom planområdet.

Inom området finns kollektivtrafikhållplats för buss 40, 52 och 53. Buss 40 går till Hjalmar Brantingplatsen för byte mot centrum. Buss 52 från Skogome till centrum.

Planområdet utgörs i huvudsak av trafikområden, men gränsar till Backaplan som utgör ett av de större handelsplatserna i staden, samt bostadsområden i öster och norr.

Teknik

Befintliga ledningsstråk för vatten och avlopp, fjärrvärme och kommunikation finns inom planområdet och delar av dessa ingår i det sk kritiska nätet, vilket bland annat innebär att de har central betydelse för försörjningen av ett större område inom staden. Dessa ledningar kräver särskild hantering vid projekt som innebär att dessa ledningar kan påverkas.

Störningar

Då planen innebär ett trafikprojekt i sig alstras trafikbuller, men bullerproblematik för t ex bostäder eller verksamheter omfattas inte av detaljplanen.

Säkerhetsrestriktioner med avseende på transporter med farligt gods finns utmed Bohusbanan och Lundbyleden.

Detaljplanens innebörd och genomförande

Detaljplanen innebär att pröva att möjligheten till ett övergripande gatunät för bla biltrafik, bussgata, pendeltågstation på Bohusbanan och ett nytt trafikmot inom Backaplansområdet. Stora delar av planområdet använder ytor som sedan tidigare har detaljplan för trafikområde. Vissa delar är idag utan plan samt vissa delar utgörs av kvartersmark. Dessa områden förslås få ändrad användning för allmän plats - gata. En mindre del av ytan som föreslagits för nytt trafikmot vid Lundbyleden ändras från tidigare användning parkmark i den tidigare planen.

Kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll. Trafikverket är väghållare för anläggningar inom Trafikverkets arbetsplan samt ansvarig för område för T1, Järnvägstrafik.

Bebyggelse

Detaljplanen omfattar i första hand byggnation av gator, platser och friytor. En mindre mängd bebyggelse kan komma att tillföras då detaljplanen tillåter byggnader relaterade till en kommande järnvägsstation, såsom småbutiker, mindre vänthall etc. Här föreskriver planen en total byggnadsarea (yta som byggnader upptar på marken) för stationsbyggnader på 500 m², med högsta nockhöjd av + 9,0 m över kommunens nollplan, vilket skulle motsvara en höjd av 2,5 – 5 m över befintligt spår. Mindre yta för teknisk anläggning finns också, avsedd för transformatorstation.



Planområde med illustration över skisserat trafikförslag

Bevarande, rivning

Vid planens genomförande kommer ett mindre antal byggnader att behöva rivas. Det gäller en biltvättsanläggning och lagerhall för trädgårdsprodukter, vilka är placerade på mark ägd av Göteborg stad. Två transformatorstationer kommer också att behöva rivas och flyttas till nya lägen. En byggnad på kvartersmark avsedd för bilserviceverksamhet kommer också att behöva avlägsnas. Samtliga byggnader har bedömts sakna kulturhistoriskt värde.

Trafik och parkering

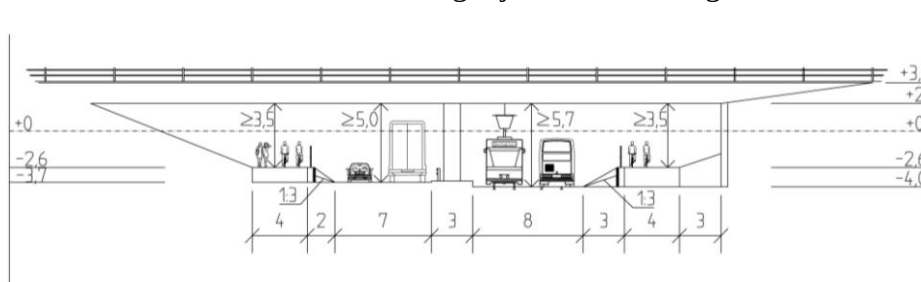
Planförslaget är i sig ett trafikprojekt, varför syftet är att förbättra trafik- och kollektivtrafiksituationen.

Gator, GC-väqar

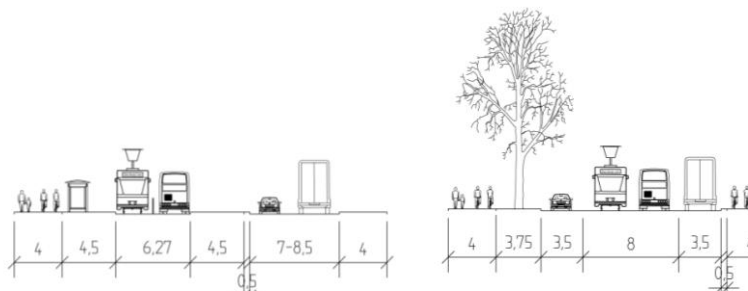
Gator

Ett viktigt syfte med planen är att underlätta för trafik från Lundbyleden och vidare norr- och västerut. Förslaget utgår också från de utarbetade planeringsförutsättningarna för Backaplan och är en del i en ny gatustruktur.

I söder omfattar planen ett nytt trafikmot för Lundbyleden. Detta sammanbinds med ny gata till Minnelundsgatan i nordväst och till Lillhagsvägen i norr. Koppling finns också genom ny gata till Deltavägen i väster. Cirkulationsplatsen vid Biltema ersätts med ny cirkulationsplats som kopplas med ombyggd gata åt öster med portar (undergångar) under den nya förbindelsegatan och Bohusbanan. Fortsättningen av befintlig gata efter portarna mot Brunnsbo byggs också om och där ny pendeltågstation vid Bohusbanan möjliggörs. Då trafikförslaget innefattar flera undergångar under gata och järnväg i syfte att skapa planfria korsningar, innebär detta att höjdsättningen av gatustrukturen förändras relativt mycket jämfört med idag. Till exempel gäller detta undergången vid Biltema/Brunnsbo där en fri höjd av 5,0 m ger relativt kraftig sänkning av gatunivån. Detta ger också att den nya rondellen vid biltema blir ca en och en halv meter lägre jämfört med idag.



Illustration, sektion för undergång under ny gata/järnväg vid Brunnsbo



Illustrationer: Sweco

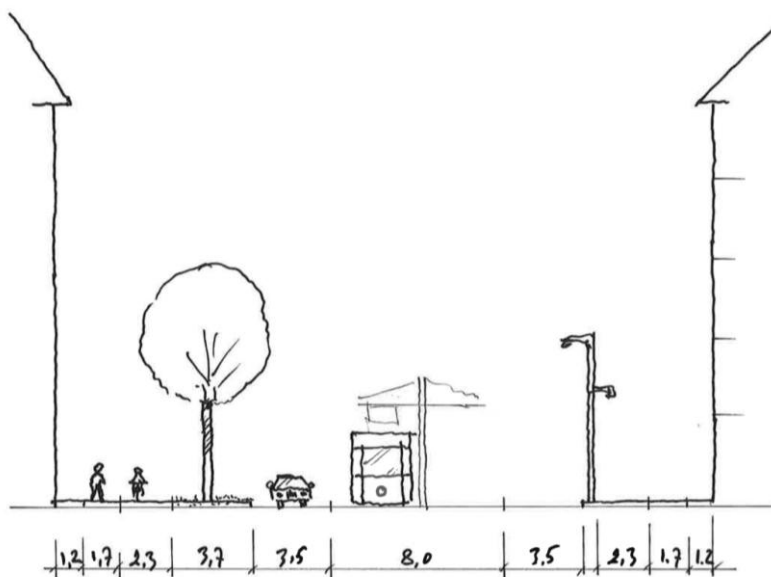
Illustration, sektion för framtida spårvagnshållplats på Västra Magårdsvägen respektive för ny gata i Deltavägen förlängning.

GC-vägar

Befintliga GC(Gång- och cykel)-stråk ansluts till det nya gatusystemet. Det är viktigt att genom nya GC-vägar skapa naturliga kopplingar för gång- och cykeltrafik, som också fungerar för ett nytt Backaplansområde. Detta gäller också för det övergripande cykelnätet, där detaljplanen ska ge förutsättningar att på ett bra sätt koppla ihop vägar för det långväga cykelnätet.

Stadsbild – Gestaltning

Ny gatustruktur ska utformas enligt de riktlinjer som formulerats i de tidigare fastställda planeringsförutsättningarna för Backaplansområdet. För delar av det nya gatusystemet innebär det gatusektioner av kvarterstadskaraktär. Över huvud taget ska gaturummen utföras stadsmässigt, där gröna inslag är viktigt.



Illustrationskiss sektion. I väster, för ny gata i Deltavägens förlängning, hindrar inte detaljplanen möjlighet till skapande av framtida ny kvarterstadsstruktur i kommande detaljplaner. Allt i enlighet med riktlinjerna i planeringsförutsättningarna för Backaplansområdet.

För utformning av de nya portarna (undergångarna) under väg och järnväg är det viktigt att dessa gestaltas på ett tilltalande, tryggt och säkert sätt, som anpassas till stadsbilden och inte skapar nya barriärer.

Planförslaget innebär att framtida spårväg möjliggörs, med möjlighet till vändzon vid Brunnsbo och koppling till Backaplan.

Parkering / cykelparkering

Planen omfattar inte parkeringsytor.

Tillgänglighet och service

Då planens syfte bland annat är att möjliggöra förbättrad kollektivtrafik, kan också tillgängligheten med kollektivtrafiken förväntas öka, bl a med nya busshållplatser och separata kollektivtrafikkörfält. Möjlighet till framtida spårvägstrafik får också ses som positivt ur ett tillgänglighetsperspektiv.

Viss tillgänglighet till service kan påverkas, då tillfarten till butikerna vid Biltema kan förändras i och med omläggningen av trafikstråken. Trafikförslaget innebär också att bostadsbebyggelsen som idag har utfart direkt på Lillhagsvägen får utfart till den nya Lillhagsvägen via den befintliga, som blir att betrakta som lokalgata.

Friytor

Ytor för lek, park eller rekreation ingår ej i planen. Ytor för möjliggörande av dagvattendammar finns i planens norra resp. södra delar.

Naturmiljö

För det nya trafikmotet på Lundbyleden tas ytor i anspråk som enligt gällande plan utgörs av parkmark. Ytorna är emellertid belägna mellan befintliga trafikstråk och bedöms ha ringa miljövärde.

Upphävande av strandskydd

Frågan om upphävande av strandskydd omfattas inte i detaljplanen.

Sociala aspekter

Detaljplanen kan primärt inte sägas påverka sociala strukturer. Emellertid ingår planen som en del i arbetet med förverkligandet av det nya Backaplansområdet, som kommer få stor betydelse för utvecklingen av stadsdelen med bland annat fokus på social hållbarhet. Samtidigt är det viktigt vid utformning av nya pendelstågstation, portar och gator att barriäreffekter undviks och trygga stråk kan etableras.

Teknisk försörjning

Dagvatten

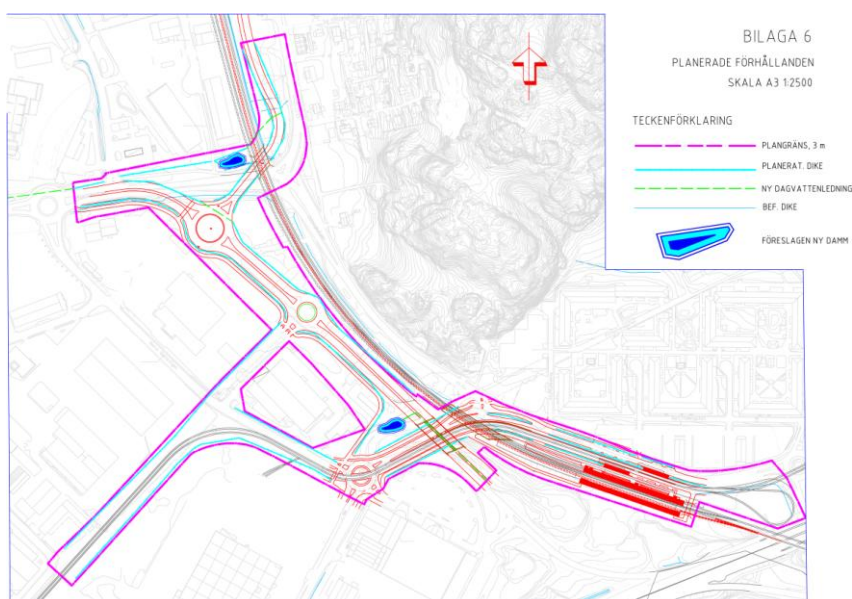
Utformning av dagvattensystem har studerats i dagvattenutredning utförd av Ramböll, se bilaga.

Planområdet avvattnas mot Kvillebäcken som tillhör prioriteringsklass 2 enligt Vattenplan för Göteborg. Kvillebäcken rinner från norr till söder ca 150-200 m väster om planområdet. Det är därför viktigt att erforderlig fördröjning av dagvatten säkerställs. Fördröjning av dagvatten minskar risken för översvämningar och förbättrar kvaliteten på dagvattnet, vilket i sin tur minskar belastningen på miljön.

Materialval för utvändiga ytor skall väljas med omsorg om miljön. Till exempel skall oskyddade ytor av koppar eller zink undvikas för att minska risken för föroreningar i dagvattnet.

För avvattnings av gator inkl. GC- vägar föreslås öppna vägdiken eller makadamdiken i så stor utsträckning detta går. Vid portar(undergångar) måste dagvattnet pumpas upp

till ledning eller föreslagna dammar/diken. Diken och dammar anläggs för att fördröja, till viss del rena och visualisera dagvattnet. Se figur nedan.



I dagvattenutredningen föreslås olika lösningar för omhändertagande av dagvatten med fördröjning, avledning och infiltration. Bild: Ramböll 2014.

Dagvattenanslutning för framtida pendeltågstation kan ske till allmänt ledningsnät i Berättelsegatan.

Öppna vägdiken

Öppna diken kan anläggas som en del av grönytor, slänter inom gatuområdet, mellan gata och GC eller i anvisade grönområden.

Med öppna vattenytor skapas tilltalande inslag i ett annars hårdgjort och sterilt landskap.

Öppna dagvattendammar

Dagvattendammar kan utföras på många sätt och förutsättningarna på platsen får ofta styra utförandet. Dammen kommer att medge utjämning av dagvattentoppar och medföra en viss rening av dagvatten genom sedimentation.

Makadamdiken

Utmed gator/GC-väg kan makadamdike i form av hålrumsmagasin anläggas.

Hålrumsmagasin kan utföras även under en skålad gräsyta, där dagvattnet samlas. Under gräsytan görs ett cirka 1 meter djupt dike fyllt med genomsläppligt material, exempelvis makadam.

Avtappningen av hålrumsmagasinet utförs med en dräneringsledning som läggs nära botten i fyllningen.

Underjordiska fördröjningsmagasin

Där det inte finns utrymme för öppna fördröjningsmagasin kan underjordiska magasin anläggas under till exempel gator/parkeringsytor.

Det finns flera olika typer av underjordiska magasin för dagvatten. Vid hög grundvattennivå måste fördröjningsmagasin som anläggs under mark sannolikt utgöras av täta magasin som till exempel rörpaket.

Vatten och avlopp

Inom planområdet finns allmänt VA-ledningsnät utbyggt. Ledningsflytt kan bli aktuellt i flera delar av planområdet, dock sannolikt mest koncentrerat till planerad port (undergång) under gata och järnväg mellan nuvarande Biltema och Brunnsbo. Dessa ledningar är av stora dimensioner och tillhör det sk kritiska ledningsnätet, vilket innebär att flyttning av dessa kommer att kräva särskilda åtgärder och kan bli relativt kostsamt. Kombinerat avloppsvatten och spillvatten avleds idag med självfall och bör så göra även efter omläggning då de stora dimensionerna på ledningarna troligen omöjliggör pumpning. Ledningsflytt planeras, utförs och bekostas av exploatören.

Inför byggnation ska berörd fastighetsägare/exploatör kontakta Kretslopp och Vatten Göteborg för information om de tekniska förutsättningarna avseende VA-anslutningen.

Lägsta höjd på färdigt golv, för att anslutning med självfall skall tillåtas, skall vara 0,3 m över marknivå i förbindelsepunkt med hänsyn till risk för uppdämning i allmänt dag- och spillvattensystem.

Vid trädplantering gäller som grundregel att ett skyddsavstånd på 4 m mellan trädets rothals och ytterkant ledning skall hållas.

Dricksvatten

Dricksvattenanslutning för framtida pendeltågstation kan ske till allmänt ledningsnät i Berättelsegatan. Kapaciteten på allmänt ledningsnät för dricksvatten medger uttag av brandvatten motsvarande områdestyp A2, Svensk Vattens publikation P83. Lägsta normala vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivån +50 m (RH2000). I de fall högre vattentryck önskas får detta ordnas och betalas av fastighetsägaren.

Spillvatten

Spillvattenanslutning för framtida pendeltågstation kan ske till allmänt ledningsnät i Berättelsegatan. Detaljplanen innebär omläggning av flertalet ledningar. I de fall nya ledningar dras, skall dessa utformas som duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten.

Värme

Inom planområdet finns allmänt fjärrvärmenät utbyggt. Ledningsflytt kan bli aktuellt i flera delar av planområdet, dock sannolikt mest koncentrerat till planerad port (undergång) under gata och järnväg mellan nuvarande Biltema och Brunnsbo. Dessa ledningar är av stora dimensioner (2,0 m betongkulvert) och tillhör det kritiska ledningsnätet, vilket innebär att flyttning av dessa kommer att kräva särskilda åtgärder och kan bli relativt kostsamt.

Fjärrvärmeanslutning för framtida pendeltågstation kan ske till allmänt ledningsnät.

El och tele

Inom planområdet finns allmänt el- och telenät utbyggt. Ledningsflytt kan bli aktuellt i flera delar av planområdet, dock sannolikt mest koncentrerat till planerad port (undergång) under gata och järnväg mellan nuvarande Biltema och Brunnsbo. Dessa ledningar tillhör det kritiska ledningsnätet, vilket innebär att flyttning av dessa kommer att kräva särskilda åtgärder och kan bli relativt kostsamt.

El- och teleanslutning för framtida pendeltågstation kan ske till allmänt ledningsnät vid Lillhagsvägen.

Vid Norra Deltavägen finns två transformatorstationer som kommer att behöva flyttas. Nytt läge anvisas i detaljplanen genom yta avsedd för teknisk anläggning, sk E-områden.

Beställning av utsättning respektive undanflyttning av ledningar ska ske till Göteborgs Energi Nät AB i god tid innan arbetena ska påbörjas. Vid utförande av arbeten i närheten av Göteborgs Energi Nät AB:s anläggningar ska bestämmelser för markarbeten vid elkablar följas.

Övriga ledningar

I Deltavägen finns gasledning som kommer att behöva flyttas/omläggas vid genomförande.

Övriga åtgärder

Geotekniska åtgärder

Vid anläggning av nya vägar och spår kommer det att krävas massutskiftning av bland annat förorenade massor vilket är anmälningspliktigt till Miljöförvaltningen, Göteborgs Stad. Att tänka på vid bl. a. schaktning i befintlig fyllning är att markvattnen har påträffats 0,5-2 m under befintlig markyta och att även detta vatten kan vara förorenat.

Leran inom hela området är normalkonsoliderad vilket medför att alla ytterligare marklaster kommer att generera sättningar. Sättningarnas storlek är beroende på hur stora tillskottslasterna blir (bankens höjd) och det kan eventuellt bli nödvändigt med sättningsreducerande åtgärder.

Schaktning, utfyllnad och andra markarbeten skall utföras med betryggande säkerhet för att förebygga risken för skred och att skadliga deformationer uppstår i intilliggande anläggningar och installationer. Djupare schakter måste sannolikt utföras inom temporära stödkonstruktioner som t. ex. stålspons.

Alla permanenta konstruktioner för nya vägar, rondeller, spårbunden trafik och förstärkningsåtgärder mm skall dimensioneras i enlighet med TK Geo 11. Total- och lokalstabiliteten skall kontrolleras för både arbets- och färdigställande skedet.

För detaljprojektering och dimensionering av de planerade nya väg- och spårsträckorna samt verifiera förorenings innehåll och halt kommer det att krävas både kompletterande geotekniska undersökningar och utredningar samt markmiljöundersökningar utmed hela sträckningen.

Markmiljö

För detaljprojektering och dimensionering av de planerade nya väg- och spårsträckorna samt verifiera förorenings innehåll och halt kommer det att krävas både kompletterande geotekniska undersökningar och utredningar samt markmiljöundersökningar utmed hela sträckningen.

Ett undersökningsprogram kan tas fram när de exakta sträckningarna och konstruktionerna är fastslagna.

Arkeologi

Inga kända fornlämningar finns inom planområdet. Planen bedöms inte heller beröra andra objekt av kulturhistoriskt värde.

Luft och buller

Detaljplanen är i sig ett trafikprojekt och innebär verksamhet som är luftförorenings- och bulleralstrare. Detta är dock inget som är ett problem för planens föreslagna användning.

För luftföroreningshalter från trafik kan de redovisas för befintliga förhållanden. De beräkningar av kvävedioxidhalten i Göteborg som gjorts avser 2011.

Kvävedioxidhalten har beräknats över en stor del av Göteborgs stads yta och presenteras som färglagda skikt på en stadskarta (se bild nedan). Halterna av kvävedioxid har studerats som årsmedelvärde, som 98-percentilen av dygnsmedelvärdet och som 98-percentilen av timmedelvärdet. Här presenteras dygnsvärdet. Det går genom att titta på spridningsbilderna att jämföra de uppskattade kvävedioxidhalterna med miljökvalitetsnormerna för utomhusluft (SFS 2001:527). De områden i kartan som är röda motsvarar platser där miljökvalitetsnormen överskrids. Den övre och den nedre utvärderingströskeln markeras i kartan med orange respektive gul färg. Färgerna är återgivna med en delvis glidande skala.

I det föreslagna nya trafikförslaget omfördelas och flyttas trafiken längre från befintliga bostäder, varför påverkan på luftmiljö inte bedöms överskrida ställda riktvärden.

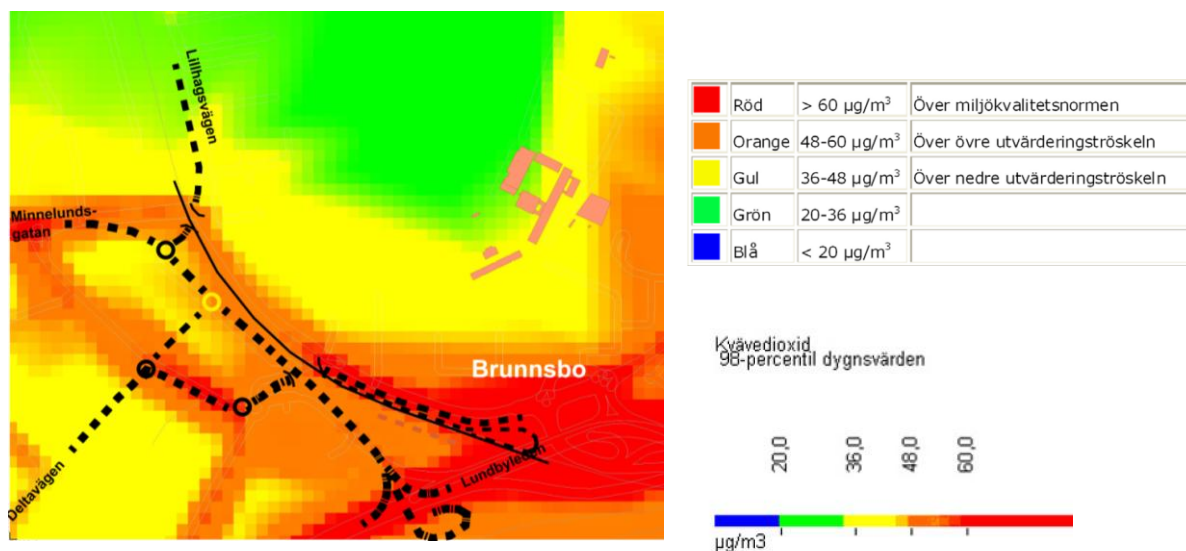


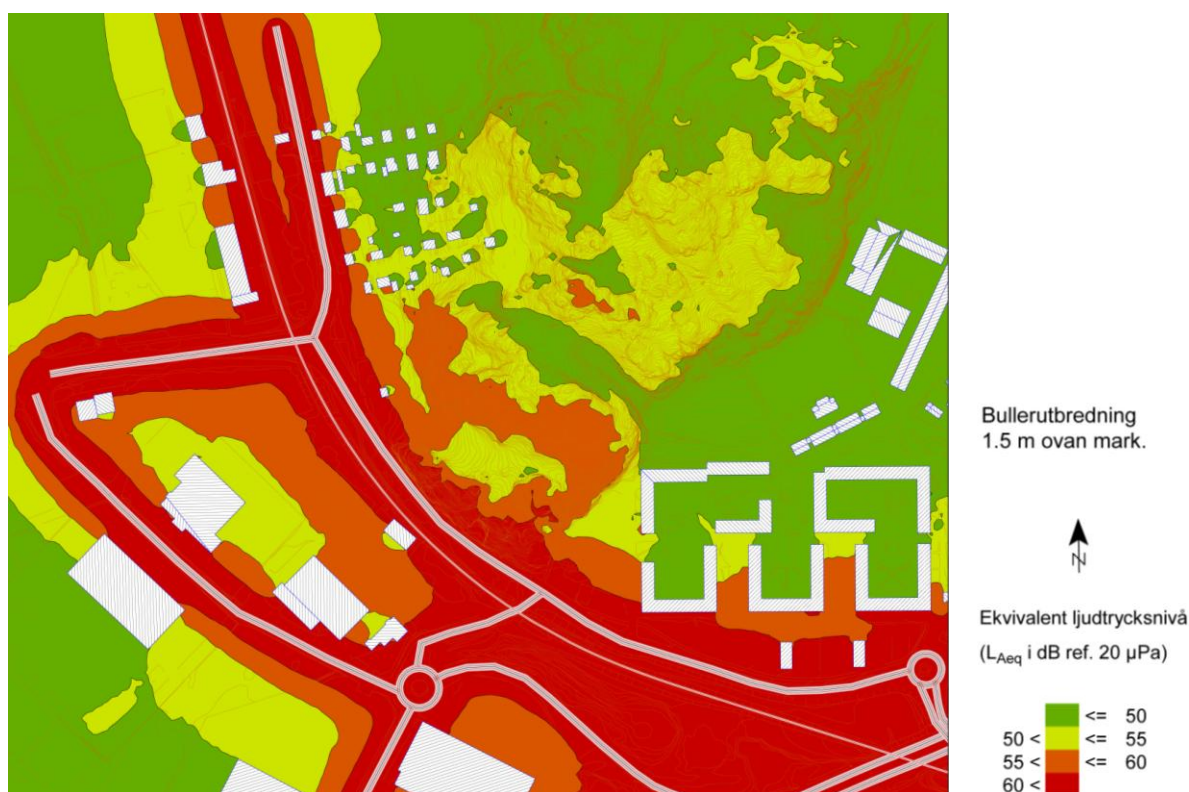
Bild 12. Uppmätta kvävedioxidnivåer gällande befintlig situation med nytt trafikförslag redovisat.

Inom Göteborgs stad finns sedan 2004 ett åtgärdsprogram för att minska utsläppen av kvävedioxid och partiklar (PM10). Partikelhalterna har inte överskridits sedan 2006 och tillåtna halter överskrids endast i ett fåtal centrala delar i Göteborgsregionen, enligt vad som är känt genom regionala utredningar.

Gällande buller innebär planen ändring av trafikströmmar och trafikbelastning, vilket kan komma att påverka närliggande bebyggelse. Bullersituationen är relativt komplex, då det kan bli aktuellt med buller från trafik, spår- och tågtrafik. Bullerfrågan har därför utretts i en bullerutredning, se bilaga Bullerutredning, Akustikforum, april 2014. Som beräkningsunderlag har gjorts bedömningar för kommande trafikströmmar utifrån utredningar i arbetet med planeringsförutsättningarna för Backaplansområdet och från de planerade infrastrukturåtgärderna vid bl a Marieholmsförbindelsen. För tågtrafiken på Bohusbanan utgås från Basprognosen för 2030 (den prognos som används vid framtagande av förslag till nationell plan för 2014-2025) för Bohusbanan sträckan Göteborg – Stenungsund. Denna räknar med relativt stor ökning av tågtrafiken, vilken också står för huvuddelen av bullerstörningen.

I utredningen konstateras att området idag är relativt belastat av trafik- och tågbuller. Bohusbanan bidrar till att den maximala ekvivalentnivån är något för hög i området kring Kvillängsvägen. Befintlig bullersituation för bostäderna kring Berättelsegatan klarar Boverkets riktlinjer.

För framtida infrastruktur och bullersituation krävs bullerdämpande åtgärder utmed Bohusbanan. Utredningen föreslår åtgärder i form av 4 m höga bullerskärmar, vilket då ger bullernivåer på samma eller lägre nivåer som för befintlig bullersituation och som klarar Boverkets riktlinjer vad gäller god miljö kvalitet vid nybyggnation av bostadsbebyggelse. Det kan konstateras att det i första hand inte är ändringarna av trafikföringen inom planområdet som är den avgörande bullerkällan, utan framtida ökad trafik på Bohusbanan.



Befintlig bullersituation, Väg och tågtrafik.

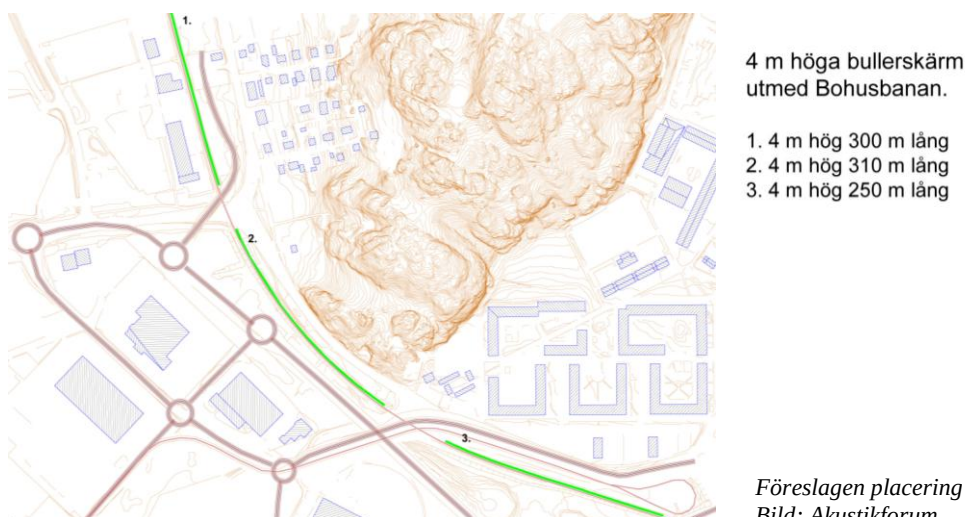
Bild: Akustikforum.



Framtida bullersituation, Väg-, spår- och tågtrafik utan bulleråtgärder. Bild: Akustikforum.



Framtida bullersituation, Väg-, spår- och tågtrafik med bulleråtgärder. Bild: Akustikforum.



Kompensationsåtgärd

Göteborgs kommun ska enligt beslut i kommunfullmäktige arbeta med kompensationsåtgärder för att säkerställa göteborgarnas tillgång till värdefulla natur- och rekreationsområden. Kompensationsåtgärder innebär att natur- och rekreationsvärden som går förlorade genom exploatering ersätts genom åtgärder i närområdet i första hand. Dessa åtaganden är frivilliga åtgärder som kommunen eller exploatören åtar sig utöver vad som krävs enligt miljöbalken.

En utvärdering av behovet av kompensationsåtgärder har gjorts i samråd med berörda kommunala förvaltningar. Bedömningen är att behov av kompensationsåtgärder inte föreligger.

Fastighetsindelning

Detaljplanen föreskriver fastighetsindelning som innebär att delar av berörda fastigheter som idag utgör kvartersmark och som genom detaljplanen ingår i allmän plats skall överföras till lämpliga kommunägda fastigheter. Det kan också bli aktuellt att se över hur fastighetsindelningen ser ut för allmän plats och försöka få en mer rationell fastighetsindelning. Detta skall i så fall ske i samråd mellan kommunen och lantmäteriet.

Fastighetsindelningen, servitut, gemensamhetsanläggningar, u-områden, mm, framgår av plankartan.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Anläggningar inom allmän plats

Detaljplanen föreskriver att kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll. Trafikverket är väghållare och ansvarig för anläggningar inom Trafikverkets arbetsplan.

Anläggningar inom kvartersmark

Detaljplanen omfattar kvartersmark för tekniska anläggningar (E) respektive Järnvägstrafik (T). Inom dessa områden ansvarar Trafikkontoret respektive Trafikverket för utbyggnad.

Anläggningar utanför planområdet

För att ordna infart till fastigheterna Backa 766:980, 766:981, 766:979 respektive Backa 866:260, 866:261 kan det bli nödvändigt att ändra på befintlig infart. Detta skall i så fall ske på kommunens bekostnad. Kommunen skall samråda med berörda fastighetsägare om detta, se även Servitut nedan.

Drift och förvaltning

Kommunen, genom trafikkontoret, ansvarar för drift och förvaltning av anläggningar inom allmän plats med undantag för anläggningar som omfattas av Trafikverkets arbetsplan samt inom område för T1, Järnvägstrafik

Fastighetsrättsliga frågor

Mark ingående i allmän plats, inlösen

Enligt plan- och bygglagen, PBL 2010:900 har kommunen, i egenskap av huvudman för allmän plats, en rättighet och skyldighet att lösa in mark som skall utgöra allmän plats. De fastigheter som berörs av detta och som ej är kommunägda framgår av tabell under ”Fastighetsrättsliga konsekvenser” nedan. Kommunen har för avsikt att inleda förhandling med berörda fastighetsägare.

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning skall ske i enlighet med detaljplanen. Detta innebär att delar av berörda fastigheter som i detaljplanen är utlagda som allmän plats ska, genom fastighetsreglering, överföras till lämplig kommunal fastighet. Se även ”Fastighetsrättsliga konsekvenser” nedan.

Före beviljande av bygglov skall erforderlig vara genomförd.

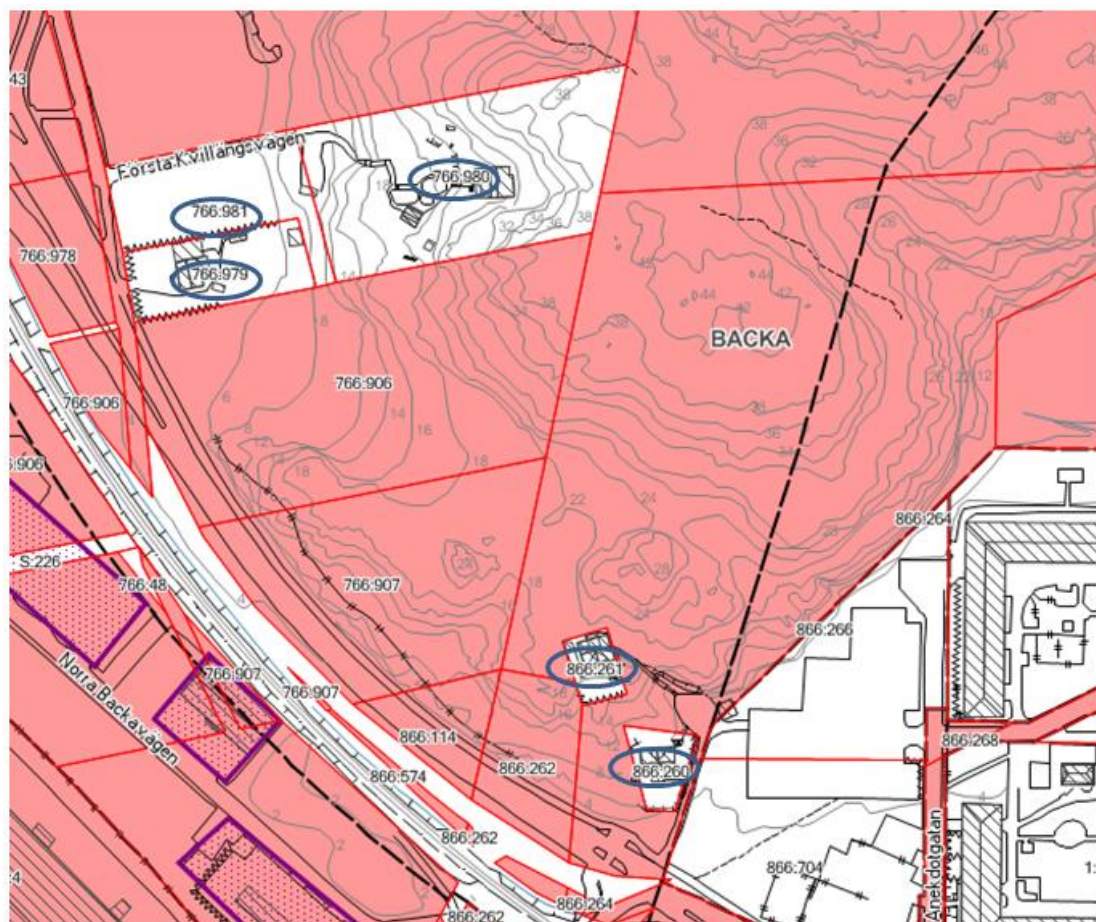
Det blir aktuellt med tredimensionell fastighetsbildning vid de platser där väg och järnväg korsas (planskilda korsningar), områden som i detaljplanen är utlagda som ”T (HUVUDGATA)”. Järnvägs korsningar.

Gemensamhetsanläggningar

Detaljplanen påverkar inga befintliga gemensamhetsanläggningar och bedöms inte ge upphov av att nya inrättas.

Servitut

Fastigheterna Backa 766:980, 766:981, 766:979 respektive Backa 866:260 och 66:261, (se bilder nedan) kommer att få ändrade infartsförhållanden till följd av att Lillhagsvägen förändras. För att säkra fastigheternas infart behöver servitut till förmån för fastigheterna inrättas. Kommunen skall ombesörja att detta sker.



Ledningsrätt

Vid omläggning av ledningar till följd av exploateringen ska eventuell ledningsrätt omprövas att gälla ledningens nya läge. Ett stort antal av berörda ledningar omfattas av ramavtal mellan kommunen och ledningsägare genom vilka villkor för flytt regleras. Kommunen skall samråda med berörda ledningsägare kring flytt och påverkan av eventuella formella rättigheter såsom ledningsrätt.

Inom områden som på plankartan markerats med **E** kan tekniska anläggningar placeras. I den mån dessa anläggningar inte omfattas av ramavtal kan dessa säkerställas med ledningsrätt alternativt avstyckas till egna fastigheter.

Ansökan om lantmäteriförrättning

Kommunen ansvarar för att ansöka och bekosta erforderlig lantmäteriförrättning för att genomföra detaljplanen.

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Privatägda fastigheter som berörs av intrång till följd av detaljplanen, se även kartsnitt nedan samt "Servitut" ovan.

Fastighet	Ägare	Avstår mark, kvm*	Figur
Backa 166:2	Catena i Göteborg AB	ca 900	1
Backa 166:4	Millilo Backa KB (tomträtt)	ca 1700	2

Backa 166:3	Göteborgs kommun, upplåten åt Göteborgs Energi	hela fastigheten	3
Backa 168:5	Göteborgs kommun, upplåten för bussupställning mm	ca 3000	4
Backa 169:1	KF Fastigheter	ca 11200	5
Backa 866:824	Fagers förvaltning KB	hela fastigheten	6
Backa 168:4	Sibahuset vid Backaplan AB	ca 270	7



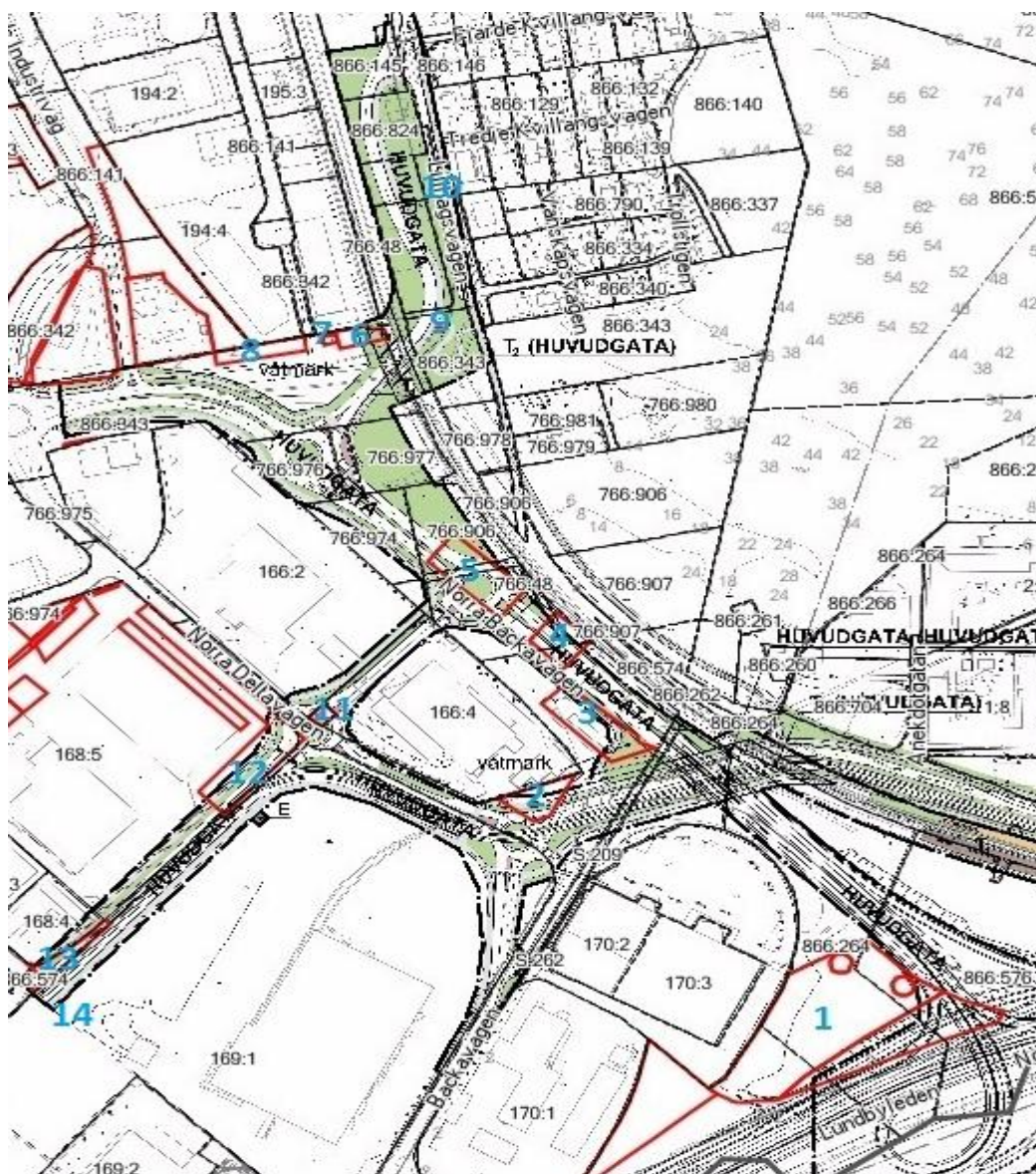


Avtal

Befintliga avtal som berörs

Kommunen har upplåtit del av planområdet med arrende/nyttjanderätt. Berörda upplåtelser presenteras nedan. Arrenden kan komma att upphöra eller ändras/flyttas. Kommunen skall kontakta berörda arrendatorer.

Kartnummer	Avtalsnr.	Arrendator	Fastighet
14	AL-2014-0021	Clearchannel	Backa 866:574
13	AL-2011-0019	Sibahuset	Backa 866:574
12	AL-2000-0040	GS Buss AB	Backa 866:574, 168:4
11	AL-1985-0028	Genab	Backa 166:3
10	AL-2014-0023	Clearchannel	Backa 866:126
9	AL-2013-0187	Clearchannel	Backa 866:343
8	AL-2007-0146	Ytterbygg	Backa 866:343, 866:342, 194:4
7	AL-1986-0046	Genab	Backa 866:343
6	AL-2006-0130	Ytterbygg	Backa 866:343, 766:48, 195:4
5	AL-2008-0084	LP Entreprenad	Backa 766:907, 766:906, S:226
4	AL-2005-0009	Gert Henriksson	Backa 766:907, 866:574
3	AL-1990-0043	Clean Park	Backa 866:574
2	AL-2000-0038	Erland Millon	Backa 866:574, 166:4
1	AL-2010-0323	Biltema	Backa 866:264, 866:574, 866:576



Avtal mellan kommun och Trafikverket

Kommunen och Trafikverket är parter (två parter av totalt fem) i ”Avtal om genomförande av Västsvenska paketet, Block 2”. I avtalet så regleras bla principer för utbyggnad och finansiering av ett stort antal infrastrukturprojekt. Det nya trafikmotet samt nya gatuförbindelser omfattas av det avtalet (projekt 302 och 303). Det blir nödvändigt att komplettera det avtalet med fler överenskommelser angående finansiering, ansvarsfördelning, tidplan mm föra att genomföra detaljplanen.

Avtal mellan kommun och övriga fastighetsägare

Kommunen har för avsikt att träffa överenskommelser om fastighetsreglering/förvärv med berörda fastighetsägare enligt "Fastighetsrättsliga konsekvenser" ovan.
Detsamma gäller de fastigheter som nämns under "Servitut" ovan.

Avtal mellan ledningsägare och exploatör

Inom kommunägda fastigheter finns ledningar som omfattas av markupplåtelseavtal mellan Göteborg Stad och Göteborg Energi som reglerar Göteborg Energikoncernens

ledningar inklusive tillbehör i Göteborgs Stad. Motsvarande gäller ledningar tillhörande Telia Sonera.

Ledningsägare är skyldiga att bevaka sina rättigheter och samråda med kommunen/exploatören avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Vid omläggning av ledningar bör avtal tecknas mellan ledningsägaren och kommunen för att säkerställa åtaganden vad gäller kostnader, utförande samt ledningsrätt.

Dispenser och tillstånd

För delar av i anspråkstagen mark kan anmälningsplikt gälla för schaktarbeten i förorenad mark vid genomförande av markarbeten.

Tidplan

Samråd: Andra kvartalet 2014

Granskning: Fjärde kvartalet 2014/Första kvartalet 2015

Antagande: Andra kvartalet 2015

Om planen inte överklagas fastställs den fem veckor efter antagande.

Förväntad byggstart: Andra kvartalet 2016

Färdigställande: Fjärde kvartalet 2018

Genomförandetid

Under genomförandetiden har fastighetsägaren en lagstadgad rätt att bygga i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens slut fortsätter planen att gälla tills kommunen tar fram ny plan eller ändrar gällande plan. Fastighetsägaren äger efter genomförandetidens slut ingen rätt till ersättning för förlorade rättigheter som fanns i den ursprungliga planen.

Planens genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från det datum då planen vunnit laga kraft

Överväganden och konsekvenser

Överväganden har gjorts mellan olika intressen:

Planen utgör ett infrastrukturprojekt med syfte att förbättra trafiksituationen och underlätta för utbyggd kollektivtrafik. Detta innebär att planen har stor betydelse både för den lokala stadsdelen och realiseringen av de nya Backaplan, samt för en större del av Göteborg stad i och med trafikströmmarna från Lundbyleden till övriga Hisingen och en ny pendeltågstation.

Detta har avvägs mot lokala intressen, där vissa aktörer tvingas flytta i och med att byggnader rivs, samt att viss angöring till fastigheter förändras.

Nollalternativet

Ett nollalternativ innebär att det planerade motet vid Lundbyleden och koppling till vägar mot övriga Hisingen uteblir. Det får också konsekvenser för planerna med den nya Marieholmsförbindelsen. Genomförandet av planerna med ett nytt Backaplan försvåras avsevärt. En ny pendeltågstation med koppling till utbyggd kollektivtrafik och framtida spårväg uteblir.

Sociala konsekvenser och barnperspektiv

Sammanhållen stad

Detaljplanens syfte är bland annat att underlätta en utbyggd kollektivtrafik. Indirekt är planen en förutsättning för genomförandet av ett nytt Backaplan, med blandstaden som förebild, dvs en socialt hållbar stadsdel och kan därför anses bidra till en förbättrad social miljö. En del i detta är att minska barriärer och öka sociala samt rumsliga kopplingar. För föreslagen ny pendeltågstation och närliggande portar under väg och järnväg är det därför av största vikt att dessa gestaltas på ett sätt som skapar trygga och säkra stråk och inte ger barriäreffekter. Detaljplanen är primärt ett trafikprojekt och nya gator kan i sig skapa barriäreffekter. Emellertid kan inte sägas att det nya trafikförslaget skapar några nya barriärer.

Genom utbyggnaden av gång- och cykelväg förbättras trafiksäkerheten och tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanterna markant jämfört med dagens situation.

Samspel

Förutom pendeltågstationen omfattar inte planen några mötesplatser i traditionell mening. Föreslagna gatumiljöer har förutsättning att gestaltas med god orienterbarhet och trygghet. Pendeltågstationen är emellertid en mötesplats med goda förutsättningar för mänskligt samspel.

Vardagsliv

I och med utbyggd kollektivtrafik och förbättrad trafiksituation, kan planen sägas bidra till ett förbättrat vardagsliv.

Identitet

Detaljplanen ger förutsättningar för en ny gatustruktur, där en större enhetlighet och orienterbarhet kan skapas. Det innebär att områdets identitet och sammanhang med ett

nytt Backaplan stärks. Gestaltningen av pendeltågstationen och portarna kommer också få stor betydelse för områdets identitet. Viktigt är att gestaltning och genomförande av den rumsliga miljön utförs på ett tilltalande och hållbart sätt, där helheten prioriteras.

Hälsa och säkerhet

Med ny gatustruktur och nya GC-banor finns förutsättningar att genomföra åtgärder som syftar till att öka trygghetsupplevelsen i området. Den nya gatustrukturer kommer att öka trafiksäkerheten och därigenom tryggheten för gående och trafikanter.

Miljökonsekvenser

Hushållning med mark- och vattenområden m.m.

Vid utarbetande av denna detaljplan har stadsbyggnadskontoret gjort en lämplighetsprövning enligt 2 kap. plan- och bygglagen samt en avvägning enligt 3 och 4 kap. miljöbalken. Vidare har detaljplanen prövats mot kommunens översiktsplan i enlighet med 5 § förordningen om hushållning med mark och vattenområden m.m.

Inga riksintressen eller andra områden med särskilda natur- eller kulturintressen berörs. Kontoret bedömer att redovisad användning kan anses vara den från allmän synpunkt mest lämpliga utifrån planområdets förutsättningar och föreliggande behov. Planen bedöms inte medföra att miljö kvalitetsnormerna överskrids. Detaljplanen är förenlig med Översiktsplan för Göteborg.

MKB/Behovsbedömning

Kommunen har gjort en behovsbedömning enligt PBL 4 kap. 34 § och Miljöbalken (MB) 6 kap. 11 § för aktuell detaljplan.

Miljöpåverkan som kan komma ifråga är ev bullerpåverkan, påverkan på luftmiljö, trafiksäkerhetsfrågor och trafik med farligt gods.

Vid behovsbedömningen har kriterier i MKB-förordningen bilaga 4 särskilt beaktats och ansetts vara uppfyllda. Detaljplaneförslaget medger endast en mindre komplettering i befintlig sammanhållen bebyggelse. Planförslaget medger i övrigt inte användning av planområdet för de ändamål som anges i PBL 4 kap. 34 §, varför kriterierna i MKB-förordningen bilaga 2 inte behöver särskilt beaktas.

Kommunens ställningstagande grundar sig på bedömningen att ett genomförande av detaljplanen:

- Inte påverkar något Natura 2000-område och därmed inte kräver tillstånd enligt MB 7 kap. 28 §.
- Inte anger förutsättningar för kommande verksamheter eller åtgärder som kräver tillstånd enligt MKB-förordningen (1998:905) 3 § och bilaga 3.
- 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 bidrar till att några miljökvalitetsnormer överskrids.
- Inte påtagligt påverkar några områden eller natur som har erkänd nationell eller internationell skyddsstatus, t ex riksintressen eller naturreservat.

Ytterligare motiv till ställningstagandet är att planen följer intentionerna uppsatta i Översiktsplanen för Göteborgs kommun samt att planens genomförande ger upphov till påverkan på ett begränsat område och på begränsade intressen.

Kommunen har bedömt att ett genomförande av detaljplanen **inte** kommer att medföra någon **betydande** miljöpåverkan. Planen bedöms emellertid medföra **viss** miljöpåverkan, vilket innebär att bullerberäkning, dagvattenutredning, riskanalys etc. utreds i planarbetet och beskrivs särskilt i planbeskrivningen.

Därmed bedöms att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning inte behövs för aktuellt planförslag. Behovsbedömningen är avstämd med länsstyrelsen 2013 11 22. Följderna av planens genomförande ska dock alltid redovisas enligt PBL.

Miljömål

En avstämning har gjorts mot stadens lokala miljökvalitetsmål. Hur planen överensstämmer med dem redovisas nedan i korthet.

Ett flertal av stadens miljömål, exempelvis ”Bara naturlig försurning”, ”Ett rikt växt och djurliv”, ”Ingen övergödning” och ”Levande skogar”, kan anses inte direkt påverkas av planen och kommenteras därför inte.

Mål 2. Begränsad klimatpåverkan

Planen underlättar för utbyggd kollektivtrafik vilket påverkar målet positivt. Planen är ett trafikprojekt och syftar till att anordna trafiklösningarna mer rationellt, vilket skulle kunna anses ha positiv inverkan.

Mål 5. Frisk luft

Planen underlättar för utbyggd kollektivtrafik vilket påverkar målet positivt. Planen kan emellertid underlätta för ökade trafiktransporter, vilket sålunda skulle påverka negativt.

Mål 7 God bebyggd miljö.

Planen är ett trafikprojekt och kan skapa barriäreffekter, vilket skulle kunna vara negativt för målet. Planen syftar emellertid till att anordna trafiklösningarna mer rationellt, vilket kan anses ha positiv inverkan.

Planen kan ge möjlighet till bättre ljudmiljö för befintliga bostäder, vilket innebär positiv påverkan.

Mål 8 Grundvatten av god kvalitet.

Planen kommer att medföra vissa grundläggningsarbeten för trafikanläggningar, vilka kan ha negativ inverkan på målet.

Mål 11. Levande sjöar och vattendrag

Planen föreskriver omhändertagande av dagvatten, vilket kan påverka målet positivt.

Naturmiljö

Området för detaljplanen utgörs idag till huvudsaklig del av trafikområden. Viss del består av obebyggd mark som antingen nyttjas till väg- och upplagsytor alternativt står utan användning. En mindre del utgör industrimark med bef. byggnader. För det nya trafikmotet på Lundbyleden tas ytor i anspråk som enligt gällande plan utgörs av parkmark. Ytorna är belägna mellan befintliga trafikstråk och bedöms ha ringa miljövärde.

Planen anses därför inte påverka någon naturmiljö av särskilt värde.

Kulturmiljö

Inga kända fornlämningar finns inom planområdet. Initialt bedöms inte heller området beröra andra objekt av kulturhistoriskt värde.

Påverkan på luft

I det föreslagna nya trafikförslaget omfördelas och flyttas trafiken längre från befintliga bostäder, varför påverkan på luftmiljö inte bedöms överskrida ställda riktvärden. Se punkt Luft och Buller enligt ovan.

Påverkan på vatten

Planområdet avvattnas mot Kvillebäcken som tillhör prioriteringsklass 2 enligt Vattenplan för Göteborg. Kvillebäcken rinner från norr till söder ca 150-200 m väster om planområdet. Det är därför viktigt att erforderlig fördröjning av dagvatten säkerställs för att minimera påverkan på vattenmiljön. Fördröjning av dagvatten minskar risken för översvämningar och förbättrar kvaliteten på dagvattnet, vilket i sin tur minskar belastningen på miljön.

Utformning av dagvattensystem har studerats i dagvattenutredning utförd av Ramböll, se bilaga Dagvattenutredning 2014 04 09 samt Dagvattenutredning, del 2 Komplettering ang vägmot, 2014-02-07.

Transporter av farligt gods

Säkerhetsrestriktioner med avseende på transporter med farligt gods finns utmed Bohusbanan och Lundbyleden.

Planområdet innehåller enbart trafikområden och inga byggnader eller andra installationer med verksamheter. Fråga om risker gällande farligt gods anses därför inte föreligga för genomförandet av detaljplanen.

Ekonomiska konsekvenser

Planens ekonomi

Genomförandet av detaljplanen skall finansieras delvis genom Västsvenska paketet (se *Avtal mellan kommun och Trafikverket* ovan), delvis genom Trafikverket och delvis genom kommunen. Frågan om finansiering behöver dock utredas vidare under fortsatt planarbete.

Fastighetsnämndens inkomster och utgifter

Fastighetsnämnden kan komma att få kostnader för markåtkomst och fastighetsbildning. Frågan skall dock utredas vidare med Trafikverket och trafikkontoret.

Trafiknämndens utgifter

Trafiknämnden får kostnader för utbyggnad av allmän plats utanför den del av planområdet som ej omfattas av Avtal om genomförande av Västsvenska paketet, block 2. Trafikkontoret och Trafikverket skall dock utreda denna vidare under fortsatt planarbete.

Trafiknämnden ansvarar för och bekostar drift av anläggningar inom allmän plats som ej omfattas av arbetsplan.

Ekonomiska konsekvenser för Trafikverket/Västsvenska paketet

Trafikverket/Västsvenska paketet skall bekosta utbyggnad av anläggningar som omfattas av avtal om genomförande av Västsvenska paketet, Block 2. Observera att frågan behöver utredas vidare under fortsatt planarbete.

Trafikverket ansvarar och bekostar drift och förvaltning av anläggningar inom arbetsplan för väg och kvartersmark T1, Järnvägstrafik.

Ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare

Fastighetsägare nämnda under ”Fastighetsrättsliga konsekvenser” kommer att påverkas genom intrång. Kommunen har för avsikt att träffa överenskommelser med berörda kring detta.

Överrensstämmelse med översiktsplanen

Planen överensstämmer med översiktsplanen.

För Stadsbyggnadskontoret

Karoline Rosgardt
Planchef

Sirpa Ruuskanen Johansson
Konsultsamordnare

Johan Henrikson
Planarkitekt

För Fastighetskontoret

Charlotta Cedergren
Distriktschef

Stefan Unger
Projektledare