

Platsbedömning luft

Detaljplan för bussdepå vid Vädermotet



Framtagen av
Stadsbyggnadskontoret: Elisabeth Hellström
Miljöförvaltningen: Erik Svensson

Platsbeskrivning – platsens förutsättningar

Vädermotet ligger på södra Hisingen där Göta älv möter västerhavet i Älvsborgsfjorden. Planerad bussdepå i Vädermotet är belägen på fastigheten Biskopsgården 830:822 i Göteborgs kommun. Utredningsområdet avgränsas av Halvorsäng och Hisingeleden i väster och i söder och av den anlagda utsiktskullen Väderutsikten i nordväst. I öster avgränsas området av Biskopsgårdens Södra industriområde. Utredningsområdet har tidigare använts som upplags- och arbetsplats under anläggandet av den angränsande kullen Väderutsikten. Idag är området utarrenderat till verksamheter som bedriver återvinning och använder platsen som upplagsytor. Inom området finns några mindre kontors- och lagerbyggnader. Orörd natur förekommer östra delen av området samt en smal remsa utmed Hisingeleden mot sydväst.

Naturvärden:

I Vädermotet och dess närmaste omgivning finns inga dokumenterade naturvärden som klassats av Länsstyrelse eller kommun.

I norr breder ett stort naturområde ut sig som ingår i Svarte mosse och Sjumilaskogen. Öster om naturområdet ligger bostadsområden som Biskopsgården och Länsmansgården. I väster ligger Volvos bilindustri och söder om Vädermotet breder Ryahamnen, Skarvikshamnen och Skandiahamnen ut sig med storskaliga områden för oljeindustri och hamnverksamhet. Området kring Vädermotet karaktäriseras av mötet mellan hårt exploaterad mark och naturmark. Norr om Vädermotet utgörs landskapet av bergkullterräng med barrblandskog och en variationsrik vegetation med våtmarker. Den närliggande höjdplatån som utgör Väderutsikten är idag en artificiell konstruerad höjdrygg som i huvudsak är gräsklädd. Området söder om Hisingeleden ingår i ett komplext system av infrastruktur, där trafikleder och Hamnbanan ingår.

Topografin i området är varierande med höglänta bergsplatåer med hållmarksvegetation och lägre liggande områden med frodig lövskogsvegetation.

Trafiksituationen:

Platsen utgör ett nav i transportsystemet kring Älvsborgsbron med trafikleder som förbinder Göteborgs centrum med hamnar, Torslanda och Göteborgs norra skärgård. Planområdet kan nås av biltrafik via Vädermotets trafikplats och den cirkulationsplats som ligger öster om området. Från cirkulationsplatsen leder en körbar gångväg med kraftig lutning upp till Väderutsikten. Infart till markområdet finns idag i anslutning till cirkulationsplatsen som ligger i områdets lägre belägna delar.

Kollektivtrafik:

Busshållplats Ruskvädersgatan
Avgångar var 30 min

Busshållplats Vädermotet
Täta avgångar

Framtida trafikhöjningen:

Merparten av bussarna lämnar depån innan morgonens högtrafik (06:30-08:30) i trafiken. En del bussar återvänder till depån några timmar under dagen för att sedan gå i tjänst igen. Efter eftermiddagens högtrafik (15:00-17:00) återvänder de flesta bussarna successivt till depån.

För att kunna uppskatta de trafikmängder som depån ger upphov till har en enkel översiktsberäkning tillämpats. Den visar schematiskt hur fordonsflödet till/från depån kan se ut under en vardag:

- 90 personbilar kommer till depån innan morgonens högtrafik
- 90 bussar lämnar depån på morgonen innan högtrafik
- 90 bussar kommer åter till depån efter morgonens högtrafik
- 90 personbilar lämnar depån efter morgonens högtrafik
- 90 personbilar anländer till depån innan eftermiddagens högtrafik
- 90 bussar lämnar depån innan eftermiddagens högtrafik
- 90 bussar kommer åter till depån efter eftermiddagens högtrafik
- 90 personbilar lämnar depån efter eftermiddagens högtrafik

Totalt generera bussdepån $8 \cdot 90 = 720$ fordonsrörelser. Hälften av dem, 360 stycken, utgörs av lätta fordon (personbilar) och den andra hälften av dem, 360 stycken, utgörs av tunga fordon (bussar).

Det scenario för fordonsrörelser som beskrivs ovan beskriver ytterligheter. I verkligheten borde antalet fordonsrörelser bli mindre och exempelvis se ut som nedan:

1. 100% av bussarna går ut på vardagsmorgnarna, mellan kl. 04.30 – 06.00 (Cirka). På helgerna kan det vara färre.
2. Ca 30–50% av bussarna kommer in efter morgonens högtrafik.
3. Samma 30–50% går ut innan eftermiddagens högtrafik
4. 100% av bussarna kommer in successivt efter eftermiddagens högtrafik, merparten efter ca kl. 18 och minskar successivt fram till ca midnatt

Bedömning av risk för överskridande av MKN (MF)

Luftkvaliteten på platsen

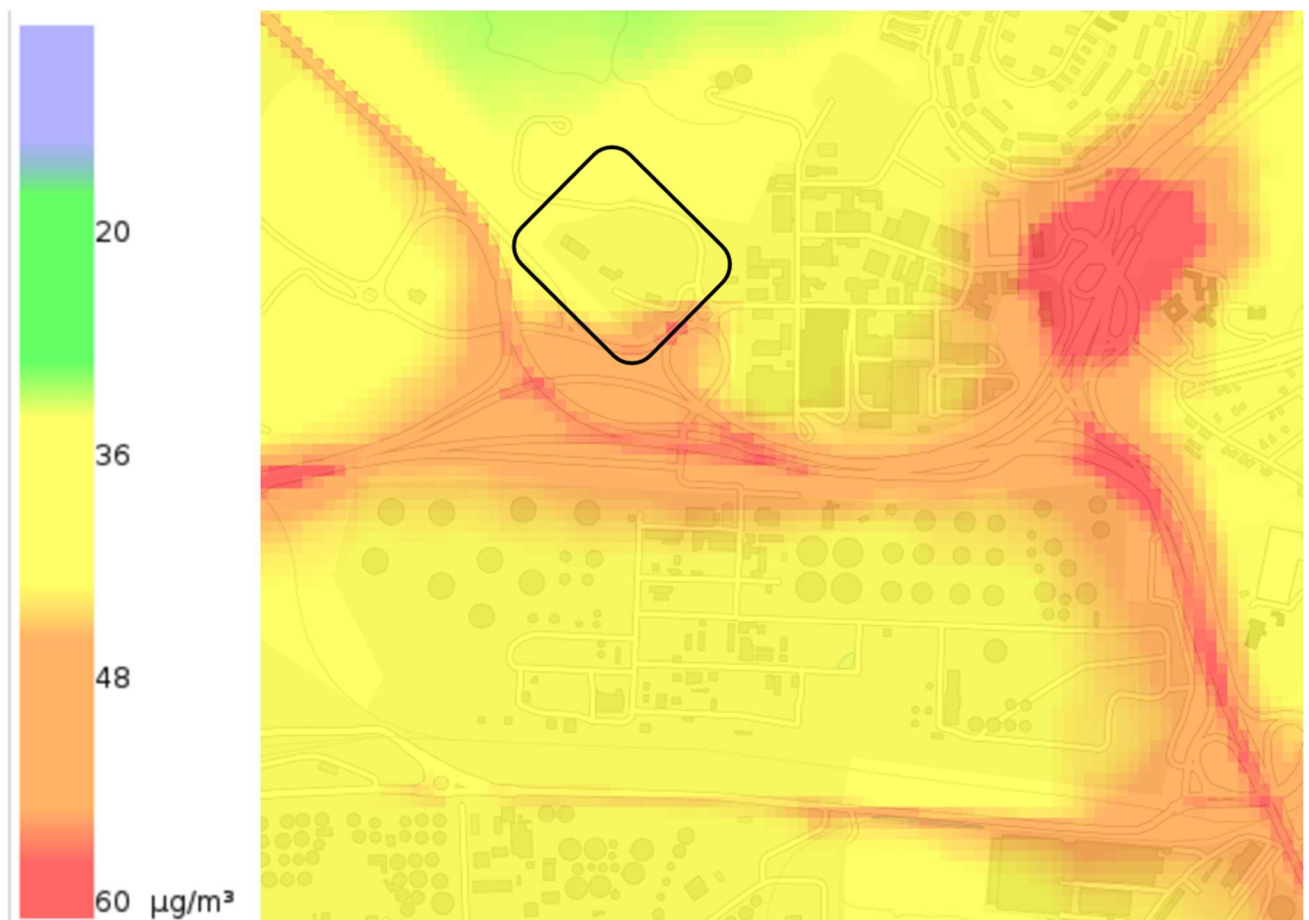
Bedömningen ska innehålla en platsspecifik bedömning av luftkvaliteten. Följande punkter ska undersökas och beskrivas för att få en helhetsbild av läget:

- Uppmätta halter (om mätningar finns i området)
- Relevanta beräkningar i närområdet (från de två senaste åren)
- Hur platsens förutsättningar (topografi, bebyggelse m.m.) påverkar halterna

Bedömningen om situationen kan landa i:

1. MKN klaras
2. Oklart om MKN klaras
3. MKN klaras inte

Miljöförvaltningens översiktliga beräkningar av kvävedioxidhalterna i Göteborg visar att halterna av kvävedioxid underskrider eller tangerar miljökvalitetsnormernas gränsvärden i planområdet. Nedan visas beräknade halter för år 2018. Miljökvalitetsnormens gränsvärde för 98-percentilen av dygnsmedelvärden är $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$.



Kvävedioxidhalter (98-percentil dygn) för år 2018 enligt miljöförvaltningens översiktliga beräkningar.

Planområdet ligger nära flera stora vägar och mot, vilket medför förhöjda halter av luftföroreningar. Själva bussdepån är en arbetsplats där allmänheten inte har tillträde och där gäller annan lagstiftning än systemet med miljö kvalitetsnormer.

Utöver luftkvaliteten inom själva planområdet måste även hänsyn tas till planens eventuella påverkan på luftkvaliteten i omgivningarna. Planen ska, om inte synnerliga goda skäl finns, inte genomföras om befintliga överskridanden av MKN förvärras eller nya överskridanden skapas på platser där människor vistas. I det här fallet bedömer miljöförvaltningen att den tillkommande trafiken är marginell i förhållande till den redan befintliga. Området domineras helt av arbetsplatser och vägar och få människor vistas där.

Utifrån ovanstående resonemang bedömer miljöförvaltningen att det är tillräckligt säkerställt att miljö kvalitetsnormerna för luft klaras i området.

Behov av fortsatta utredningar

Här svaras på om fortsatt utredning krävs och i så fall vilken typ av utredning som bör göras. Bedömning och motivering kring vilken av följande typer av utredning som bör utföras i det fortsatta planarbetet:

1. **Nollalternativ (väljs om MF:s bedömning är att MKN sannolikt kan klaras på platsen).** Denna typ av utredning görs i första hand för att ”friskriva” ett område från fortsatta utredningar.
2. **Utbyggnadsalternativ (väljs om MF:s bedömning är att MKN sannolikt överskrider på platsen).** Kräver mer komplicerade beräkningar.

Inga ytterligare luftutredningar behövs.