



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Granskningsutlåtande

BN Datum: 2018-12-11
Diarienummer: 0488/12
Aktbeteckning: 2-5452
Lena Hasselgren

Telefon: 031-368 19 42
E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Detaljplan för Handel, Bostäder mm vid Skra Bro inom stadsdelen Björlanda i Göteborg

Granskningsutlåtande

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 26 september 2017 att skicka ut detaljplaneförslaget för granskning. Förslaget har sänts för granskning enligt bifogad lista över samrådsrets, bilaga 1, under tiden 11 oktober 2017 till 1 november 2017.

Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret under tiden 11 oktober 2017 till 1 november 2017. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt.

Sammanfattning

Nedan sammanfattas de viktigaste synpunkterna bland inkomna yttranden.

Allvarligaste invändningen bland inkomna synpunkter är från allmänheten som anser att planförslaget innehåller en för hög exploatering. Både med hänvisning till vad som passar in i landskapet och med tanke på trafiksituationen i stort i denna del av Hisingen.

Länsstyrelsen anser att de frågor som behöver tas omhand i huvudsak är geoteknik med hänsyn till säkerhet och hälsa, Miljö kvalitetsnormer för vatten och dagvattenhantering samt att risken för översvämning behöver belysas tydligare. Trafikverket har ställt krav på att avtal ska tecknas mellan Trafikverket och Staden innan antagande av detaljplanen.

Kontoret har bedömt att kapaciteten på utfarterna från planområdet får ligga till grund för möjlig exploatering. Trafikkontoret har efter samrådet tagit fram en trafikanalys för Skra Bro (2016-04-28) som utreder kapaciteten i korsningen vid Björlandavägen/Kongahällavägen. Dagens utformning av cirkulationsplatsen med en ny utfart från pendelparkeringen i cirkulationens västra ben, anses som en tillräcklig utformning kapacitetsmässigt om trafikmängderna fortsätter vara som dagens flöde, inkl. alstring från exploateringarna. Reservytan för ett extra högersvängfält säkerställs som allmän plats på plankartan. Förbindelser gång- och cykelväg förbättras vid cirkulationen. När detaljplanen togs upp för beslut om samråd i byggnadsnämnden 20:e januari 2015

yrkade BN att en ökning av exploateringen skulle arbetas in i detaljplanen vilket gjorts. Vad gäller hushöjder så har kontoret bedömt att exploateringen kan hållas hög utan att hushöjderna överstiger 5 våningar. Våningshöjder har ökat mot Kongahällavägen och Björlandavägen. En tätare och något lägre bebyggelse föredras framför en gles och hög, vilket prövats inom planarbetet, punkthus har utgått till förmån för gårdshus i småskalig kvartersstruktur. Hänsyn har tagits till buller- och parkeringsfrågor. Framförda synpunkter har i övrigt till stor del kunnat beaktas genom mindre ändringar i planhandlingarna.

Ett kompletterande samråd har utförts den 12 juli – 22 augusti 2017 för att justera vägrättsgränser för Björlandavägen och Kongahällavägen. Trafikförslag med justering av vägrättsgränser har framtagits i dialog mellan Trafikverket och kommunen för att överensstämna med framtida vägrättsgränser. Detaljplaneområdet har därför utökats, inom det utökade planområdet ingår även en pumpstation norrom Björlandavägen samt utökad pendelparkering med ny modellering av bäck.

Inkomna synpunkter i det kompletterande samrådet från Länsstyrelsen berör strandskydd, att kommunen behöver motivera valet av plats för pumpstation inom strandskyddat område. Trafikverket för fram att avtal mellan Trafikverket och kommun krävs för att reglera genomförandet av åtgärder. Parkeringsbolaget framför att all parkering ska vara öppen för samnyttjande i möjligaste mån och främja hållbarhet.

Inkomna synpunkter från granskningen berör strandskydd, geoteknik- och dagvattenutredningar såsom stabilitetsberäkningar, skyfall, samt klagörande av påverkan MKN vid Osbäcken samt behov av erosionskydd. Utredningar har kompletterats och förtydligats, motiveringar till upphävande av strandskydd förtydligats, en solstudie för påverkan av solförhållanden för befintlig bebyggelse inom planområdet har utförts, samt förslag till kompensationsåtgärder och varsamhetsåtgärder för natur inom och utom planområdet har utförts.

Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till fastighetskontoret, fastighetsägare och berörda konsulter för kännedom och ev. beaktande vid planens genomförande.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. Personnamn anges inte. Synpunkterna finns i sin helhet på stadsbyggnadskontoret.

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Fastighetsnämnden

Fastighetskontoret ställer sig positivt till detaljplaneförslaget genom att det med ett stort antal bostäder bidrar till bostadsförsörjningen.

Fastighetskontoret anser att samrådsyttrandet har tillgodosetts. Antalet bostäder har utökats för att ytterligare bidra till bostadsförsörjningen och stärka underlaget till en förbättrad kollektivtrafik. Bebyggelsen omfattar nu ca 600 st, dels genom att antalet våningar har ökat utmed Kongahällavägen och Björlandavägen.

Planekonomin bedöms som relativt god med inkomster som överstiger utgifterna.

Fastighetskontoret tillstyrker förslaget till detaljplan där nämnda synpunkter beaktats.

Kommentar:

Noteras. Bostadsområdet har förtätats och planförslaget omfattar ca 600 bostäder där en balans mellan landskapsbild, trafikkapacitet och bostadsförsörjning i kollektivtrafikhärläge eftersträvat.

2. Trafiknämnden

Anser att en exploatering kring Skra Bro går inte i linje med de strategiska inriktnings- och planeringsdokument som tagits fram för Göteborgs Stad såsom trafikstrategi.

Detaljplanen medför både en ökad trafikallsträng i ett område som upplevs ha en underdimensionerad infrastruktur, långt till service.

Biltrafik:

Exploateringen kommer att bidra till att öka resandet med bil i ett område där de boende i omgivningen upplever trafiksituationen som hårt ansträngd, då Skra Bro ligger långt ifrån centrum och servicefunktioner. Området har en alltför låg täthet för att kunna tillgodose den service som trafikstrategin strävar efter och är en förutsättning för att uppnå ett hållbart resande. I takt med att det planerade Kvillemotet byggs ut, väntas trafiken ytterligare att öka på Björlandavägen öster om Hisingsleden. I viss mån är det dock troligt att den bidragande delen av trafiken från Skra Bro, då kommer att finna nya vägar där framkomligheten är högre, som till exempel Hisingsleden.

Innan detaljplanen antas bör avtal om justering av gällande vägrättsområde för Björlandavägen tecknas mellan kommunen, genom fastighetsnämnden, och Trafikverket.

Trafikbuller

Trafikkontoret förutsätter att exploateringen klarar gällande riktvärden för buller. Trafikkontoret vill påtala att vi inte gör några förändringar inom allmän plats gata som kommer att sänka hastigheten på Kongahällavägen utifrån dagens nivåer. Gällande hastighet 50km/h har tillämpats i bullerutredningen. Trafikkontoret vill se ett reviderat PM för bullerutredningen där det framgår hastighet, ÅDT samt andel tung trafik per dygn samt natt som ligger till grund för de nya bullerberäkningarna.

Dagvatten

Trafikkontoret förutsätter att föreslagen dagvattenlösning där dagvatten från allmän plats gata/torg samt kvartersmark i området leds till ett gemensamt renings- och fördröjningsmagasin under pendelparkeringen, kommer att tillämpas. Förslaget har bedömts som den bästa lösningen för staden.

Parkering

Detaljplanen följer gällande vägledning för parkeringstal. Trafikkontoret förutsätter att all parkering till fastigheterna inklusive handikapplatser hanteras inom kvartersmark.

Plankarta

TK framför justeringar för plankartan avseende in- och utfartsförbud.

Ekonomiska konsekvenser

Trafiknämnden får utgifter för anläggande av pendelparkering, samt ökade kostnader för skötsel och underhåll av gator, gång-, cykelväg, torg och pendelparkering. Kostnader för drift och underhåll är utredda.

Kommentar:

Projektet Skra Bro överensstämmer med översiktsplanen, anges som utvecklingsområde för bostäder med rekreationsytor. Möjlighet till ytterligare exploatering har utretts inom planarbetet. Trafikkontorets representanter är delaktiga i projektarbetet och bevakar vad som är lämpligt trafikalt, både i sin helhet och på detaljnivå. Berörda utredningar har reviderats.

Trafikkontoret har tagit fram en trafikanalys för Skra Bro (2016-04-28) som utreder kapaciteten i korsningen vid Björlandavägen/Kongahällavägen. Cirkulationsplatsen vid

Kongahällavägen/Björlandavägen har en begränsad kapacitet p g a de ojämnt fördelade trafikströmmarna samt höga flöden som råder genom cirkulationen under eftermiddags-max-timmen.

Dagens utformning av cirkulationsplatsen med en ny utfart från pendelparkeringen i cirkulationens västra ben, anses som en tillräcklig utformning kapacitetsmässigt om trafikmängderna fortsätter vara som dagens flöde, inkl. alstring från exploateringarna. Om trafikflödet skulle öka med ca 10% eller mer utifrån dagens trafik (+alstring från exploateringarna) rekommenderas en fri högersväng från Kongahällavägen i riktning mot Björlandavägen. Reservytan för ett extra högersvängfält säkerställs som allmän plats på plankartan. Pendelparkeringen har utökats i så hög mån som möjligt med hänsyn till en omdragning av bäcken och anmälan om vattenverksamhet. Pendelparkeringen ger nu plats för ca 260 pendel p-platser.

Bullerhanteringen utgår från den nya bullerförordningen. Trafikbullerberäkningar har reviderats och kompletterats.

3. Park och naturnämnden

Förvaltningen ser positivt på planförslaget och anser att tidigare synpunkter har tillgodosetts. Planförslaget innebär att boende i Björlanda får en anlagd park och en ny allmän lekplats vilket är bra för stadsdelen. Entréerna till parken har utökats till granskningsskedet vilket gör parken mer lättillgänglig och stärker dess funktion som en naturlig mötesplats i närområdet. Fortsatta förtydliganden från samrådsskedet lyfts fram av förvaltningen. Viktigaste synpunkterna utifrån förvaltningens styrdokument är:

Parkens storlek anses väl tillgodosedd, då detta är avgörande för hur mycket den används. Parkens entréer har utökats och är tydligare och synligare. Stråken till parken har stärkts ytterligare. Dessa förändringar förtydligar parkens funktion och stärker dess betydelse inom och utanför planområdet vilket är positivt för helheten och för att uppnå Grönstrategins mål för Göteborg som en tät och grön stad.

- Den föreslagna parken kommer att ligga i direkt anslutning till Trulsegårdsskolan. Placeringen ger goda möjligheter för skolans verksamhet att använda parken i pedagogiskt syfte.
- Parken kommer även innehålla en medelstor lekplats, vilket också är positivt både ur ett socialt- och ett barnperspektiv, då det idag är brist på kommunala lekplatser i Björlanda.
- Längsmed Kongahällavägen och Björlandavägen anläggs nya skyfallsdiken på naturmark. Utformningen av dessa bör fortsatt utredas vidare i planarbetet så att diken får en god estetisk utformning samt är enkla att sköta. Detsamma gäller den öppna dagvattenhantering i parkområdet, där god estetisk utformning, funktion, skötsel och säkerhet måste fortsatt samordnas i planprocessen. Ansvarsfördelningen måste tydligt framgå i genomförandebeskrivningen.
- Torget som är beläget i planområdets norra del har minskats, då den södra delen av torget, torg med genomfartstrafik, tagits bort efter samrådsskedet. Detta förtydligar gränsen mellan torg och lokalgata.
- Planförslaget har beaktat de höga naturvärden som återfinns inom och i närheten av planområdet, dessa är bland annat åkerholmar, stenmurar, diken, angränsande skogspartier samt återfinns fridlysta arter såsom åkergroda och större vattensalamander. Det är viktigt att påverkan på dessa fortsatt beaktas i det fortsatta planarbetet för att minimera påverkan på dessa naturvärden och miljöer.

Utifrån aspekten genomförbarhet/byggbarhet

Det är viktigt att gränsen mellan kvartersmark till allmän plats park tydligt markeras ut innan byggnation för att förhindra och minimera kompaktering av mark eller att andra skador uppkommer på allmän plats. Åkerholmar som innehåller höga naturvärden ska hägnas in så att de inte tar skada under genomförandefasen.

Ur ett barnperspektiv är det positivt att Trulsegårdsskolan ligger sida vid sida med den föreslagna parken, vilket möjliggör att skolans verksamhet kan använda parken för pedagogiskt syfte.

Kommentar:

Noteras. I detaljplanen värnas även möjlighet till faunapassager och siktlinjer som löper genom området och strålar samman mot parken genom kvartersmark. Kompletterande studier för varsamhetsåtgärder och kompensationsåtgärder har utförts. Restaurering Kattedammen ger förbättringar av ett vattendrag beläget norrom planområdet för förlust av groddjursmiljöer inom planområdet samt har utretts Fiskeribiologiska värden samt förslag till utformning av ekologiskt funktionella zoner för att skapa goda livsmiljöer för fisk och andra djur.

4. Miljönämnden

Anser att krav på fördröjning av dagvatten (10 mm per m² hårdgjord yta) bör framgå av plankartan. Förvaltningen anser även att information om oljeavskiljare i plankartan bör tas bort, då oljeavskiljare inte är det enda alternativet när rening av dagvatten ska göras.

Kommentar:

Noteras. Plankartan justeras i all möjlig mån samt upplysning om fördröjning.

5. Kretslopp och vattennämnden

Framför synpunkter på justeringar i planbeskrivningen avseende VA och återvinningsstation. Avseende återvinningsstationen framför förvaltningen att det är olyckligt att återvinningsstationen fallit bort till förmån för pendelparkeringen. I samrådshandlingarna fanns en yta med i planen dit den befintliga återvinningsstationen skulle flyttas. Ytan har utgått då parkeringar för livsmedelsbutik istället har prioriterats. En yta på pendelparkeringen har studerats som ett alternativ, men där prioriterades parkeringsplatser. Pendelparkeringen kan, liksom en livsmedelsbutik, fungera som en målpunkt och på så vis vara en lämplig placering för en återvinningsstation. Återvinningsstationen ligger tillsvidare kvar på befintlig plats.

Information ska ges till exploatörerna för krav på möjligheter till sortering av avfall, tillgänglighet och placering enligt kommunens riktlinjer. Kretslopp och vatten rekommenderar att exploatörerna beaktar ovan kommentarer inför färdigställande av bygglovshandlingar samt följer de riktlinjer som finns i skriften Gör rum för miljön på stadens hemsida.

Förvaltningen vill försäkra sig om att u-området mellan kvarteren N1 och N2 inte tillåter någon underbyggnadsrätt för garage eller annan anläggning, utan endast är tänkt som u-område för underjordiska ledningar. Förvaltningen har inga ytterligare synpunkter än tidigare framförda vid samrådet avseende VA.

Kommentar:

Noteras, u-område mellan kv N1 och N2 ska inte tillåta underbyggnadsrätt för garage eller annan anläggning, upplysningar ges till intressenter.

6. SDF Västra Hisingen

Stadsdelsnämnden tillstyrker planförslaget. Stadsdelsnämnden framförde tidigare oro i samrådsyttrandet framförallt för trafiksituationen, gestaltningen och höjden på bostäderna. Förvaltningen vill understryka vikten av att åtgärder görs för att förbättra trafiksituationen i Torslanda. Äldreboendet ger utrymme för ca 100 platser, SDF framför även att det måste ges utrymme för

et boende med särskild service, BmSS, i någon av de centralt placerade bostadshusen. Förvaltningen ser positivt på att det placeras en lekplats inom området, detta är ett önskemål långt tillbaka från de boende i Torslanda vilket även visat sig i årets medborgarbudget där flera förslag avser detta.

Förvaltningen vill gärna se att folkbiblioteket som idag finns på Trulsegårdsskolan flyttas till centrum i Skra Bro. Detta kan skapa en bra mötesplats, vilket har efterfrågats av invånarna i de dialogarbeten som utförts inför nämndens lokala utvecklingsprogram. Detta menar nämnden skulle kunna stärka butikerna i föreslaget centrum, skolbiblioteket skulle i så fall vara kvar vid Trulsegårdsskolan.

Kommentar:

Noteras. Planförslaget medger ett parkområde med möjlighet att skapa en naturlekplats med utgångspunkt av den lokala miljön och omgivningens förutsättningar för att stärka den lokala identiteten i området, förslagsvis kan gestaltning och utformning ske i dialog mellan Ponf och SDF m.fl.

7. Idrott och föreningsnämnden

Idrotts- och föreningsnämnden har inga synpunkter på ärendet.

Kommentar:

Noteras.

8. Lokalförvaltningen

Lokalförvaltningen har ingen erinran mot detaljplanen.

Kommentar:

Noteras.

9. Göteborg Energi Nät

Framför att Ledningsstråken för el skall placeras inom bestående vägstrukturläget för transformatorstationen är att markområdet är permanent lättåtkomligt för en stor lastbil med kran. Göteborg Energi önskar delta vid detaljplanens slutarbete genom deltagande vid slutmöte eller liknande samt önskar få antagandehandling tillskickad oss när denna finns tillgänglig.

Kommentar:

Noteras.

10. Räddningstjänsten

Räddningstjänsten har tidigare yttrat sig i ärendet och tillägger att skriften "råd & anvisning 110" skall följas i tillämpliga delar.

Kommentar:

Noteras.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

11. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen inte kan accepteras och att den därför kan komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas. Länsstyrelsens ser det som synnerligen viktigt att de geotekniska förutsättningarna klarläggs och att stabiliteten säkerställs. Planen behöver även säkerställa att möjligheten att uppnå MKN för vatten (avseende både ekologisk och kemisk status) inte äventyras. Vidare behöver risken för översvämning belysas tydligare liksom strandskyddsfrågan enligt nedan. Kommunen behöver även lämna ett förtydligande om det är några åtgärder till följd av planen som innebär markavvattning och ytterligare vattenverksamhet, samt beakta Länsstyrelsens synpunkter med avseende på biotopsskydd och arkeologi.

Länsstyrelsen befarar att:

- Bebyggelse blir olämplig för människors hälsa och säkerhet med avseende på markens stabilitet och översvämning
- Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten inte följs
- Strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser

Geoteknik

Statens Geotekniska Institut (SGI) har lämnat ett yttrande (daterat 2017-10-25) över föreliggande plan. Planområdet, samt kringliggande mark, berörs bland annat av kvicklera. I Osbäcken konstateras det att erosion pågår. SIG påpekar att stabilitetsförhållandena inom planen inte är utredda i tillräckligt hög grad för planskedet och att detta behöver kompletteras innan antagande. Likaså behöver det visas att områden (som exv Osbäcken) utanför planområdet som kan påverka planområdets stabilitet i dag och över tid är stabila. Planen behöver också säkerställa stabiliteten med godtagbara planbestämmelser. Länsstyrelsen gör ingen annan bedömning än SGI och hänvisar till SGI:s yttrande i sin helhet. SGI:s yttrande bifogas.

Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten

Osbäcken (SE641045-126412) omfattas, som konstateras i planbeskrivningen, numera av miljökvalitetsnormer för vatten. Det är därför viktigt att kommunen visar att dagvattenhanteringen och övriga åtgärder i bäcken inte riskerar att påverka MKN både avseende ekologisk och kemisk status.

De hydromorfologiska kvalitetsfaktorerna ”Konnektivitet i vattendrag” och ”Morfologiskt tillstånd i vattendrag” som ingår i den ekologiska statusen är klassade med otillfredsställande status. Klassningen är otillfredsställande eftersom djur och växter saknar naturliga livsmiljöer i strandzonen då stora delar av svämplanen utgörs av aktivt brukad mark och/eller anlagda ytor. För Osbäcken innebär det att det morfologiska tillståndet och konnektiviteten i vattendraget inte får försämrats. Med tanke på SGI:s synpunkter och påpekade brister i handlingarna ovan är det i nuläget oklart om erosionsskydd behövs i Osbäcken. Detta behöver därför klagöras och om så är fallet behöver det också säkerställas att dessa erosionsskydd kan utformas på ett naturanpassat sätt och utan att påverka MKN för vatten negativt. Bäcken inom planområdet som planeras att grävas om är ett biflöde till Osbäcken och omfattas inte av MKN men åtgärder i bäcken kan indirekt påverka Osbäcken. Bäcken har inventerats och lek- och uppväxtområden för örting har konstaterats vilket måste beaktas vid eventuell kulvertering och flytt av bäcken. En försämring av ytor för lek- och uppväxtområden för örting kan eventuellt påverka MKN i Osbäcken. Detta gäller direkta fysiska ingrepp som kulvertering, bortgrävning av bra lokaler för örting och nedtagning av skuggande träd. Hur påverkar dagvattenhanteringen flödessituationen i bäcken efter planens genomförande? I dagvattenutredningen föreslås att allt dagvatten avleds till en utsläppspunkt i den nordvästra delen av parkeringen. Hur påverkar detta flödet i bäcken uppströms, vid örtingens lek- och uppväxtområden? Det är angeläget att avsätta en tillräckligt bred naturmark längs bäcken för att bland annat skapa förutsättningar för skuggande vegetation.

Strandskydd

Länsstyrelsen ser inte att det finns särskilda skäl att upphäva strandskydd inom allmän plats ”NATUR”. Av planbeskrivningen framgår att placeringen av pumpstationen är väl avvägd och att särskilda skäl för upphävande av strandskyddet finns i detta fall. Vidare är den administrativa

bestämmelsen om upphävande av strandskydd på plankartan otydlig. Det framgår inte av plankartan vilket strandskyddat område som upphävandet avser. Detta kan avhjälpas genom att exempelvis lägga in en separat figur på plankartan som visar vilket område som strandskydd upphävs inom och en administrativ bestämmelse ”Strandskydd upphävs enligt figur”. Med bakgrund av ovanstående är det inte heller lämpligt att använda illustrationen från sid 27 i planbeskrivningen som figur på plankartan. För pendelparkeringen används som särskilt skäl att området delvis är ianspråktaget och att det är ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området. Kommunen behöver tydligare beskriva och motivera varför behovet inte kan tillgodoses utanför strandskyddat område.

Översvämningsrisker

I PM modellering/konsekvensbeskrivning Skra Bro anges att den västra delen av planområdet idag troligtvis fungerar som en översvämningsyta för den undersökta bäcken. Troligen är orsaken att trumman under Kongahällavägen är underdimensionerad. Modellen som gjorts visar på att en omgrävning med ökade trumdimensioner ger en förbättrad situation. Översvämningen blir liten och sker på platser som inte ligger i direkt anslutning till byggnader eller vägar. Det flöde som studerats är dock ett 50-årsflöde. Vid kartering av översvämningsrisk från vattendrag anser Länsstyrelsen att minst ett 100- årsflöde ska studeras och utgöra underlag vid planering av området.

Synpunkter på granskningshandlingen

Översvämning

Det finns en analys och ett förslag på hur ytvatten kan ledas och samlas upp vid extrema nederbördstillfällen. Det tas upp i planbeskrivningen där det bland annat anges att marken från olika kvarter bör luta åt ett visst håll och leda vatten till bland annat diken längs Björlandavägen och Kongahällavägen. I dagvattenutredningarna finns även förslag på detaljutformning med kantsten för att leda ytvatten rätt. Frågan är viktig då området utgörs av lera med stor mäktighet och således dåliga infiltrationsmöjligheter. Det är viktigt att denna fråga hanteras i det fortsatta arbetet. En upplysning borde finnas på plankartan om att hänsyn ska tas till skyfall vid utformning/höjdsättning av området.

Trafik- och vägfrågor

Trafikverket har lämnat ett yttrande (daterat 2017-10-25) över föreliggande plan. Länsstyrelsen hänvisar till Trafikverkets yttrande i sin helhet, men vill särskilt understryka vikten av att hålla nere p-talen för att uppmuntra till ett hållbart resande från området och för att hålla nere belastningen på väginfrastrukturen både lokalt och i stort.

Buller

Bostäderna i området bedöms uppfylla Trafikbullerförordningens värden (SFS 2015:216). Länsstyrelsen bedömer att planbestämmelsen uppfyller kraven i Trafikbullerförordningen. Eftersom området längs Kongahällavägen och Björlandavägen är mycket bullerstört är det bra att kommunen arbetar vidare med bullerskyddande åtgärder för att boendemiljön ska bli god, t ex med att trafiken begränsas och hastigheter hålls nere.

Strandskydd

I planbeskrivningen står att Osbäcken har ca 100 meter strandskydd. Rätt är att Osbäcken nedströms rondellen vid Skra bro har 100 meter strandskydd både på bäckens norra och södra sida. Uppströms rondellen har strandskyddsgränsen anpassats på den sträcka som berörs av planen på så sätt att strandskyddets utbredning på bäckens södra sida begränsas av Björlandavägen. På norra sidan av bäcken råder 100 meter strandskydd.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Markavvattning

Kommunen behöver i planbeskrivningen förtydliga om det är några åtgärder som innebär markavvattning. Markavvattning är förbjudet i Västra Götalands län. Tillstånd söks hos Länsstyrelsen och dispens kräver särskilt skäl.

Vattenverksamhet

I handlingarna är det oklart i nuläget om erosionsskydd behövs i Osbäcken. Om behövs innebär detta en vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken.

Biotopskydd

Fastighetskontoret har ansökt om biotopskyddsdispens för borttagande av diken. Under biotopskyddsärendets gång har det visat sig att även stenmur behöver tas bort och ansökan har kompletterats i denna del. Länsstyrelsen har begärt komplettering avseende motivet för att ta bort stenmur på en längre sträcka än vad som verkar nödvändigt utifrån plankartan. Då över 400 meter diken behöver läggas igen har Länsstyrelsen även begärt komplettering i form av redogörelse för vilka rimliga åtgärder som vidtagits för att minimera påverkan på dikena. För den skada som trots hänsyn ändå uppkommer vid ingrepp i biotopskyddade miljöer ställer Länsstyrelsen normalt sett alltid krav på kompensation. Länsstyrelsen har därför även begärt komplettering avseende vilka kompensationsåtgärder som kommunen föreslår. Kompensation är i sig inte ett särskilt skäl för dispens. Länsstyrelsen har i samrådsyttrandet upplyst om att det i naturinventeringen som hör till planhandlingarna framgår att det i närområdet finns groddjursvatten i behov av restaurering och att det skulle kunna vara en lämplig kompensationsåtgärd. Även anläggande av grodtunnlar under lokalgatan till nästa etapp (utanför planområdet) mellan område 8 och 9 kan utgöra kompensation.

Handläggningen av dispensansökan avvaktar för närvarande komplettering från kommunen och ärendet är alltså inte avgjort ännu. Planen går inte att genomföra i sin nuvarande form utan dispens för borttagande av stenmur och diken. Det är därför olämpligt att anta planen innan dispensärendet är avgjort. Länsstyrelsens synpunkter från samrådet (dnr 402-3732-2015 daterat 2015-04-13) avseende påverkan på artskyddade groddjur och deras livsmiljöer kvarstår.

Arkeologi

Länsstyrelsens har ställt krav på en arkeologisk slutundersökning av fornlämning RAÄ Björlanda 631:1 som ska verkställas innan exploatering sker och efter det att planen vunnit laga kraft.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts, se bilaga 2.

Kommentar:

Geoteknik

PM Geoteknik förprojektering Skra bro, Tyréns, 2016-11-25, har framtagits, samt dialog med SGI har förts utifrån det reviderade planförslagets högre exploatering om ca 600 bostäder och den uppdaterade geoteknikutredningen.

Kompletterande geotekniska utredningar har utförts. Stabilitetsberäkningar Tyréns 2018-02-02 samt 2018-04-05, med beräkningar av ytlast på 15 kPa för parkeringsytor visar att säkerhetsfaktorn är högre än kraven. Parkeringsytan måste ha ett avstånd på minst en meter från bäckkrön för att uppfylla kraven på stabilitet. Väster om bäcken medger planen en ridväg. Med beräkningsresultat som redovisas i tabell 2 (med 15 kPa belastning) dras slutsatsen att kraven på stabilitet uppfylls även för ridvägen under förutsättning att den anläggs minst 1 m från bäckkrön. Angående fördröjningsmagasinen vid pendelparkeringen så bör dessa anläggas och utformas så att vattenflödet inte riskerar att erodera den naturliga jorden mellan magasinet och bäcken. Avståndet mellan magasin och bäckkrön bör uppgå till minst 1 m.

För att säkra planområdet mot ras till följd av pågående erosion rekommenderas att lägga ut erosionsskydd vid gc-bro och vid den skarpa ytterkurvan, för lokalisering av dessa områden, se figur 2 i PM Pågående erosion, Tyréns 2018-07-05. Erosionen bedöms inte akut hota befintliga anläggningar. Erosionsskyddsåtgärderna utförs i samband med genomförandet av detaljplanen

för att säkra det nya planområdet. I samband med projektering och utförande av föreslagna erosionsskydd får dess tekniska livslängd bedömas och med den som grund planeras för framtida kontroller. Erforderligt servitut bildas för Osbäcken för att ge möjlighet att genomföra föreslagna åtgärder avseende bäcken. I utredning Naturmiljöanpassningar, Tyréns 2018-03-15, rev 2018-04-26, framgår hur denna typ av naturanpassade erosionsskydd ska genomföras som skapar kantzoner vilket gynnar den biologiska mångfalden samt positiv inverkan MKN.

För stabiliteten inom naturmarken i väster, visar stabilitetsberäkningar av Tyréns att stabiliteten är tillfredställande, naturmarken sluttar endast svagt åt norr. Säkerhetsfaktorer för hela planområdet har höjts och utredningen har utgått från att de är lika, ett flertal beräkningar visar att stabiliteten är tillfredställande för blivande förhållanden, detaljerad utredning för planläggning.

Angående stabiliteten för nya markbelastningar på grund av att bebyggelsen höjts 1-2 våningar: All bebyggelse behöver grundläggas till fast botten eller berg och kommer därmed inte att generera några marklaster som kan påverka stabiliteten oavsett antal våningar husen får. Inga markhöjningar planeras. Lasten 20 kPa för markbelastningar i utförda stabilitetsberäkningar är en säkerhetslast för att kontrollera att marken klarar viss oförutsedd belastning, vilket den gör.

Stabiliteten för både nuvarande och blivande förhållanden för den nya detaljplanen har redovisats och marken anses lämplig att bebyggas på ett sådant sätt planen medger. I samband med byggnadslov kommer det att krävas en platsspecifik geoteknisk utredning för att fastställa ett lämpligt och slutgiltigt grundläggningssätt av blivande exploatering. Rekommenderad säkerhetsnivå uppfylls för en detaljerad stabilitetsutredning avseende nyexploatering (planläggning) enligt IEG Rapport 4:2010.

MKN Miljökvalitetsnormer

Dagvattnet inom planområdet kommer att ledas till en utsläppspunkt i den nordvästra delen av planområdet till den omgrävda bäcken, som sedan leds till Osbäcken. Bäckens flöde uppströms utsläppspunkten bedöms inte påverkas avsevärt av detta, då endast en liten del av dagvattnet inom planområdet söder om höjdpunkten för den befintliga situationen rinner direkt till bäcken. Avrinning till bäcken sker till största delen från ett avrinningsområde söderifrån som ligger utanför gränsen för planområdet. Ökningen i flödet som uppkommer på grund av exploateringen av Skra Bro bedöms ej påverka Osbäcken negativt gällande erosion etc så länge en fördröjning av 10 mm per m² hårdgjord yta genomförs, därav ej behov av erosionsskydd. De nya trummorna som placeras ut i området kommer även medföra större tvärsnittsareor för vattnet att röra sig igenom vid större flöden, vilket kommer minska flödes hastigheten med följden att mindre erosion uppstår. De nya trummorna bidrar även till att vattenhastigheterna vid större flöden minskar eftersom de befintliga trummorna ger större hastigheter när de går fulla jämfört med en mer öppen sektion. Miljökvalitetsnormer för Osbäcken och Nordre älv, detaljplanens exploatering och bäcken/dikets omledning kommer inte innebära någon nämnvärd påverkan enligt uppdaterad dagvattenutredning avseende miljökonsekvensnormer. Där bäcksektionen görs om kommer strandzonen utformas för att motverka de morfologiska förändringarna och skapa mer naturliga livsmiljöer för fisk och andra djur. Utredningar visar förslag till åtgärder för att skapa kantzoner som ökar biotopkvalitéerna i bäckarna. Översikt redovisas i PM Modellering/konsekvensbeskrivning bäck, Naturinventering, PM Naturmiljöanpassningar, samt dagvattenutredningar. Utredningar visar även punkter för kombinerade erosionsskydd som kan utformas på ett naturanpassat sätt och utan att påverka MKN för vatten negativt, se även kommentar Geoteknik. I utredning Naturmiljöanpassningar, Tyréns 2018-03-15, rev 2018-04-26, framgår hur denna typ av kombinerade naturanpassade erosionsskydd ska genomföras som skapar kantzoner vilket gynnar den biologiska mångfalden samt har positiv inverkan på MKN.

Strandskydd

Särskilda skäl för upphävande av strandskydd förtydligas i planbeskrivning. Plankarta och administrativ bestämmelse förtydligas samt vilket strandskyddat område som upphävandet avser.

Översvämningsrisker

100-årsflöden har studerats och utgör underlag vid planering av området.

Trafik- och vägfrågor

Anläggning av högerkörfält för fordon från Kongahällavägen mot Björlandavägen möjliggörs via utökad allmän plats inom plankartan, förtydligas genom ett utsnitt av illustrationen och plankartan med trafikförslaget. Gång- och cykelvägar blir säkra då passager över Björlandavägen och Kongahällavägen sker nära cirkulationsplatserna där hastigheterna är som lägst.

Buller

Noteras.

Markavvattning

Inga åtgärder som kräver markavvattning planeras inom området, planbeskrivning förtydligad.

Vattenverksamhet

Ökningen i flödet som uppkommer på grund av exploateringen av Skra Bro bedöms ej påverka Osbäcken negativt gällande erosion etc så länge en fördröjning av 10 mm per m² hårdgjord yta genomförs och därav ej behov av erosionskydd, planbeskrivning förtydligad.

Biotopskydd

I den idag kraftigt igenvuxna bäcken finns öringar. Bäckens föreslås flyttas till ett läge väster om Kongahällavägen. Utredning av hydrauliska och fiskeribiologiska konsekvenser är framtagen, Ramböll rev 2018-01-29. I utredningen bedöms omgrävningen innebära förbättringar både med hänsyn till översvämningensrisk och för fiskarna. En naturanpassad röjning av bäcken kommer att skapa en bättre beskuggning av vattendraget vilket kan bidra till en bättre lek och uppväxtmiljö för öringen. Restaurering Kattedammen ger förbättringar av ett vattendrag beläget norrom planområdet för förlust av groddjursmiljöer inom planområdet. Föreslagna åtgärder förbättrar Kattedammens betydelse som reproduktionslokal för groddjur väsentligt, och bedöms därmed uppväga den habitatförlust som detaljplanen innebär. Groddjurspassage och faunapassager möjliggörs som ger djuren möjlighet att röra sig genom planområdet från söder och upp vidare norrut. Där bäcksektionen görs om kommer strandzonen utformas för att motverka de morfologiska förändringarna och skapa mer naturliga livsmiljöer för fisk och andra djur. Den ekologiska statusen i biflödet till Osbäcken kommer därför inte försämrats utan snarare förbättras om föreslagna åtgärder genomförs. Stenmur längsgående sydvästra plangränsen avses bevaras, planbestämmelse införd. Dispens biotopskydd är beviljad av Länsstyrelsen 2018-06-13.

Arkeologi

Noteras.

12. Trafikverket

Flera av de synpunkter som Trafikverket påpekade i samrådsskedet har behandlats på ett tillfredsställande sätt. Trafikverket har däremot vissa synpunkter som kvarstår.

Trafik

Kommunen anger genom PM: Trafikanalys Skra Bro (daterad 2016-04-28) att det kan behövas ett körfält för "fri" höger för fordon från Kongahällavägen mot Björlandavägen, om trafiken ökar med 10 % över prognos. Trafikverket anser därför att det är viktigt att plankartan inte möjliggör en eventuell anläggning av detta körfält. Det är inte sagt att det omöjliggörs men Trafikverket kan inte avgöra om det möjliggörs och detta måste därmed förtydligas.

Trafikverket anser att kommunen bör hålla parkeringstal till ett absolut minimum för att begränsa köbildning. Kommunen anger att planförslaget ska följa p-tal för dålig tillgång till kollektivtrafik. Senare i planbeskrivningen anges att tillgängligheten med kollektivtrafik är god. Trafikverket anser att om tillgängligheten med kollektivtrafik är god ska det även reflekteras i vilka p-tal som väljs. Detta för att uppmuntra till ett hållbart resande från planområdet.

Dagvatten

Trafikverket kan från bifogat material inte uttyda huruvida kommunen planerar att nyttja diken tillhörande Trafikverkets vägar för avvattningsområdet. Trafikverket vill betona att vägens diken endast är gjorda för avrinning från vägen. Trafikverket har inte möjlighet att ta emot dagvatten från andra.

Avtal

Kommunen och Trafikverket har haft fördjupade diskussioner kring överlämning av väghållningskap samt åtgärder på statligt vägnät. Detta är reglerat i ett avtalsförslag. Trafikverket vill trycka på att avtal måste vara undertecknad av samtliga parter innan planen kan gå till antagande. Trafikverket ser fram emot fortsatt deltagande i ärendet.

Kommentar:

Högerkörfält för fordon från Kongahällavägen mot Björlandavägen säkerställs inom plankartan med ett extra utrymme avsatt inom allmän platsmark, ett utsnitt med trafikförslag inkluderat framtida högerkörfält redovisas till plankartan och illustrationskartan. Trafikverkets diken nyttjas inte för avrinning planområdet. Avtal om finansiering, drift, iordningställande av erforderliga åtgärder inom trafikverkets vägrättsområde kommer tecknas mellan kommunen och Trafikverket innan antagande.

13. SGI Statens geotekniska institut

I PM geoteknik, Förprojektering påtalas att lerans sensitivitet inom området överlag är obestämmd. Sensitiviteten har bestämts genom konförsök i en punkt vid Skra bro i en utredning av Gatukontoret från 1972. Lera är där mellan- till högsensitiv. Det påtalas dock i en utredning av Gatukontoret från 1980. att högsensitiv lera (St 70-100) har påträffats inom närområdet. I Fastighetskontorets utlåtande påtalas att "sensitiviteten har uppmätts till mellan 10 och 70 vilket medför att kvicklera finns inom området". Kompletterande undersökningar av lerans sensitivitet har inte utförts i senare utredningar. SIG bedömer att förekomsten av kvicklera inom området ej är klarlagd och att denna risk behöver utredas i planskedet. Förekomst av kvicklera har stor påverkan på skredriskbedömningen inom planområdet och kan därför inte förskjutas till projekteringskedet.

Gränsvärden för tillfredställande stabilitet är i PM stabilitet för Osbäcken valda till $F_c = 1,5$ och $F_{komb} = 1,4$, vilket motsvarar lägsta säkerhetsfaktor inom spannen för respektive analys i detaljerad utredningsnivå.

SGI anser att den eventuella förekomsten av kvicklera påverkar denna bedömning. Om det inte kan utslutas, genom kompletterande fältundersökningar, att kvicklera förekommer inom området bör gränsvärdena för tillfredställande stabilitet höjas för att beakta denna osäkerhet. Beräkningar av markstabiliteten har utförts i tre sektioner mot Osbäcken. Beräkningarna visar att lägsta beräknade säkerhetsfaktorer i sektion 1 är $F_c = 1,5$ och $F_{komb} = 1,45$. Förekomsten av kvicklera påverkar valet av gränsvärden för tillfredställande stabilitet och därmed bedömningen av stabiliteten inom detta område. SGI anser att frågan ska klarläggas.

I PM stabilitet, Osbäcken beskrivs erosionen i Osbäcken, "Längs större delen av sträckan saknas erosionsskydd och erosion pågår. Bar jord, ursköljda rotsystem och mindre släpp i strandkanten syns framförallt längs bäckens ytterkurvor". Vidare beskrivs erosionens omfattning vara "ringa till måttlig". Det går dock inte att läsa hur detta har beaktats i planen. SGI efterfrågar förtydligande av hur erosionen bedöms påverka detaljplanens stabilitet under bebyggelsens förväntade livslängd. Det bör noteras att Osbäcken inte ingår i planområdet så SGI vill därför lyfta frågan om hur eventuella åtgärder kan omhändertas i planen.

I PM geoteknik, Förprojektering kontrolleras stabiliteten för en bäck som kommer anläggas i planområdets västra del. Som beräkningsförutsättningar valdes bäckens släntlutning till 1 :3, en bottennivå på +3,0 samt ett minsta avstånd mellan parkeringen och bäckens släntrönn på 1 m. SGI kan inte se att dessa förutsättningar, som är avgörande för stabiliteten mot bäcken, har säkerställts i planen.

Som beräkningsförutsättning har en utbredd marklast på 20 kPa valts inom områden som planeras att bebyggas. Denna last motsvarar inte belastningen från föreslagna bebyggelse på 5 eller 6 våningar - utan förutsätter pålning till fast botten och begränsade uppfyllnader till ca 1 meter. SGI anser att det är lämpligt att införa denna lastrestriktion i plankartan för att säkerställa att beräkningsförutsättningarna för stabilitetskontrollen också gäller vid planens genomförande.

I planbeskrivningen har stabiliteten kommenterats. Där anges att "det finns få beräkningssektioner med endast översiktliga beräkningar som visar varierande resultat. Enligt skredkommissionens och IEG:s rekommendationer skall minst en detaljerad utredning utföras för planläggning av området". SGI vill påtala att de geotekniska förutsättningarna, inklusive stabilitetsförhållandena, ska vara klarlagda innan detaljplanen antas - inte hänskjutas till projekteringsskedet.

I den kompletterande dagvattenutredningen rekommenderas anläggning av ett fördröjningsmagasin inom parkeringsytan väster om Kongahällavägen. Det saknas dock en bedömning om hur ett dagvattenmagasin påverkar stabiliteten mot den planerade bäcken väster om parkeringsytan. Illustrationsritningen redovisar också diken som passerar genom planområdet. Stabiliteten för föreslagna diken hanteras ej i planen. SGI önskar förtydliganden avseende detta.

Risken för bergras och blocknedfall kommenteras i Fastighetskontorets geotekniska och bergtekniska utlåtande. I rapporten anges att "då berget är sprick- och blockfattigt finns ingen risk för blockutfall". SGI har inga invändningar mot denna bedömning.

Kommentar:

PM Geoteknik förprojektering Skra bro, Tyréns, 2016-11-25, har framtagits, samt dialog med SGI har förts utifrån det reviderade planförslagets högre exploatering om ca 600 bostäder och den uppdaterade geoteknikutredningen.

Kompletterande geotekniska utredningar har utförts. Stabilitetsberäkningar Tyréns 2018-02-02 samt 2018-04-05, med beräkningar av ytlast på 15 kPa för parkeringsytor visar att säkerhetsfaktorn är högre än kraven. Parkeringsytan måste ha ett avstånd på minst en meter från bäckkrön för att uppfylla kraven på stabilitet. Väster om bäcken medger planen en ridväg. Med beräkningsresultat som redovisas i tabell 2 (med 15 kPa belastning) dras slutsatsen att kraven på stabilitet uppfylls även för ridvägen under förutsättning att den anläggs minst 1 m från bäckkrön. Angående fördröjningsmagasinen vid pendelparkeringen så bör dessa anläggas och utformas så att vattenflödet inte riskerar att erodera den naturliga jorden mellan magasinet och bäcken. Avståndet mellan magasin och bäckkrön bör uppgå till minst 1 m.

För att säkra planområdet mot ras till följd av pågående erosion rekommenderas att lägga ut erosionsskydd vid gc-bro och vid den skarpa ytterkurvan, för lokalisering av dessa områden, se figur 2 i PM Pågående erosion, Tyréns 2018-07-05. Erosionen bedöms inte akut hota befintliga anläggningar. Erosionsskyddsåtgärderna utförs i samband med genomförandet av detaljplanen för att säkra det nya planområdet. I samband med projektering och utförande av föreslagna erosionsskydd får dess tekniska livslängd bedömas och med den som grund planeras för framtida kontroller. I utredning Naturmiljöanpassningar, Tyréns 2018-03-15, rev 2018-04-26, framgår hur denna typ av erosionsskydd ska genomföras som skapar kantzoner vilket gynnar den biologiska mångfalden.

För stabiliteten inom naturmarken i väster, visar stabilitetsberäkningar av Tyréns att stabiliteten är tillfredställande, naturmarken sluttar endast svagt åt norr. Säkerhetsfaktorer för hela planområdet har höjts och utredningen har utgått från att de är lika, ett flertal beräkningar visar att stabiliteten är tillfredställande för blivande förhållanden, detaljerad utredning för planläggning.

Angående stabiliteten för nya markbelastningar på grund av att bebyggelsen höjts 1-2 våningar: All bebyggelse behöver grundläggas till fast botten eller berg och kommer därmed inte att generera några marklaster som kan påverka stabiliteten oavsett antal våningar husen får. Inga markhöjningar planeras. Lasten 20 kPa för markbelastningar i utförda stabilitetsberäkningar är en säkerhetslast för att kontrollera att marken klarar viss oförutsedd belastning, vilket den gör.

Stabiliteten för både nuvarande och blivande förhållanden för den nya detaljplanen har redovisats och marken anses lämplig att bebyggas på ett sådant sätt planen medger. I samband med byggnadslov kommer det att krävas en platsspecifik geoteknisk utredning för att fastställa ett lämpligt

och slutgiltig grundläggningssätts av blivande exploatering. Rekommenderad säkerhetsnivå uppfylls för en detaljerad stabilitetsutredning avseende nyexploatering (planläggning) enligt IEG Rapport 4:2010.

14. Vattenfall

Har inga synpunkter då de inte har några anläggningar i området.

Kommentar:

Noteras.

Sakägare

Sakägare i form av bolag, myndigheter, föreningar etc. har namngivits. Personnamn har inte skrivits ut, utan skrivs som "fastighetsägare" för att möjliggöra att samrådsredogörelsen publiceras på kommunens hemsida. Uppgifter om personnamn som är kopplade till yttrandena finns på Stadsbyggnadskontoret.

15. Sakägare Kvisljungeby 3:96

Framför att detaljplanen inte ska inkräkta på dennes privata mark, att ridväg och bäck stannar inom kommunal mark.

Kommentar:

Beaktas, planområdet har minskats och ridväg samt bäcken ska rymmas inom kommunal mark.

16. Sakägare Emils väg Kvisljungeby 3:101

Anser att planförslaget innebär en alltför extrem byggnation med hänsyn till miljön och omgivningskaraktär. Framför att byggnadshöjder fortfarande är alltför höga. Från samrådet 2015 framkom också ett massivt missnöje där de boende runtomkring anser att planförslaget innehåller en för hög exploatering. Både med hänvisning till vad som passar in i landskapet och med tanke på trafiksituationen i stort. Trots detta framhärdat ni & går vidare med förslaget i princip oförändrat. Anser det respektlöst mot dem som bor här och visas liten hänsyn från samrådet.

Anser att genom att bygga enligt förslaget i Skra Bro förstörs de värden som gör Björlanda och dalen unik. Kommunen nämner i olika sammanhang värdet av att "bevara kulturvärden" i bebyggd miljö, att "bevara & varsamt utveckla" det kulturella, historiska och arkitektoniska arvet. Det talas också om "hänsynsfull utformning" och att komplettering skall ske "restriktivt & värnas i kustnära områden", detta framstår som ett hån och okänslighet för dem som bor här. Fastighetsägaren har valt den här platsen att bo på just för att det är lantligt och vill inte se det förstöras.

Fastighetsägarna är inte emot en utveckling men den skall ske betydligt mer varsamt, anser det ett feltänk att bygga så omfattande i en vägkorsning. Ser stora problem med tung trafik som ska ta sig förbi bostadsområdet varje dygn, skapas sämre vistelsemiljöer utan störningar från luftföroreningar och trafikbuller, samt trafiksäkerhetsrisker då barn och ungdomar skall korsa trafikflödet från detta nya området söder om Björlandavägen för att ta sig till och från Skolan norr om vägen.

Anser analysen av trafiksituationen på Björlandavägen som bekräftade att det fanns utrymme för ytterligare trafik är inaktuell. I rapporten Trafikutredning för Torslanda, da-

terad 2014-06-11 konstateras ökad trafik med köer i rusningstid på såväl Kongahällavägen som Björlandavägen från Juni 2013 då Södra Låssbyvägen stängdes av och att de boende efterfrågar åtgärder. Trafiken har ökat mycket ytterligare sedan dess. Vill se en aktuell analys av Björlandavägen som också tar hänsyn till de ökade trafikströmmarna. Trafiken från all framtida utbyggnad skall passera genom området då detta är enda vägen till staden. Är tveksam till kapacitet och om lösningen är framtidssäkrad.

Konstaterar att det saknas solstudie i samrådsmaterialet, därmed kan inte förslaget bedömas fullständigt samt en analys som bekräftar att förslaget lever upp till Boverkets riktlinjer för solljus samt där särskilt solförhållandena beaktas för ålderdomshemmet och för de redan boende på Emils väg 6.

Ålderdomshemmet ligger inklämt som en lägre byggnad innanför de höga husen och mot skolan, vilket innebär i princip ingen naturutsikt alls för dessa människor. Det blir begränsat med solljus och tillkommande störande ljud. "Rörelse vid skolan" innebär egentligen mopedbuller från högstadieskolan. Angående placering av höghusen i förhållande till enplanshus på Emils väg, fastighetsägarens enplanshus är direkt angränsande till området med idag fri sikt och vill inte ha höga hus i direkt närhet av bostaden. Är irritat flera hus på fyra våningar onödigt nära omkring fastighet, ägare önskar öka avståndet tex genom att lägga parkeringar närmast samt flytta bort de höga husen så långt som möjligt. Det finns också zoner med lägre hus irritade ytterligare söder om fastighet, fastighetsägaren ber därför återigen byta plats på zonerna med de höga husen.

Fastighetsägare begär också att ha kvar vägservitut orörd med egen utfart till Björlandavägen och motsätter sig planer att stänga av in/utfart.

Fastighetsägare förväntar sig att ledningsrätt hålls orörd. Om det ändå byggs ut så stort så ser denne liten vilja att bo kvar i enplanshus inringad av höghus och föreslår i så fall att också fastighet Kvisljungeby 3:101 omfattas av detaljplanen så att det även där kan placeras ett 5 våningshus.

Kommentar:

Syftet med detaljplanen är att komplettera bebyggelsen i dessa delar av Hisingen med ett centrum med bostäder i form av både flerbostadshus och enbostadshus. Det är viktigt att koncentrera bebyggelsen kring befintliga kollektivtrafikstråk och genom en förtätning skapas även ett bättre underlag för lokal service och handel. Planbeskrivning och gestaltungsprogram beskriver den tillkommande bebyggelsen som modern trädgårdsstad och inte som stadsmässig eller alltför urban, se även inledande sammanfattning. Torget är utformat för att locka liv och rörelse med god kontakt till busshållplatser och gångstråk.

Plankartan har reglerats ytterligare efter granskningskedet. Prickmark har utökats så avståndet till ny bebyggelse närmast fastigheten har utökats samt våningsantalet har sänkts med 1 våning från fem till fyra våningar för byggnad närmast fastighet.

Solstudie har framtagits inom planarbetet samt har även kompletterats till att omfatta midvintertid enligt önskemål. Solstudien visar att fastighetens solförhållanden påverkas i viss omfattning av planerad tillkommande bebyggelse, dock är bedömningen att det inte är så stor påverkan att det kan betraktas som en betydande olägenhet för fastighetsinnehavaren.

Äldreboendet kan inte placeras nära de stora vägarna då det är svårt att klara bullerkra-ven när det är enkelsidiga lägenheter. Placeringen är istället vald med närhet till lokal grönska och det liv och rörelse som finns nära skolan och stråk inom planområdet.

Ledningsrätt bibehålls genom plankartebestämmelse. Trafikverket har bedömt att utfart och anslutningen mellan Emils väg och Björlandavägen behöver stängas i samband med genomförandet av detaljplanen. Med hänsyn till hastighetsgräns, trafikmängd och vägens funktion kan Trafikverket av framkomlighets- och säkerhetsskäl inte godkänna två anslutningar till Björlandavägen så nära varandra som den befintliga vid Emils väg och den i detaljplanen föreslagna nya anslutningen. Den nya anslutningsvägen förordas, då en hastighet om 50 km/h kan hållas på en kortare sträcka mellan anslutningen och korsningen Björlanda-/Kongahällavägen samt närheten till nämnda korsning i sig har en hastighetsdämpande effekt.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

17. Boende på Torslanda Mellangård

Anser att bostadsbyggnader inom kvartersmarksområde enligt bilaga till yttrandet, kv som angränsar till befintlig bebyggelse öster om aktuellt planområde begränsas till maximalt två våningar för att ansluta till kringliggande befintlig enplans-bebyggelse. Vidare önskar de även att en avskärmande trädridå sparas mot fastighet Kvisljungeby 3:32. Bilaga bifogad.

Kommentar:

Noteras. Bebyggelsens karaktär och våningshöjder har efter samrådet bearbetats och de tidigare punkthusen har borttagits till förmån för lägre hus av gårdshuskaraktär. Husen inom kv S3 är nu 4-5våningar och belägna nedan berg som tar upp viss nivåkillnad.

18. Boende på Smedkullen

Efterfrågar kommunalt vatten och avlopp samt framför önskemål att bygga ett mer stationerat gatukök.

Kommentar:

Noteras. När torget byggs ut finns möjlighet att etablera sig i de nya verksamhetslokalerna.

19. Boende på Inez Svenssons väg

Anser att ur trafiksynpunkt bör man öka kapaciteten på både Kongahällavägen samt Björlandavägen och bygga en ny tvärförbindelse innan beslut tas om ytterligare byggnation i området. Anser att det minsta man behöver göra är att uppdatera trafikutredningen med aktuella trafikmängder från 2017 där man ser över hela sträckan från Björlandavägen/Hisingsleden till Torslandavägen/Öckeröleden. Detta då trafiksituationen ändrats till det sämre.

Kommentar:

Noteras. Trafikutredningar är uppdaterade, se även tidigare kommentarer.

20. Boende på Vigörvägen

Är emot den planerade byggnationen och anser att trafiksituationen på Björlandavägen är kaotisk på morgnar och eftermiddagar samt att trafikala lösningar krävs innan dess det byggs något mer i områdets närhet.

Kommentar:

Noteras. Trafikutredningar är uppdaterade, se även tidigare kommentarer.

21. Boende på Mangårdsvägen

Anser att dagens Björlanda präglas av en tydlig historisk kontinuitet som odlingslandskap och kulturlandskap med en varsam arkitektonisk utformning i byggnader som smälter in i omgivningarna. Den planerade föreslagna bebyggelsen har en urban utformning som medför alltför stor negativ påverkan för kulturmiljön och det är en alltför stadsmässig planläggning som ej passar in i sammanhanget.

Planområdet är beläget vid en oerhört känslig plats i den öppna dalgången för Osbäcken. Den trafikanläggning som Skra Bro utgör idag har bidragit till en barriäreffekt som delar Osbäckens dalgång i två delar. Det är därför viktigt att eventuella höga byggnader koncentreras till planområdets södra del. På detta sätt undviks att dalgången byggs igen ytterligare.

Anser att även helhetsperspektiv saknas, där även kommande etapper ingår, att tas ett helhetsgrepp över allt som sker i området och utveckla en plan med prioriteringar samt tidsätta aktiviteterna. Saknar en redovisning av skolornas- och fritidsanläggningarnas situation med avseende på platsbristen som redan idag råder. Saknar även den viktiga överfarten från "Torslanda till Bulycke" utifrån trafikperspektivet och hur den kommer att påverka situationen runt Skra bro / korsningen Björlandavägen-Norrleden som idag är mycket besvärlig. Saknar info om nödvändiga rondeller vid utfarterna från Kronängen och Skomakargården till Kongahällavägen.

Anser busshållplatsen kan ligga enligt förslaget men en undergång för gångtrafikanter är nödvändig till den västra delen med parkeringen och gångbana ur säkerhetsperspektiv. (speciellt för barnen som skall till Björlandagården från det nya området). Ser kapaciteten på den föreslagna pendelparkeringen om ca 260 platser som otillräcklig.

Anser att det är helt oacceptabelt att enligt förslaget bygga 5-våningshus längs Kongahällavägen och Björlandavägen och 4-våningshus inom "kvarteret", oförenligt med de intentioner som angetts i översiktsplanen för Göteborgs kommun. Möjligtvis kan 2-våningshus accepteras i planområdet för att även fortsättningsvis hjälpligt behålla den befintliga landskapsbilden och karaktären i området. Om något högre bebyggelse önskas kan de eventuellt läggas invid höjden i den östra / södra delen av området. Hänvisar till utdrag ur översiktsplanen och till den fördjupade översiktsplanen för Björlanda. Anser att ingen hänsyn tagen till kulturmiljön samt skolor, förskolor, trafik och fritidsaktiviteter.

Kommentar:

Noteras, se även tidigare kommentarer.

22. Boende på Stallvägen

Anser att vägnätet inte är anpassat till denna befolkningsökning.

Kommentar:

Noteras. Trafikutredningar är uppdaterade, se även tidigare kommentarer.

23. <Boende på Skomakaregården

Anser att ett totalstopp för all byggnation bör införas i området tills trafiksituationen både gällande bilism och kollektivtrafik är utklarad. Anser att utredningen från 2013-14 underskattade grovt digniteten av den trafikinfarkt som redan nu råder.

Kommentar:

Noteras. Trafikutredningar är uppdaterade, se även tidigare kommentarer.

24. Boende på Lilla Fågleviksvägen

Framför två synpunkter, dels att Björlandavägen och Kongahällavägen inte är anpassat till dagens trafik, dels hur staden planerar att lösa säkerheten för barnen i skolan och köerna in till centrum. Ställer sig frågande till att staden bygger ett nytt närcentrum när Amhult och Torslanda Torg redan finns, båda två anses otroligt dåligt planerade och boenden uttrycker oro att samma misstag görs igen. Ett nytt resecentrum löser inte dagens problem och lyfter heller inte Torslanda. Anser att med ovanstående idé är risken att det skapas ett nytt Backaplan dömt att misslyckas. Anser att Amhults torg är lika utspritt som Backaplan och Torslanda Torg är lika charmigt som Selma i Backa.

Kommentar:

Noteras, se även tidigare kommentarer.

25. Boende Skomakaregården

Anser sig vara emot all byggnation kring Skra bro. På grund av att det snart inte finns någon natur kvar överhuvudtaget samt all ökad trafik som ett sådant bygge skulle medföra. Trafiksituationen är redan hemsk som den är just nu utan byggnation i Skra bro.

Kommentar:

Noteras, se även tidigare kommentarer.

26. Boende på Gamla Lillebyvägen

Anser att höga byggnader inte har i detta området att göra, det är en av de sista "landsbygdsområden" som finns kvar i göteborgsområdet - stora delar utgör kulturella områden. Är inte emot byggnation av bostäder som anpassas in till miljön men anser 3-5 våningar härute är alltför högt och inte anpassat till omgivning. Anser det bör införas krav på våningshöjd om max 2 våningar. Angående kollektivtrafik anser den boende att det finns bra och fungerande kollektivtrafik som med små anpassningar kan bli ännu bättre. För boende som reser till Göteborg centrum fungerar det bra i nuläget. Framför att väldigt många arbetar på AB Volvo lastvagnar och på Volvo Cars, och till dessa två stora arbetsplatser finns ingen kollektivtrafik att tillgå. Ser att faktorer som tidseffektivitet och närhetsprinciper gör att folk hellre tar bilen till arbetet då förutsättningar saknas för att ta buss eller cykel till de större arbetsplatserna.

Anser planförslaget bristfälligt då skolor/förskolor/hälsovård inte finns inplanerat, endast en mindre matbutik. Befintliga skolor/förskolor kommer inte att räcka till och är helt anpassade till den befintliga mängden boende. Den befintliga lilla bäcken utgör tillväxtplats för havsöring, boenden anser det fel att leda om bäcken i en känslig miljö och att bäcken bör fredas.

Bostadskulturen i Skra Bro utgörs av gårdar där människor levt i gemensamma sammanhang utan behov av torg, boenden vill att denna miljö består, att hänsyn tas till den typen av miljö och att en torgmiljö som inte hör hemma här. Gällande parker och miljö, anser boenden att det finns tillräckligt god tillgång till promenadområden inkluderat Hisingens parken.

Kommentar:

Noteras. Bostäderna har justerats efter samrådet och bebyggelsemiljön är studerad för att skapa en god anpassning till natur- och kulturlandskap. Parken med lekmiljö utgör ett tillskott för Björlanda då det idag råder brist på lekplatser, den är även främjande ur pedagogiskt syfte för Trulsegårdsskolan. Se även tidigare kommentarer.

27. Boende på Sjömarksvägen

Är mycket positiv till hela Skra bro-projektet, men lite orolig över trafiksituationen på Björlandavägen från Skra bro och förbi Hisingsleden. Redan idag kan det uppstå stillastående trafik strax efter Skra bro. Boendens förslag tills dess att permanent planskild trafikplats vid Björlanda/Hisingsled samt Sörredsvägen är klar, är att det ordnas med separat körfält på Björlandavägen några 100 meter före infart till Sörredsvägen, samt separat påfart in på Sörredsvägen i riktning volvo (utan trafikljus). Detta tror boenden skulle ta topparna av trafikstockningar. När så småningom det påbörjade Volvomotet vid Hjuviksvägen/Sörredsvägen blir klart kan detta bli en avlastningsväg in mot Lundbytunneln och Älvsborgsbron. Detta förslag har även lämnats till Trafikverket, våren 2017.

Kommentar:

Noteras, se även tidigare kommentarer.

28. Boende på Skomakaregården

Uttrycker oro för att de nya planerade bostäderna vid Skra Bro, att trafiksituationen förvärras i området. Redan idag riskerar boenden att stå i kö ca 10 minuter på Björlandavägen på väg till jobbet. Ibland börjar köerna redan strax efter Trulsegårdsskolan. Framför att det ibland är nästan omöjligt att komma ut på vägen från Skomakaregården ut till Kongahällavägen utan att orsaka trafikfara. Med fler bostäder behövs rondeller eller rödljus vid alla korsningar och hastigheten sänkas ordentligt. Boenden cyklar ofta och gärna på sommarhalvåret, men tar på vintern bilen. Tidsaspekter avgör, trafikbelastningen är hög i rusningstrafik morgon och eftermiddagar, framför även att folk upplever mycket irritation inför allt nytt som byggs utan större översyn av trafiksituationen. Anser det viktigt att staden ordnar en tvärförbindelse samt gör en planskild korsning mellan Björlandavägen och Hisingsleden, först då kan det planeras bostäder för fler Björlanda/Torslandabor.

Kommentar:

Noteras, se även tidigare kommentarer.

29. Boende på Ruggestensliden

Boende är för en exploatering av Ska Bro och ser det trevligt med ett litet centrum på lagom avstånd ifrån hemmet. Framför följande synpunkter: Det är inte okej med 5 våningar, max 3,5 våningar är okej. Man kommer mötas av en vägg när man kör ut mot havet och man behåller definitivt inte den lantliga karaktären som man vill uppnå enligt planen. Trevåningshus i trä behåller den lantliga miljön. Innan en exploatering påbörjas måste trafiksituationen i Björlanda lösas. Det görs lämpligast med att man bygger den planerade planskilda korsning mellan Björlandavägen och Norrleden. Idag är det ofta kö hela vägen mellan Skra Bro och Norrleden på morgonen. De som ska köra ut från Trulsegårdsvägen har svårt att komma ut på morgonen idag, en rondell skulle hjälpa. Anser att ingen hänsyn har tagits till dessa kommentarer för de boende i närområdet.

Kommentar:

Noteras, se även tidigare kommentarer.

30. Boende på Skomakaregården

För fram planeringsförutsättningar och tidigare villkor som utformades inför Skra Bro förtätning under 1980-talet då våningshöjderna var lägre än i nuvarande planförslag. Anser att förutsättningar inte tillvaratagits samt att nuvarande förslag inte omhändertar den lantliga miljön utan motsvarar en storstadsmiljö. Hänvisar till tidigare planeringsinriktning om att byggnation inte får ske på åkermark. Framför bullerproblem är ett återkommande problem från Säve, och att en ersättning till återvinningsstation behövs. Anser exploateringen blivit för hög, att trafiken kommer att öka markant och att det krävs ombyggnationer av vägnätet, Björlandavägen, Sörredsvägen för en fungerande trafikföring.

Kommentar:

Noteras, se även tidigare kommentarer. TÖP anger avgränsningsområden för att främja bevarande, bruk och identifiera olika värden av jordbruksmark i Göteborg. Aktuell planområde omfattas inte av dessa men gränisar till avgränsningsområdena.

31. Boende på Nansensgatan

Anser förslaget är olämpligt med etablering av ett närcentrum och mötesplats med handel, kontor och service. Framför risk för ökad belastning på vägar och gator i området in mot Göteborgs centrum och övriga större arbetsplatser samt risk för jordbruks- och kulturlandskapet, vid etablering av ny stadsbebyggelse långt utanför centrum. Anser att de boende i ett område ofta inte i särskilt hög grad handlar eller använder de tjänster som erbjuds på det lokala torget, utan gör det någon annanstans. För fram att alternativet, att inte vidareexploatera, riskerar istället att leda till att det nya centrumet utvecklas till ett ödligt förtorstorg. Menar att stadsnära jordbruksmark istället borde värnas, eftersom det kommer att bli allt viktigare i framtiden, både av miljö och ekonomiska skäl. Björlanda är det enda oexploaterade stycket jordbruksbygd vid kust som finns kvar i Göteborgs kommun, som dessutom ligger lättillgängligt till för boende på Hisingen. Anser ingen anledning finns att exploatera ännu ett område på Hisingen eftersom det redan finns gott om förorter som skulle må bra av att förtätas, exempelvis Backaplan, Biskopsgården och Länsmansgården. En förtätning inom redan etablerade områden skulle underlätta lokal handel, ge underlag för tätare kollektivtrafik och dessutom göra andra satsningar ekonomiskt möjliga. Om man dessutom varierar bostadsbyggandet och får in olika sorters människor i redan existerande områden minskas segregationen och tryggheten för de boende ökar. Skra bro ligger inte inom den del av kommunen som Göteborgs stads byggnadsnämnd har pekat ut för den här typen av etableringar.

Kommentar:

Noteras, se även tidigare kommentarer.

32. Boende på Linas Lycka

Anser att trafiksituationen är ohållbar redan idag, trafiken ökar i takt med att stora bostadsområden har byggts och ingenting har investerats i infrastruktur, varken i nya vägar samt inga nya tvärförbindelser vilket gjort att trafiken på Björlandavägen har ökat ännu mer. Anser kollektivtrafiken otillräcklig. Vill se ett uppförande av ett bullerskydd för att få ner ljudet från trafiken till en uthärdlig och hälsosam nivå. Är även kritisk till antal våningar på flerbostadshusen, anser att höjden kan försämra boendekvalitet och inskränka solinstrålningen.

Kommentar:

Noteras, se även tidigare kommentarer.

33. Boende på Ruggstensliden

Anser att den planerade bebyggelsen blir allt för hög och inte passar i miljön. Till granskningen har inte antalet planerade våningar sänkts, utan på de flesta ställen höjts till ytterligare en våning. Synpunkten kvarstår att det blir en typ av bebyggelse som inte finns någon annanstans i omgivningarna. Anser kollektivtrafiken otillräcklig, svart express-bussarna överfulla. Bussturerna till t.ex. volvo-området avgår ca 2 gånger/timme under rusningstid, med 1 byte på vägen och väntetid vid bytet, sker därför pendling med bil till sådana arbetsplatser. För dem med utfart mot Björlandavägen vid Trulsegård, är det redan i nuläget svårt att komma ut på Björlandavägen under vissa tider. Särskilt efter införandet av trängselskatten, eftersom trafiken ökade efter det till följd av att flera trafikanter väljer annan väg efter det. Trafikutredningen som refereras är utdaterad. Den predikterar felaktigt en reducerad trafikmängd efter trängselskattens införande. I realiteten har trafikmängden ökat till ohållbara nivåer både vid rondellen i Skra bro, men även på Björlandavägen vid korsningen mot Sörredsvägen vilket inte behandlas alls i materialet. Anser trafiksituationen behöver utredas med rimliga antaganden om framtida trafikmängd.

Kommentar:

Noteras, se även tidigare kommentarer.

Revideringar

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det med följande ändringar är lämpligt att gå vidare med förslaget. Revideringar innebär utöver justeringar och förtydliganden i planbeskrivning att geoteknik- och dagvattenutredningar har kompletterats och förtydligats, motiveringar till upphävande av strandskydd förtydligats, en solstudie för påverkan av solförhållanden för befintlig bebyggelse inom planområdet, samt förslag till kompensationsåtgärder och varsamhetsåtgärder för natur inom och utom planområdet. Berörda fastighetsägare har informerats om revideringen. Eftersom revideringen inte innebär någon väsentlig ändring av förslaget erfordras inte någon ny granskning.

Karoline Rosgardt
Planchef

Lena Hasselgren
Planarkitekt



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Paula Franco de Castro
Kulturgeograf
010-22 44 784
paula.franco.de.castro
@lansstyrelsen.se

Yttrande
2017-11-01

Diarienummer
402-33598-2017

Sida
1(6)

Göteborgs Stad
sbk@stadsbyggnad.goteborg.se

Granskningsyttrande över detaljplan för Handel, Bostäder m.m. i Skra Bro inom stadsdelen Björlanda i Göteborgs kommun, Västra Götalands län

Handlingar daterade 2017-08-29 för samråd enligt 5 kap 22 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900)

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen **inte** kan accepteras och att den därför kan komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Länsstyrelsen ser det som synnerligen viktigt att de geotekniska förutsättningarna klarläggs och att stabiliteten säkerställs. Planen behöver även säkerställa att möjligheten att uppnå MKN för vatten (avseende både ekologisk och kemisk status) inte äventyras. Vidare behöver risken för översvämning belysas tydligare liksom strandskyddsfrågan enligt nedan.

Kommunen behöver även lämna ett förtydligande om det är några åtgärder till följd av planen som innebär markavvattning och ytterligare vattenverksamhet, samt beakta Länsstyrelsens synpunkter med avseende på biotopsskydd och arkeologi.

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar att:

- Bebyggelse blir olämplig för människors hälsa och säkerhet med avseende på markens stabilitet och översvämning
- Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten inte följs
- Strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser

Geoteknik

Statens Geotekniska Institut (SGI) har lämnat ett yttrande (daterat 2017-10-25) över föreliggande plan. Planområdet, samt kringliggande mark, berörs bland annat av kvicklera. I Osbäcken konstateras det att erosion pågår. SGI påpekar att stabilitetsförhållandena inom planen inte är utredda i tillräckligt hög grad för planskedet och att detta behöver kompletteras innan antagande. Likaså behöver det visas att områden (som exv Osbäcken) utanför

Postadress:
403 40 GÖTEBORG

Besöksadress:
Södra Hamngatan 3

Telefon:
010-224 40 00

Webbadress:
www.lansstyrelsen.se/vastragotaland

E-post:
vastragotaland@lansstyrelsen.se

planområdet som kan påverka planområdets stabilitet i dag och över tid är stabila. Planen behöver också säkerställa stabiliteten med godtagbara planbestämmelser. Länsstyrelsen gör ingen annan bedömning än SGI och hänvisar till SGI:s yttrande i sin helhet. SGI:s yttrande bifogas.

Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten

Osbäcken (SE641045-126412) omfattas, som konstateras i planbeskrivningen, numera av miljökvalitetsnormer för vatten. Det är därför viktigt att kommunen visar att dagvattenhanteringen och övriga åtgärder i bäcken inte riskerar att påverka MKN både avseende ekologisk och kemisk status.

De hydromorfologiska kvalitetsfaktorererna "Konnektivitet i vattendrag" och "Morfologiskt tillstånd i vattendrag" som ingår i den ekologiska statusen är klassade med otillfredsställande status. Klassningen är otillfredsställande eftersom djur och växter saknar naturliga livsmiljöer i strandzonen då stora delar av svämplanen utgörs av aktivt brukad mark och/eller anlagda ytor. För Osbäcken innebär det att det morfologiska tillståndet och konnektiviteten i vattendraget inte får försämrats. Med tanke på SGI:s synpunkter och påpekade brister i handlingarna ovan är det i nuläget oklart om erosionskydd behövs i Osbäcken. Detta behöver därför klargöras och om så är fallet behöver det också säkerställas att dessa erosionskydd kan utformas på ett naturanpassat sätt och utan att påverka MKN för vatten negativt.

Bäcken inom planområdet som planeras att grävas om är ett biflöde till Osbäcken och omfattas inte av MKN men åtgärder i bäcken kan indirekt påverka Osbäcken. Bäcken har inventerats och lek- och uppväxtområden för öring har konstaterats vilket måste beaktas vid eventuell kulvertering och flytt av bäcken. En försämring av ytor för lek- och uppväxtområden för öring kan eventuellt påverka MKN i Osbäcken. Detta gäller direkta fysiska ingrepp som kulvertering, bortgrävning av bra lokaler för öring och nedtagning av skuggande träd. Hur påverkar dagvattenhanteringen flödessituationen i bäcken efter planens genomförande? I dagvattenutredningen föreslås att allt dagvatten avleds till en utsläppspunkt i den nordvästra delen av parkeringen. Hur påverkar detta flödet i bäcken uppströms, vid öringens lek- och uppväxtområden?

Det är angeläget att avsätta en tillräckligt bred naturmark längs bäcken för att bland annat skapa förutsättningar för skuggande vegetation.

Strandskydd

Länsstyrelsen ser inte att det finns särskilda skäl att upphäva strandskydd inom allmän plats "NATUR". Av planbeskrivningen framgår att placeringen av pumpstationen är väl avvägd och att särskilda skäl för upphävande av strandskyddet finns i detta fall. Vidare är den administrativa bestämmelsen om upphävande av strandskydd på plankartan otydlig. Det framgår inte av

plankartan vilket strandskyddat område som upphävandet avser. Detta kan avhjälpas genom att exempelvis lägga in en separat figur på plankartan som visar vilket område som strandskydd upphävs inom och en administrativ bestämmelse "Strandskydd upphävs enligt figur". Med bakgrund av ovanstående är det inte heller lämpligt att använda illustrationen från sid 27 i planbeskrivningen som figur på plankartan. För pendelparkeringen används som särskilt skäl att området **delvis** är ianspråktaget och att det är ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området. Kommunen behöver tydligare beskriva och motivera varför behovet inte kan tillgodoses utanför strandskyddat område.

Översvämningsrisker

I PM modellering/konsekvensbeskrivning Skra Bro anges att den västra delen av planområdet idag troligtvis fungerar som en översvämningsyta för den undersökta bäcken. Troligen är orsaken att trumman under Kongahällavägen är underdimensionerad.

Modellen som gjorts visar på att en omgrävning med ökade trundimensioner ger en förbättrad situation. Översvämmingen blir liten och sker på platser som inte ligger i direkt anslutning till byggnader eller vägar. Det flöde som studerats är dock ett 50-årsflöde. Vid kartering av översvämningsrisk från vattendrag anser Länsstyrelsen att minst ett 100-årsflöde ska studeras och utgöra underlag vid planering av området

Synpunkter på granskningshandlingen

Översvämming

Det finns en analys och ett förslag på hur ytvatten kan ledas och samlas upp vid extrema nederbördstillfällen. Det tas upp i planbeskrivningen där det bland annat anges att marken från olika kvarter bör luta åt ett visst håll och leda vatten till bland annat diken längs Björlandavägen och Kongahällavägen. I dagvattenutredningarna finns även förslag på detaljutformning med kantsten för att leda ytvatten rätt. Frågan är viktig då området utgörs av lera med stor mäktighet och således dåliga infiltrationsmöjligheter. Det är viktigt att denna fråga hanteras i det fortsatta arbetet. En upplysning borde finnas på plankartan om att hänsyn ska tas till skyfall vid utformning/höjdsättning av området.

Trafik- och vägfrågor

Trafikverket har lämnat ett yttrande (daterat 2017-10-25) över föreliggande plan. Länsstyrelsen hänvisar till Trafikverkets yttrande i sin helhet, men vill särskilt understryka vikten av att hålla nere p-talen för att uppmuntra till ett hållbart resande från området och för att hålla nere belastningen på väginfrastrukturen både lokalt och i stort.

Buller

Bostäderna i området bedöms uppfylla Trafikbullerförordningens värden (SFS 2015:216). Länsstyrelsen bedömer att planbestämmelsen uppfyller

kraven i Trafikbullerförordningen. Eftersom området längs Kongahällavägen och Björlandavägen är mycket bullerstört är det bra att kommunen arbetar vidare med bullerskyddande åtgärder för att boendemiljön ska bli god, t ex med att trafiken begränsas och hastigheter hålls nere.

Strandskydd

På sid 27 i planbeskrivningen står att Osbäcken har ca 100 meter strandskydd. Rätt är att Osbäcken nedströms rondellen vid Skra bro har 100 meter strandskydd både på bäckens norra och södra sida. Uppströms rondellen har strandskyddsgränsen anpassats på den sträcka som berörs av planen på så sätt att strandskyddets utbredning på bäckens södra sida begränsas av Björlandavägen. På norra sidan av bäcken råder 100 meter strandskydd.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Markavvattning

Kommunen behöver i planbeskrivningen förtydliga om det är några åtgärder som innebär markavvattning. Markavvattning är förbjudet i Västra Götalands län. Tillstånd söks hos Länsstyrelsen och dispens kräver särskilt skäl.

Vattenverksamhet

I handlingarna är det oklart i nuläget om erosionskydd behövs i Osbäcken. Om behövs innebär detta en vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken.

Biotopskydd

Fastighetskontoret har ansökt om biotopskyddsdispens för borttagande av diken. Under biotopskyddsärendets gång har det visat sig att även stenvägg behöver tas bort och ansökan har kompletterats i denna del. Länsstyrelsen har begärt komplettering avseende motivet för att ta bort stenvägg på en längre sträcka än vad som verkar nödvändigt utifrån plankartan. Då över 400 meter diken behöver läggas igen har Länsstyrelsen även begärt komplettering i form av redogörelse för vilka rimliga åtgärder som vidtagits för att minimera påverkan på dikena. För den skada som trots hänsyn ändå uppkommer vid ingrepp i biotopskyddade miljöer ställer Länsstyrelsen normalt sett alltid krav på kompensation. Länsstyrelsen har därför även begärt komplettering avseende vilka kompensationsåtgärder som kommunen föreslår. Kompensation är i sig inte ett särskilt skäl för dispens. Länsstyrelsen har i samrådsyttrandet upplyst om att det i naturinventeringen som hör till planhandlingarna framgår att det i närområdet finns groddjursvatten i behov av restaurering och att det skulle kunna vara en lämplig kompensationsåtgärd. Även anläggande av grodtunnlar under lokalgatan till nästa etapp (utanför planområdet) mellan område 8 och 9 kan utgöra kompensation.

Handläggningen av dispensansökan avvaktar för närvarande komplettering från kommunen och ärendet är alltså inte avgjort ännu. Planen går inte att genomföra i sin nuvarande form utan dispens för borttagande av stenvägg och diken. Det är därför olämpligt att anta planen innan dispensärendet är avgjort.

Länsstyrelsens synpunkter från samrådet (dnr 402-3732-2015 daterat 2015-04-13) avseende påverkan på artskyddade groddjur och deras livsmiljöer kvarstår.

Arkeologi

Länsstyrelsen har ställt krav på en arkeologisk slutundersökning av fornlämning RAÄ Björlanda 631:1 som ska verkställas innan exploatering sker och efter det att planen vunnit laga kraft.

Detta beslut har fattats av planhandläggare Anna Hendén efter föredragning av Paula Franco de Castro. I den slutliga handläggningen har även företrädare från natur-, vatten-, miljöskydd-, landsbygd- och samhällsavdelningen /Länsstyrelsens Tvärgrupp Göteborg, medverkat.

Anna Hendén

Paula Franco de Castro

Detta beslut har bekräftats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

Bilaga för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från SGI, daterat 2017-10-25

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från Trafikverket, daterat 2017-10-25

Kopia till:

Trafikverket

SGI

Länsstyrelsen/
Naturavdelningen
Miljöskyddsavdelningen
Samhällsavdelningen
Landsbygdavdelningen
Vattenavdelningen