

Platsbedömning luft

Detaljplan för – verksamheter vid Sörredsvägen inom stadsdelen Björlanda

Ungefärligt planområde:



Framtagen av

Stadsbyggnadsförvaltningen: (Linus Sandberg)

Miljöförvaltningen: Christine Achberger och Erik Svensson

Beskriv planens inriktning så långt som möjligt, inklusive trafik vilket kan erhållas från trafikkontoret.
Beskriv så långt som möjligt:

- Platsen:
 - Planens inriktning – vad ska byggas?
 - Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en utveckling av verksamheter i närheten till de industrier och verksamheter som finns etablerade i närområdet. Inriktningen för verksamheterna är lager och logistik.
 - Beskriv platsen (t.ex. tätbebyggt, glesbebyggt, stadsmiljö)
 - Planområdet är beläget vid Sörredsvägen i höjd med Kålserefs Industriområde på Hisingen cirka 8 kilometer nordväst om Göteborgs centrum och cirka 5 kilometer norr om Arendals hamn.
 - Planområdet utgörs huvudsakligen av skogs- och jordbruksmark och gränsar till Sörredsvägen i öster. På andra sidan Sörredsvägen finns även ett större logistikområde.
 - Topografin i området (t.ex. plan terräng, ligger området på en höjd)?
 - Planområdets terräng karakteriseras av huvudsakligen skogsklädda fastmarkspartier med förekomst av berg i dagen. Mellan dessa partier förekommer flacka sedimentfyllda dalgångar som används som åker- och ängsmark.
 - Beskriv omkringliggande bebyggelse (kvarterstruktur, punkthus). Hur höga är befintliga byggnader? Hur bred är vägen? I vilket väderstreck går vägen?
 - Planområdet är med undantag för en bostadsfastighet obebyggt. I nära anslutning till planområdet ligger Kålserefs by som består av uppskattningsvis 8 bostäder och ett antal ekonomibygnader. Väster och söder om planområdet finns ytterligare bostadsfastigheter, men dessa avgränsas av naturmark och ligger på ett avstånd mellan 150 och 250 meter till planområdet.
 - Infoga gärna bild/karta över detaljplanen. Se bild på kommande sidor.
- Trafiksituationen:
 - Stora och mindre vägar i närheten av planområdet
 - Direkt anslutning till Sörredsvägen, men med närhet till John Bunyans väg, Hisingleden samt Björlandavägen.
 - Trafikmängder
 - Se bilaga, Trafikanalys som underlag för miljöbedömning samt bilderna på kommande sidor.

- Tillgänglighet med kollektivtrafik

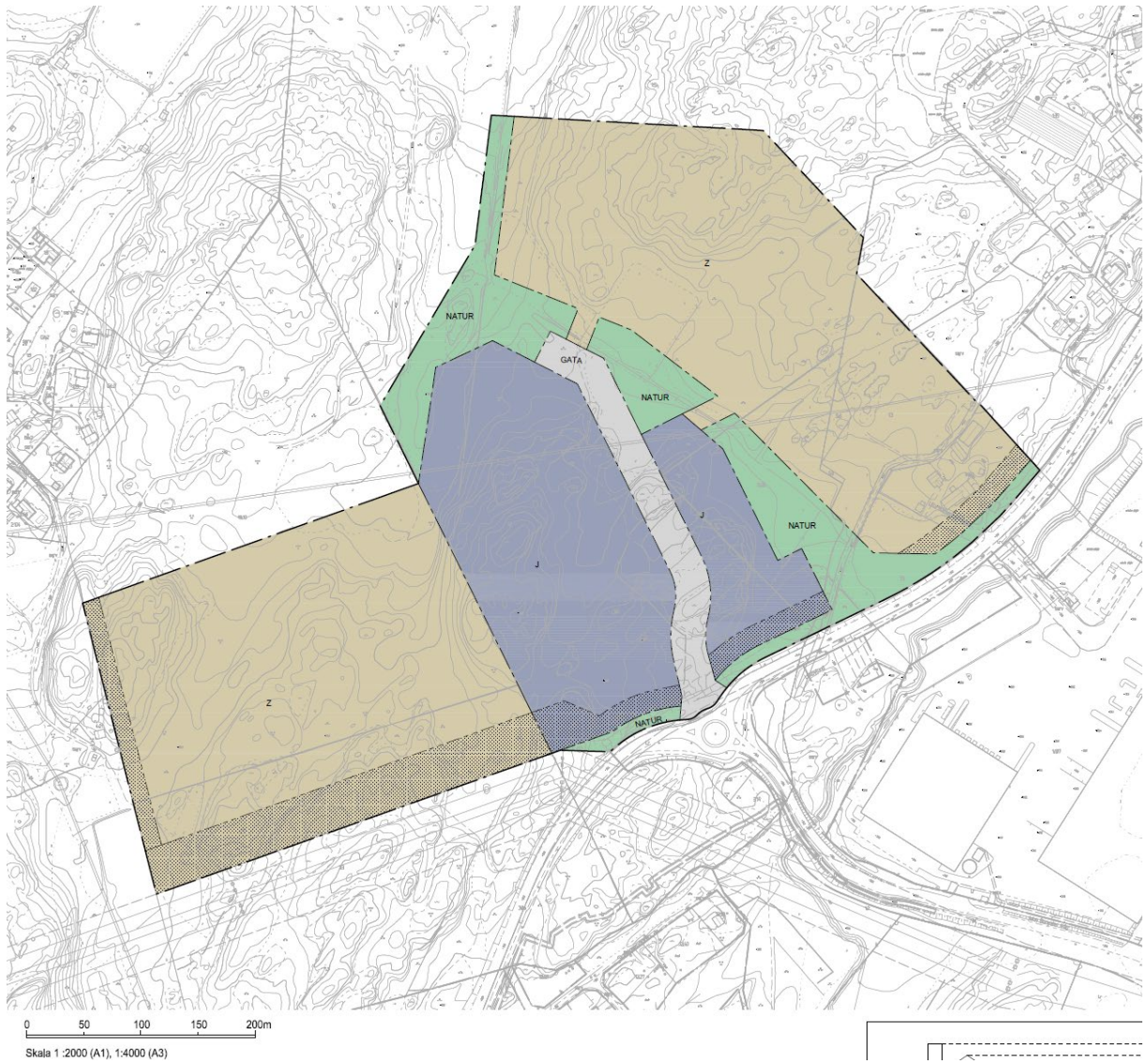
- I närhet till området finns kollektivtrafikhållplatserna Kålsered (vid Sörredsvägen) och John Bunyans väg (vid John Bunyans väg). Här trafikerar linje 179 och 159 (båda högtrafiklinjer). Cirka 1,5-2,0 km norrut vid Björlandavägen finns kollektivtrafikhållplats som trafikeras av linje 22. Anslutning till cykelnätet finns via Sörredsvägen. Även John Bunyans väg inrymmer en gång- och cykelbana.



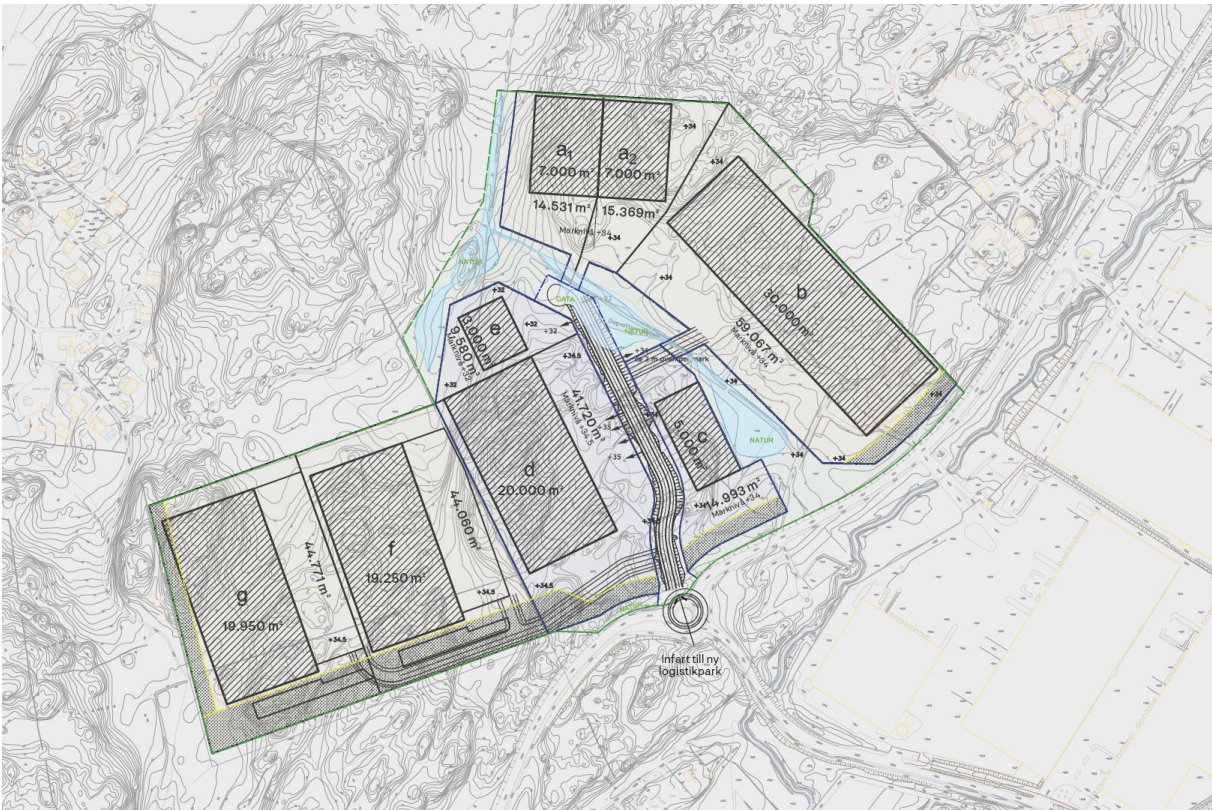
Kollektivtrafikhållplatser (röda punkter) och cykelbana (gröna och rö

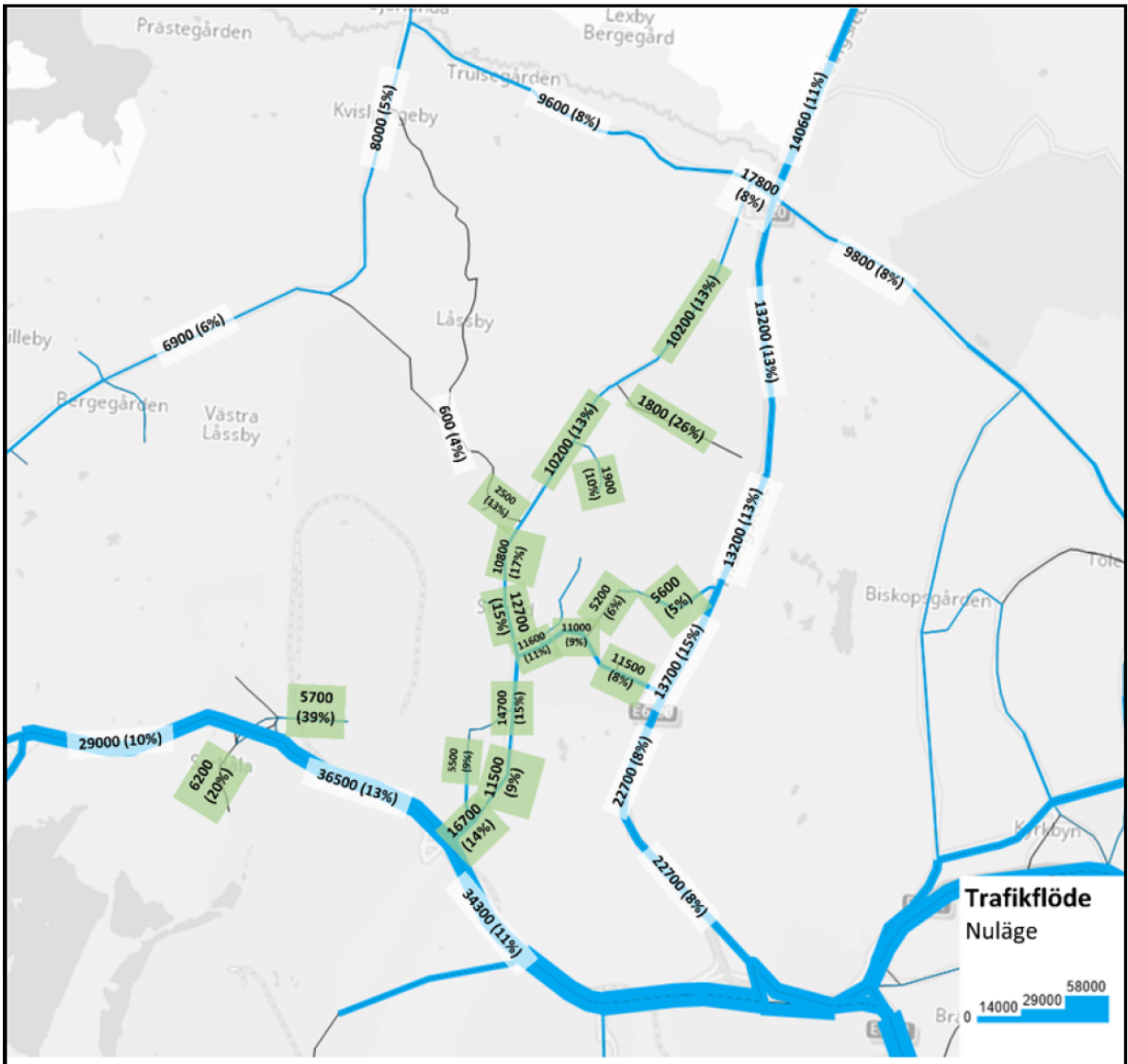
- Hur många fler fordonsrörelser prognosticeras att planen bidrar med?/Hur kommer den aktuella planen att påverka trafikmängden inom och utanför planområdet?
 - Se bilaga, Trafikanalys som underlag för miljöbedömning samt bilderna på kommande sidor. Uppskattningsvis genererar området cirka 1500 fordonsrörelser varav 35% är tung trafik.
- Planerade trafikåtgärder? P-tal? Kommer trafikeringen förändras över tid?
 - Oklart.
- Andra föroreningskällor: Finns andra föroreningskällor i området (t.ex. industrier, värmekraftverk, tunnelmynning)?
 - Inte inom planområdet.
- Bifoga aktuella luftutredningar i närområdet om sådana finns. Ange under särskild rubrik.
 - Finns inga

Utkast plankarta:

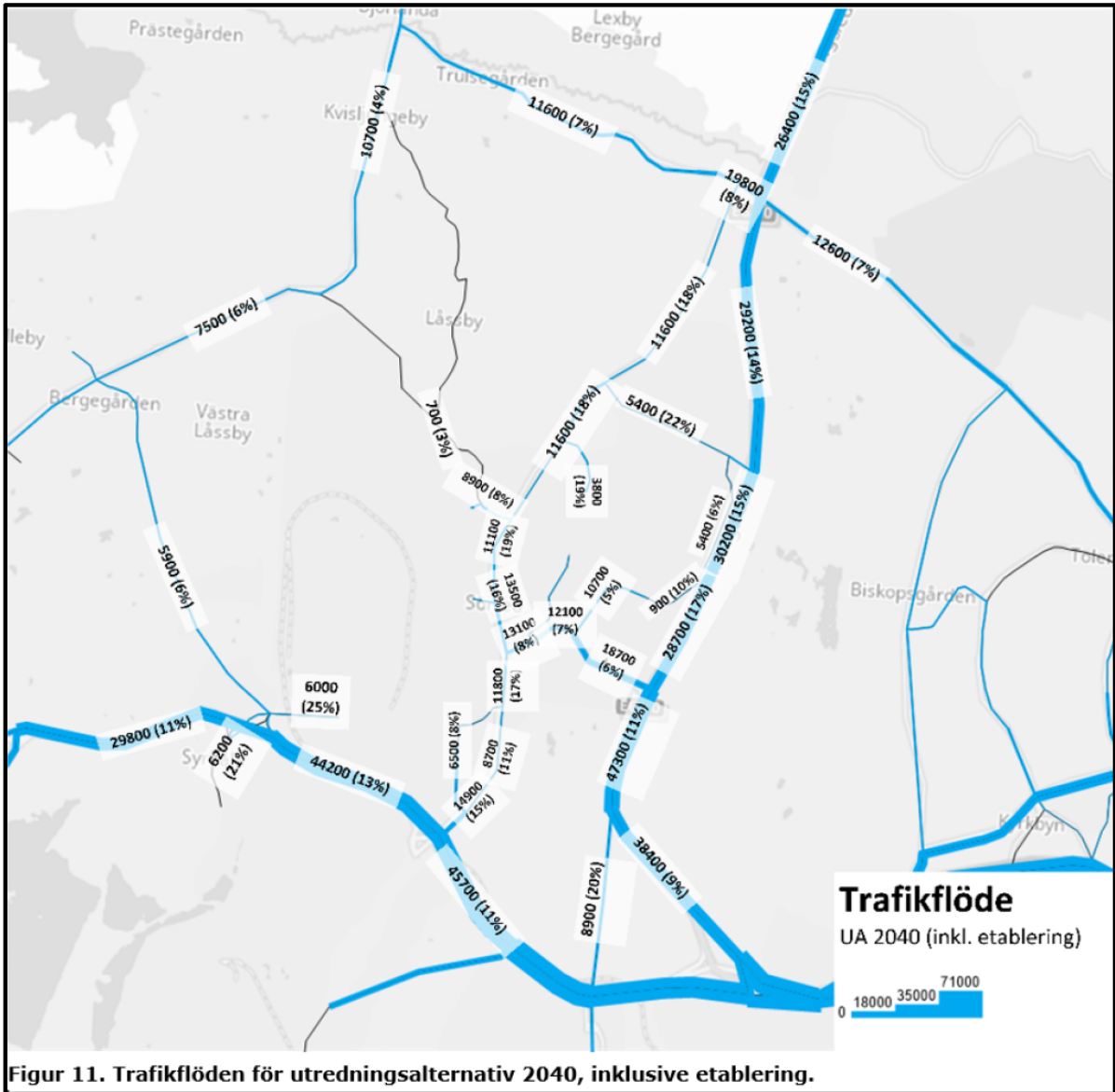


Bebyggelseförslag: cirka 112 000 kvm bebyggelse





Figur 2. Sammanställning av trafikmätningar för Torshälla, trafikmätningarna redovisas som ÅMVD. Trafikmätningar markerade med grön box är gjorda i november 2021, mätningar markerat med grått är från 2017 – 2019.



Dessa trafiksiffror har legat till grund för denna utrednings bedömda trafik i scenario 2040.



Figur 1 Bedömd trafik på det lokala vägnätet till följd av detaljplanen, siffrorna avser ÅMVD och andel tung trafik inom parantes.

Exploateringsalstringen har i kommande scenarier fördelats ut på det övergripande vägnätet så att 15% av trafiken kör söderut på Sörredsvägen, 15% kör norrut på Sörredsvägen och resterande 70% nyttjar John Bunyans väg österut. Detta har bedömts utifrån ruttval enligt trafikmodell från tidigare analys samt en manuell bedömning av felaktiga ruttval i denna.

Scenario 2040

Som utgångspunkt för detta scenario har ”scenario 2040, inkl. etablering” från tidigare analys för Dp Pressvägen använts, se kap 1.2.3. Till de flöden som denna analys redovisar har den aktuella detaljplanens tillkommande trafik adderats.



Bedömning av risk för överskridande av MKN (MF)

Luftkvaliteten på platsen

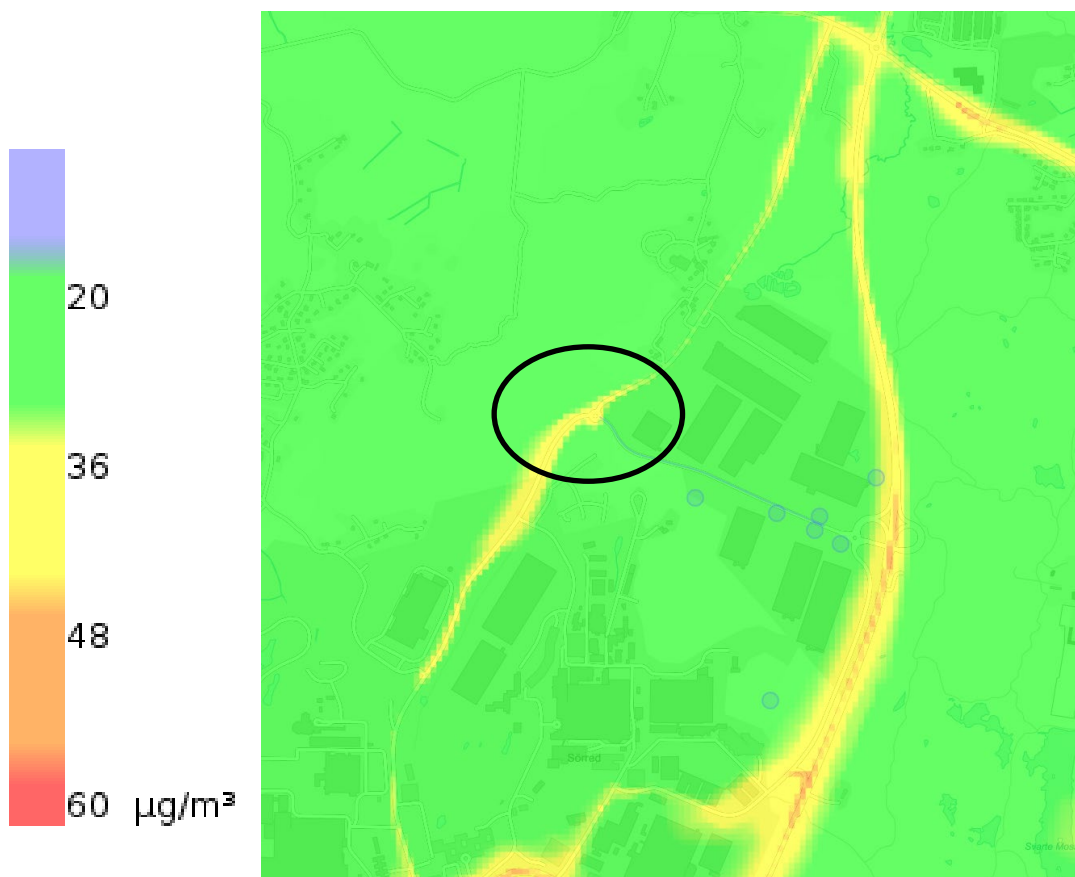
Bedömningen ska innehålla en platspecifik bedömning av luftkvaliteten. Följande punkter ska undersökas och beskrivas för att få en helhetsbild av läget:

1. Uppmätta halter (om mätningar finns i området)
2. Relevanta beräkningar i närområdet (från de två senaste åren)
3. 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 klart underskrider miljökvalitetsnormernas gränsvärden i planområdet. För 98-percentilen av dygnsmedelvärden är gränsvärdet $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$. I anslutning till vägen och på körbanan förekommer halter upp till ca $42\text{--}45 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Nedan visas beräknade halter för år 2018.



Kvävedioxidhalter (98-percentil dygn) för år 2018 enligt miljöförvaltningens översiktliga beräkningar. Cirkeln visar ungefärligt planområde.

Trafiken i och runt området kommer visserligen öka, och därmed även halterna, men marginalen upp till gränsvärdena är – bortsett från i nära anslutning till vägen - ändå så pass stora att risk för överskridande av miljökvalitetsnormerna inte finns.

För den framtida utvecklingen av luftsituationen är det av stor vikt att prioritera andra färdstätt till området än personbil. En framtida utökning av verksamhetsområdet kan försvåras vid en försämrad luftsituation orsakad av ökad trafik.

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 överskrids på platsen).** Kräver mer komplicerade beräkningar.

Inga ytterligare utredningar av luftkvaliteten behövs.