Logistikcentrum vid Hisingsleden

Miljökonsekvensbeskrivning till detaljplan

2010-02-09

Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

Beställare:	Göteborgs stadsbyggnadskontor
Projektledare:	*Fredrik Andersson/Peter Elofsson/Britt Kjellberg*
Konsult:	Ramböll Sverige AB, Göteborg,031-335 33 00
Uppdragsledare:	*Thomas Grönlund*
Medverkande:	*Katharina Nyström (Landskapets karaktär, Landskapsbild)*
	Lars Ekström/Andreas Novak (Buller)
	Karin Sjöberg och Sivan Bergenstein (Layout)
	Ulf Pålsson/Åsa Westman (Kartor)
Uppdragsnummer:	*61440618789*
Dokument-ID:	*V:\44\06\618789\2_ALLM\RAPPORTER\LC_bok.indb*
Framsida:	*Planområdet mellan Hisingsleden och Sörredsvägen med Volvo Personbilar och Göteborgs hamn i bakgrunden*
Foto:	*Thomas Grönlund*
Flygfoto:	*Per Petersson, Healthy Graphics*

Logistikcentrum vid Hisingsleden

Miljökonsekvensbeskrivning till detaljplan

2010-02-09

Innehåll

Sammanfattning **6**

1 Inledning **8**
1.1 Bakgrund 8
1.2 Syfte med detaljplanen 8
1.3 Uppdraget 8
1.4 Tidigare utredningar och beslut 9
1.5 Krav på miljöbedömning 14

2 Avgränsning av MKB **15**
2.1 Geografisk avgränsning 15
2.2 Innehållsmässig avgränsning 15

3 Studerade alternativ **16**
3.1 Nollalternativet 16
3.2 Alternativa platser 16
3.3 Alternativa utformningar 18
3.4 Studerade men bortvalda alternativ 18

4 Beskrivning av planförslaget **20**

5 Beskrivning av bevarandeintressena **25**
5.1 Översiktlig beskrivning av området 25
5.2 Naturmiljö 30
5.3 Kulturmiljö 36
5.4 Friluftsliv 40
5.5 Landskapsbild 41

6 Hälsa och säkerhet, nuvarande förhållanden **43**
6.1 Buller 43

7 Konsekvenser för bevarandeintressena **50**
7.1 Naturmiljö 50
7.2 Kulturmiljö 54
7.3 Friluftsliv 56
7.4 Landskapsbild 56

8 Konsekvenser för hälsa och säkerhet **57**
8.1 Buller 57
8.2 Luftkvalitet 59

9 Åtgärder som ingår i planförslaget för att undvika negativa konsekvenser för miljön **62**

10 Möjliga åtgärder **63**

11 Sammanställning och utvärdering 64

12 Beaktande av uppställda miljömål 66
12.1 Begränsad klimatpåverkan 66
12.2 Frisk luft 66
12.3 Levande sjöar och vattendrag 67
12.4 Ingen övergödning 67
12.5 Myllrande våtmarker 68
12.6 Levande skogar 68
12.7 Ett rikt odlingslandskap 68
12.8 En god bebyggd miljö 68
12.9 Biologisk mångfald 69

13 Uppföljning av betydande miljöpåverkan 70
13.1 Syfte med miljöuppföljning 70
13.2 Uppföljning av vattenkvaliteten 70
13.3 Uppföljning av ängs- och hagmarken samt den lilla dammen i det östra skogsbrynet 72
13.4 Biologisk uppföljning i och invid de nya dammarna 72
13.5 Uppföljning av bullret från planområdet 73

Källor 74

Bilaga:
Bullerutredning med bilagor

Sammanfattning

Göteborgs stadsbyggnadskontor har för avsikt att detaljplanelägga det drygt 90 hektar stora området mellan Sörredsvägen och Hisingsleden för verksamheter. Bristen på mark för logistikändamål har gjort att Göteborg tappat viktiga logistiketableringar. Syftet med planeringen är att möjliggöra en utveckling av verksamheter i området till ett effektivt fungerande logistikcentrum. Logistikcentret kommer att omfatta lagring, omlastning och distribution av olika slags gods. Inom detaljplaneområdet kan det även bli aktuellt att etablera lättare service och industriverksamhet i form av förmontering/sekvensering.

Bakom den planerade markanvändningen står Göteborgs hamn AB och Sveafjord AB, som är dotterbolag till Volvos fastighetsföretag Volvo Realestate Corp. Båda intressenterna har behov av logistiketableringar för att stödja hamnens och Volvos verksamhet, för vilket det idag finns brist på mark.

Även om ett reservat för järnväg finns redovisat i planen, är osäkerheten stor om/när en järnväg kan anslutas till planområdet. Godset till och från logistikcentrum bedöms därför komma att fraktas med hjälp av lastfordon på väg åtminstone till en början. Verksamheterna inom planområdet har bedömts medverka till cirka 3 500 fordonsrörelser per dygn, varav 1 200 är med lastbil. En del av verksamheterna kan vara sådana som flyttar från sina befintliga anläggningar i Göteborg, bland annat från Gullbergsvassområdet, andra är nya eller expanderande verksamheter inom Göteborg. Nästan hela planområdet har i Översiktsplan för Göteborg pekats ut som ett riksintresse för industriell produktion. Den nordligaste delen ingår i stället i riksintresse för kommunikation: luftfart, bullerpåverkat område.

I MKB:n förs ett resonemang kring alternativa lägen för logistikcentrum. Slutsatsen från detta resonemang är att det råder brist på lämpliga platser för logistikcentrum i Göteborg, att många redan är ”upptagna” för andra intressenters behov och att de platser som skulle kunna ses som alternativa lägen ligger längre från Volvo och Göteborgs hamn än det nu aktuella planområdet. Med sitt mycket strategiska läge och under förutsättning att det verkligen blir Volvo- och hamnanknutna verksamheter som etablerar sig inom planområdet, går det möjligen att från miljösynpunkt motivera att det föreslagna planområdet ianspråktas, trots att höga bevarandevärden försvinner. Motivet är ett minimerat transportarbete. Genom en något mindre exploateringsgrad, såsom i Skissförslag A, skulle dock mer av de värdefullaste bevarandevärdena kunna sparas.

I MKB:n jämförs planförslaget med dels ett alternativt utformningsförslag hämtat från programskedet, det så kallade Skissförslag A, samt ett nollalternativ som inkluderar en utbyggnad av den östra hälften av planområdet, där en gällande detaljplan redan finns. Med nollalternativ menas den mest sannolika situation som uppkommer vid ett visst jämförelseår om planförslaget inte genomförs. Jämförelseåret har satts till år 2025, då logistikcentrum beräknas vara fullt utbyggt.

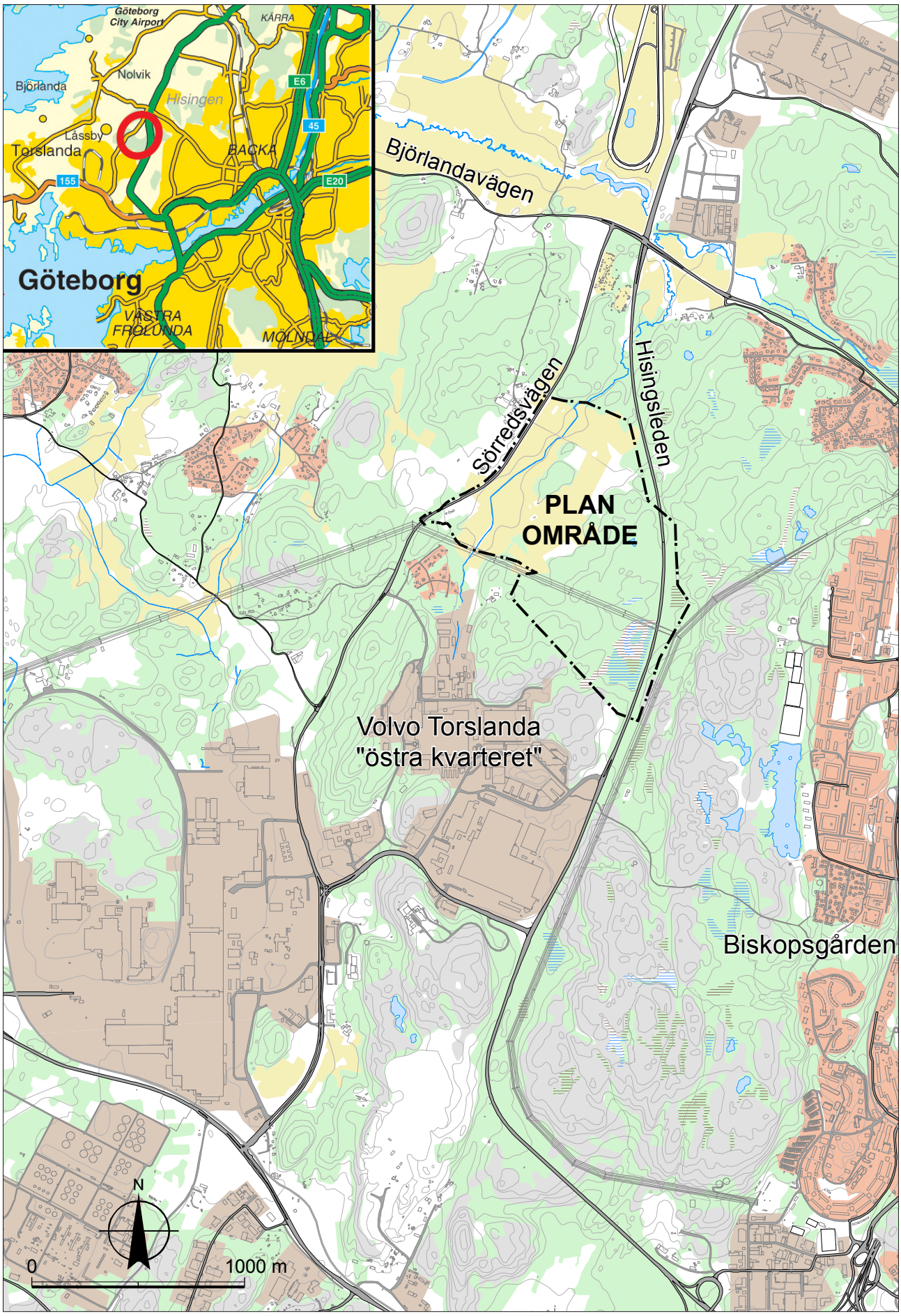
Planbestämmelserna medger endast sådan industri som inte ger ett bullerbidrag som medför att gällande riktvärden för buller överskrids vid närmaste bostäder. Andra störningar, till exempel utsläpp till luft är dock inte reglerade, vilket skulle kunna innebära olägenheter för Kålsereds by och för småstugeområdet i sydväst. Detta avses styras upp i tillståndsprövningar. Vid byggskedet tillkommer bullerstörningar. Däremot bedöms bullerstörningarna på grund av ökade transporter bli marginella.

De negativa konsekvenserna för natur- och kulturmiljön samt landskapsbilden kommer att bli stora i planförslaget, även om åtgärder föreslagits för att minimera dessa. Hela det småskaliga jordbruklandskapet omvandlas och merparten av dess värden, kommer att gå förlorade. Många fornlämningar i form av bland annat boplatser från stenåldern till järnåldern behöver grävas bort och ett stort antal öppna diken, stengärdesgårdar, odlingsrösen med mera försvinner. Den visuella upplevelsen försämras kraftigt och betraktaren får svårt att sätta in Kålsereds by i ett kulturhistoriskt sammanhang.

Kålseredsbäcken och de nyligen anlagda dammarna måste flyttas och utsläppen av föroreningar till bäcken ökar. En viss haltökning av föroreningar, däribland zink, kan förväntas och vattentemperaturen nedströms i Kålseredsbäcken kan komma att öka något, speciellt strax efter anläggandet av de nya dammarna. Man kan därför inte utesluta att negativa konsekvenser kan uppstå på öringbeståndet och andra vattenorganismer i Kålseredsbäcken. Under byggskedet kan allvarliga störningar ske nedströms i bäcken med bland annat fiskdöd som följd. De ökade transporterna medverkar till utsläpp av luftföroreningar längre in mot centrala Göteborg, där luftkvaliteten på vissa platser överskrider miljökvalitetsnormerna. Bidraget är dock mycket litet och det är osäkert hur situationen ser ut på dessa platser år 2025.

Från miljösynpunkt skulle en järnvägskoppling till logistikcentrum vara att föredra. Detta bör dock utredas i ett större sammanhang, till exempel i ett översiktsplanearbete.

Sammanfattningsvis kan sägas att skillnaden på miljökonsekvenser mellan de olika alternativen i hög grad hör samman med i vilken omfattning som man tar i anspråk det småskaliga jordbrukslandskapet. I nollalternativet lämnas detta intakt medan man i planförslaget enbart har möjlighet att bevara det östra skogsbrynet. Skissförslag A lämnar den nordvästligaste delen intakt vilket gör detta alternativ något fördelaktigare än planförslaget, men samtidigt motverkas syftet med detaljplanen i motsvarande grad.



1.1:1 Planområdets läge i Göteborg och på Hisingen.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Området har under mycket lång tid varit bebott och i de lägre delarna uppodlat. 1958 förvärvade Volvo ett stort område mark i Sörredsdalen för att bygga en bilfabrik och 1964 öppnades Volvo Torslandaverken strax söder om planområdet. Alltsedan invigningen har en successiv utbyggnad skett av industrilokaler, kontor och lager. Volvo Torslanda består idag av ett stort antal företag och Volvo har utvecklats till ett av världens ledande bilföretag. Sedan 1999 ägs Volvo Personvagnar, Volvo Car Corporation, av Ford Group.

AB Volvos fastigheter i Torslandaområdet ägs och administreras av Volvos fastighetsföretag Danafjord AB eller deras dotterbolag.

Göteborgs hamn är en av de största hamnarna i Nordeuropa. Man genomför stora satsningar på en utbyggnad i Ytterhamnsområdet och en stor ökning i godsvolymer för RoRo och containergods förutses. Inom 10 år bedöms godsflödena minst ha fördubblats, via bland annat direkta oceanlöp. I samband med utbyggnaden i hamnen skapas behov av stora arealer för omlastning etcetera.

Sveafjord AB, som är dotterbolag till Volvos fastighetsföretag Volvo Realestate Corp, och som äger den östra delen av planområdet, har begärt planläggning av den aktuella marken.

1.2 Syfte med detaljplanen

Göteborgs stadsbyggnadskontor har för avsikt att detaljplanelägga det aktuella området mellan Sörredsvägen och Hisingsleden på Hisingen för verksamheter. Syftet med planeringen är att möjliggöra en utveckling av verksamheter i området till ett effektivt fungerande logistikcentrum. Logistikcentret kommer att omfatta lagring, omlastning, distribution och förmontering/sekvensering av olika slags gods. Lasten kommer åtminstone till en början att fraktas med hjälp av lastfordon på väg.

I Göteborg finns idag ett underskott på planlagd mark som kan användas för logistikändamål och efterfrågan är speciellt stor i det hamnnära området. Denna brist har lett till att Göteborg tappat viktiga logistiketableringar. För att skapa långsiktiga, funktionella och hållbara logistiska anläggningar, som bland annat klarar stora förändringar på marknaden, är det viktigt med en lokalisering av logistikanläggningar i anslutning till trafiknoder med frekventa transportlinjer. Göteborgs Hamn är en sådan trafiknod. I diskussioner med rederier, befintliga och nya, framkommer starka önskemål/karv på att kunna etablera logistikcentra i det hamnnära området med god infrastruktur till hamnen. Bakom den planerade markanvändningen står Göteborgs hamn AB och Sveafjord AB. Som ovan nämnt har de båda intressenterna behov av logistiketableringar för att stödja hamnens och Volvos verksamhet, vilket det idag finns brist på mark för. Inom detaljplaneområdet önskas en etablering av logistikverksamhet samt lättare service och industri. Markägaren Sveafjord AB är fastighetsbolag för AB Volvo, där bland andra Volvo Lastvagnar ingår. Volvo Lastvagnar, som står för en betydande del av verksamheten inom koncernen AB Volvo i närområdet, ligger knappt två kilometer norr om planområdet utmed Norrleden.

Volvo Sveafjord AB och Göteborgs hamn kommer att bilda ett samägt bolag som ska exploatera marken inom planområdet där även den nuvarande kommunala marken ska ingå. Avsikten är att låta de transportföretag som har koppling till Göteborgs hamn anlägga lokaler och utomhusytor för logistikverksamhet inom planområdet. Planområdet kan också vara aktuellt för centrallager för enskilda företag.

Volvo Personvagnar, som är grannar till det nya planområdet, ingår inte i AB Volvo, men ett av syftena med detaljplanen är ändå att Volvo Personvagnar ska kunna lösa sin trångboddhet genom att ta i anspråk en del av planområdet för bland annat logistikverksamhet.

Områdets läge i förhållande till infrastruktur samt dess närhet till Volvo och hamnen gör det till ett mycket viktigt tillskott och komplement till nuvarande verksamhetsområden. Området får en naturlig tillfart från norr via Norrleden, som har kapacitet, vilket gör det lämpligt för verksamheter som alstrar mycket trafik. Tanken är att den ökade trafiken inte ska belasta E6–Lundbyleden–Torslandavägen i så hög utsträckning, se avsnitt 6.2. På föregående uppslag samt i avsnitt 2.1 redovisas planområdets geografiska läge.

1.3 Uppdraget

Flygfältsbyrån har på uppdrag av Stadsbyggnadskontoret i Göteborg tagit fram ett förslag till detaljplan för det aktuella området. I deras arbete har också ingått att göra en trafikutredning.

Stadsbyggnadskontoret har gett Ramböll Sverige AB i uppdrag att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för detaljplanen, en dagvattenutredning samt en systemhandling för dagvattnet från planområdet. MKB-arbetet har skett integrerat med det övriga planarbetet.

Ramböll har anlitat arkeolog Gundela Lindman från

Riksantikvarieämbetet UV Väst som underkonsult för kulturmiljödelarna. I kapitel 2 beskrivs den avgränsning som gjorts för MKB:n.

1.4 Tidigare utredningar och beslut

Översiktsplan 99

Den västra delen av planområdet föreslås i den gällande översiktsplanen användas till utveckling av verksamheter. För den östra delen anges en fortsatt industriell verksamhet. Det nordvästligaste hörnet och nordligaste delen av planområdet, liksom en korridor närmast Hisingsleden i den nordöstra delen är dock undantagna från verksamheter. Området öster om Hisingsleden utpekas som parker, idrotts- och friluftsområden på kort sikt.

Dessutom redovisar översiktsplanen reservat för en eventuell ny sträckning för Hamnbanan på båda sidor om Hisingsleden samt ett stickspår till Volvo söder om Sörredsvägen.

Även för området väster om Sörredsvägen finns planer på att detaljplanelägga för verksamheter. I den fördjupade ÖP:n för Björlanda 2008, som håller på att tas fram, föreslås området för verksamheter.

I Översiktsplan för Göteborg, antagen 2009-02-26, redovisas nästan hela planområdet som ett riksintresse för industriell produktion. Endast den allra nordligaste delen ingår inte. Den ingår i stället i ett riksintresse för kommunikation: luftfart, bullerpåverkat område. Av ÖP:n framgår emellertid också att dessa båda riksintressen inte preciserats vad gäller omfattning och innebörd eller är under utredning.

Nordre älvs mynningsområde, som planområdet avvattnas till via Osbäcken, är utpekat som ett riksintresse för naturvården och yrkesfisket men också som ett Natura 2000-område enligt EU:s fågel- och habitatdirektiv.

Detaljplaner

En detaljplan från 1965 (aktnr FII 3207) gäller för den östra delen av planområdet. Den medger i huvudsak en markanvändning för industriellt ändamål i den sydöstra delen av det nu aktuella planområdet och allmän gatutrafik i den östra delen. Vidare ingår zoner med parkmark samt restriktioner på grund av ledningar och verksamheter som idag är inaktuella.

Förstudie Hamnbana

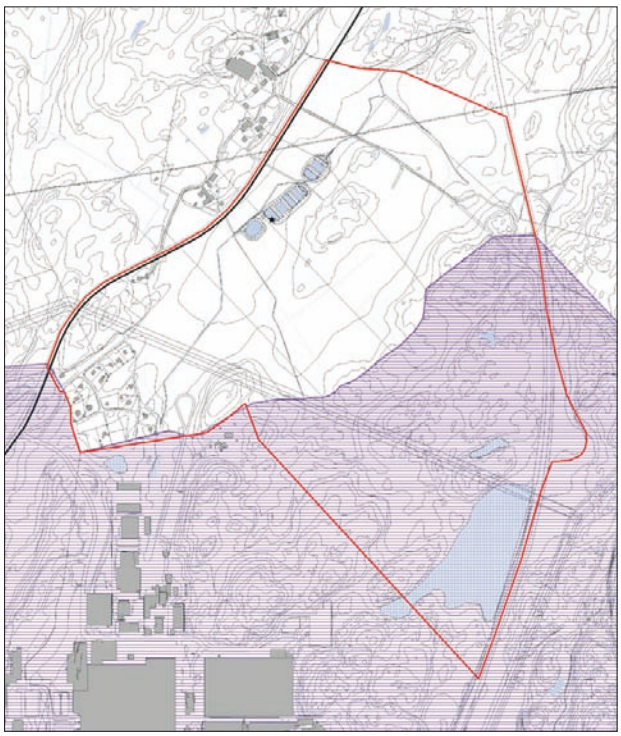
Ett av Hamnbanans alternativa lägen var tidigare utmed Hisingsleden. Detta alternativ kommer sannolikt inte att förverkligas, enligt de senaste uppgifterna.

Program för detaljplan för Logistikcentrum vid Hisingsleden, april 2006

Som ett första steg i det föreliggande detaljplanearbetet har ett program för detaljplan tagits fram för ”Logistikcentrum vid Hisingsleden inom stadsdelarna Björlanda och Sörred”. I programmet beskrivs förutsättningarna för planarbetet, däribland miljöförutsättningarna. Bland annat pekar man på att ett genomförande av planen medför en stor påverkan av kulturvärdena. Även ett antal naturvärden försvinner, men genom att spara ädellövskogsbeståndet norr om planområdet samt behålla gröna korridorer genom området och skyddszoner utmed vägarna hoppas man att kunna spara stora naturvärden.

I programmet uttalas också en risk att viktiga miljöer för vattensalamandrar och fladdermöss går förlorade. Dessa båda djurgrupper har ett starkt skydd i EU.

Vidare tar man i programmet upp frågan om huruvida utbyggnaden av logistikcentret kan medverka till en så stor trafikökning att miljökvalitetsnormerna överskrids på vissa platser i Göteborg, där förhållandena redan är dåliga. Den slutsats man drar, är att trafikökningen visserligen inte är obetydlig, men att bidraget från logistikcentrum inte har någon direkt avgörande roll i om miljökvalitetsnormerna i Göteborg för kvävedioxid och partiklar kommer att överskridas eller inte. Bidraget från trafikökningen är emellertid så pass stort att den tillsammans med övrig trafik riskerar att överskrida miljökvalitetsnormen



1.4:1 Gällande detaljplan (lilamarkerat område).

på vissa platser. Som underlag till denna bedömning ligger en bedömning som Göteborgs miljöförvaltning gjort för fastighetskontoret om effekterna av utbyggnaden.

En exploatering av planområdet bedöms kunna medföra att småhusbebyggelsen samt bebyggelsen väster om Sörredsvägen kan få bullerstörningar. I detaljplaneskedet ska därför en bullerutredning tas fram som beskriver problemet och konsekvenserna.

Det som från miljösynpunkt talar för att platsen är lämplig för lokalisering av ett logistikcentrum, är det strategiska läget med närhet till både Volvo och hamnen. Läget innebär även att redan uppbyggd infrastruktur kan nyttjas, kollektivtrafiken får ett bredare underlag, likväl som annan offentlig service. Detta menar man i programmet är ett steg mot hållbar utveckling.

I planprogrammet gör stadsbyggnadskontoret bedömningen att projektet inte antas medföra en betydande miljöpåverkan, såsom avses i 6 kap 11 § miljöbalken. Det är heller inget projekt som behöver MKB enligt 5 kap 18 § Plan- och bygglagen.

I planprogrammet redovisades två alternativa programskisser, A och B. I båda alternativen var exploateringsgraden stor med god nyttjandegrad av området. Från miljösynpunkt skiljer sig de båda förslagen främst genom att den skogsklädda kullen och de nyligen anlagda dammarna i den nordvästra delen av programområdet sparas i skiss A medan en nordsydlig grön korridor istället sparas/anläggs längre österut i skiss B. I det sistnämnda alternativet flyttas Kålseredsbäcken till ett läge utmed Sörredsvägen och dammarna till den norra utkanten på programområdet.

Planprogrammet har därefter, under perioden 2005-12-07–2006-01-24, varit ute på samråd. Av nedanstående avsnitt framgår svaren från några av de viktiga remissinstanserna.

Yttranden under programsamrådet

I nedanstående avsnitt redovisas en sammanfattning av yttranden från några av de remissinstanser som har en klar koppling till miljöfrågorna i en planprocess. För en beskrivning av samtliga remissyttranden och stadsbyggnadskontorets svar på dessa yttranden, hänvisas till samrådsredogörelsen daterad 2006-04-03.

Länsstyrelsen i Västra Götaland

Länsstyrelsen anser i sitt yttrande att ett genomförande av förslaget kan antas medföra betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning bör upprättas enligt 5 kap 18 § Plan- och bygglagen. Denna bedömning grundas på projektets art och storlek, den totala omdaningen av den befintliga miljön, en beräknad trafikökning som inte bedöms bli obetydlig samt den risk för överskridande av miljökvalitetsnormer på vissa platser som detta projekt tillsammans med övrig trafik innebär.

De efterlyser en mer utförlig analys och beskrivning av hur logistikverksamheten fungerar idag och av alternativa lokaliseringar för ett logistikcentrum. De ställer också frågan om det kan vara aktuellt att på sikt utveckla verksamheten till en så kallad torrhamn med omlastning av gods från järnväg till väg och tvärtom.

Länsstyrelsen förordar att det fortsatta planarbetet utgår ifrån programskiss A, där störst hänsyn till befintlig natur- och kulturmiljö förefaller vara möjlig.

Kulturnämnden

Kulturnämnden anser att exploateringsplanerna medför mycket stora ingrepp i den värdefulla natur- och kulturmiljön och att betydligt större hänsyn måste vidtas än vad programmet idag visar.

Vidare anser Kulturnämnden att omfattande kompensationsåtgärder måste vidtas enligt den av kommunen antagna strategin ”Sans och balans”. Sammanfattningsvis föreslår Kulturnämnden att en kombination av skissförslagen A respektive B i planprogrammet vore att föredra. På så vis skulle flera betydande värden bevaras. De betonar också vikten av att ytterligare undersökningar görs av fladdermusfaunan i området.

Miljönämnden

Miljönämnden anser att aktuell lokalisering ligger bra till geografiskt sett genom närheten till befintlig infrastruktur och hamnen. Området lämpar sig dessutom bäst för verksamheter och industri med avseende på närheten till befintlig industri och buller från Säve flygfält. Dock finns det viktiga naturvärden att ta hänsyn till och bevara i området.

Miljönämnden föreslår att en kombination av skissförslagen A respektive B i planprogrammet vore att föredra. Största möjliga hänsyn till naturvärdena bör då tillämpas. De anser även att en flytt av de nyanlagda dammarna och våtmarkerna inte är miljömässigt motiverat. De anser också att kompensationsåtgärder enligt ”Sans och balans” ska vidtas och riktvärden avseende buller och lämpligt avstånd mellan bostäder och industriell verksamhet måste klaras fram tills småhusområdet kan komma att tas i anspråk för exploatering.

Park- och naturnämnden

Park- och naturnämnden är positiva till ett fortsatt planarbete. Förvaltningen förordar programskiss A framför B, då förslaget innebär att det våtmarksområde som iordningställdes under 2005 kan hållas intakt.

Park- och naturnämnden anser även att det bör finnas en zon av vegetation med en generös bredd även mot Hisingsleden.

Inom området finns idag ett antal ridvägar som nyttjas frekvent och vid en utbyggnad av programområdet kommer behov att finnas för att ersätta dessa ridvägar med nya.

Björlanda–Torslanda hembygdsförening

Hembygdsföreningen visar förståelse för behovet av ett logistikcentrum och förordar alternativ A, då alternativet innebär att reningsdammarna inte behöver flyttas och att endast en mindre del av Kålseredsbäcken behöver ges en ny sträckning. Dessutom kan landskapsbilden mot Sörredsvägen bibehållas och en grön zon skapas mot Sörredsvägen och bostadsbebyggelsen på västra sidan.

Hembygdsföreningen anser att arbetet för att utföra en större del av transporterna till järnväg borde prioriteras högre.

Naturskyddsföreningen

Föreningen betonar att ett genomförande av de pågående planerna skulle ha en klart negativ påverkan på såväl natur- och kulturmiljön som på luftkvaliteten. De anser att programförslaget innebär en betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap 12 § därför bör upprättas.

Naturskyddsföreningen tycker också att alternativa lokaliseringar ska utredas. De betonar vidare att genomförandet av planen skulle innebära att lokaler för skyddad och värdefull fauna skulle förstöras eller påverkas negativt. Beträffande kompensationsåtgärder anser man att de alternativa lokalernas varaktighet bör säkerställas som naturreservat.

Eftersom programförslaget bidrar till att miljökvalitetsnormen för utomhusluft överskrids i Göteborg, påpekar Naturskyddsföreningen att planen inte kan antas. Föreningen anser också att om ett logistikcentrum ska etableras, ska också järnvägsförbindelser av god kvalitet och med hög kapacitet finnas från första dagen.

Byggnadsnämndens godkännande av programmet och den fortsatta inriktningen på planarbetet

Efter programsamrådet har en fortsatt dialog ägt rum mellan intressenterna och stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret samt fastighetskontoret. Med anledning av inkomna synpunkter har handlingarna kompletterats och trafikutredningen reviderats.

2006-04-18 godkände Byggnadsnämnden program för Logistikcentrum vid Hisingsleden, med stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande, daterat 2006-04-03, som grund. I tjänsteskrivelsen ges ett ställningstagande till avvägningen mellan de olika intressena samt motiv till detsamma.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det finns förutsättningar för att gå vidare med detaljplanearbetet och föreslår att en bearbetad skiss B läggs till grund för detaljplanen. Området med småhus i sydvästra delen av programområdet föreslås i programförslaget som reservområde att tas i anspråk i ett senare skede. En detaljplan för småhusområdet görs vid ett senare tillfälle.

Stadsbyggnadskontoret har motiverat sitt ställningstagande med följande:

”Att ta marken i anspråk för ett logistikcentrum innebär konsekvenser för stadsbild, natur och kultur. Kontorets bedömning är dock att exploateringsintresset väger tyngre än natur- och kulturmiljövärdena. Volvo och Göteborgs hamn har stora behov av verksamhetsytor som ligger i direkt anslutning till deras områden. Det aktuella området är väl beläget vid Hisingsleden och har en närhet till såväl Volvo som hamnen, vilket gör platsen mycket strategisk för både stadens och exploatörernas framtida utveckling.”

Mer av motiven till ställningstagandet och idéer om det fortsatta planarbetet redovisas också i kapitel 7 i det godkända planprogrammet. Här anges bland annat följande:

”Intressenterna har poängterat behov av mycket stora horisontella hårdgjorda ytor för logistikcentret. Det är svårt att förena kraven på stora tomtytor med kraven på ett omfattande bevarande. Kompensationsåtgärder enligt strategin ”Sans och balans” kommer att övervägas i det fortsatta planarbetet, dels inom planområdet och dels utanför. Det aktuella området är väl beläget vid Hisingsleden och har en närhet till såväl Volvo som hamnen, vilket gör platsen mycket strategisk för både stadens och exploatörernas framtida utveckling. Därför föreslår stadsbyggnadskontoret att den bearbetade skiss B läggs till grund för detaljplanen.”

Den bearbetade skiss B påminner mycket om skissförslag B, men den gröna korridoren som tidigare låg i

västsluttningen ner mot den uppodlade dalgången, ligger i den bearbetade skiss B något längre västerut, utmed det lilla vattendraget i programområdets centrala del. Detta grönstråk går heller inte lika långt söderut i den bearbetade skiss B.

Under samrådet ifrågasattes även den valda trafiklösningen och därför har en kompletterande trafikutredning genomförts. Den nya trafikutredningen visade att utbyggnaden av ett logistikcentrum inte ensamt motiverar anläggning av en ny trafikplats vid Hisingsleden. Stadsbyggnadskontoret bedömde det viktigt att hålla öppet för en tvärförbindelse via Låssby mot Hisingsleden. I ett bearbetat skissförslag B redovisades utfarter mot Sörredsvägen och ett reservat för en framtida tvärförbindelse via Låssby mot Hisingsleden. Reservatet omfattar också en planskild korsning med Hisingsleden. En slutlig trafiklösning får bestämmas i detaljplanen, menade Byggnadsnämnden.

Yttranden under plansamrådet

I nedanstående avsnitt redovisas en sammanfattning av yttranden från några av de remissinstanser som har en klar koppling till miljöfrågorna i en planprocess. För en beskrivning av samtliga remissyttranden och stadsbyggnadskontorets svar på dessa yttranden, hänvisas till samrådsredogörelsen daterad 2007-09-24.

Länsstyrelsen i Västra Götaland

Länsstyrelsen anser att motiven till att det aktuella området måste tas i anspråk före andra anvisade områden i översiktsplanen tydligt behöver framgå av planbeskrivningen, med tanke på de stora konsekvenser för natur- och kulturmiljön som den föreslagna markanvändningen bedöms bidra till.

Vidare anser länsstyrelsen att skälet till vald utformning så att hela markytan behöver tas i anspråk måste förtydligas, eftersom det valda alternativet förefaller ge störst negativa konsekvenser för miljön. Planen och genomförandebeskrivningen bör utformas så att det ”minst” värdefullaste landskapspartiet exploateras i första hand om detta anses möjligt med hänsyn till logistikändamålet.

Länsstyrelsen delar uppfattningen om områdets strategiska läge för logistikverksamhet men även slutsatsen från MKB:n om att etablering av Volvo- och hamnanknutna verksamheter torde vara det mest motiverade ur miljösynpunkt. Mot bakgrund av samhällets målsättning om ett långsiktigt uthålligt transportsystem och situationen med så höga halter i utomhusluften av kväveoxid så att miljökvalitetsnormerna överskrids i vissa delar av Göteborg, måste området förberedas för en spåranslutning. Detta är ett krav från länsstyrelsen.

Kulturvärdena, bl a fornlämningsbilden, bör analyseras bättre ur ett landskapsperspektiv. En förundersökning ska föregås av en ansökan om borttagande. Stadsbyggnadskontoret bör snarast inkomma med ansökan så att resultaten kan arbetas in i planen i god tid innan utställning.

Kålseredsbäcken kan komma att få ökad belastning av utsläpp. Om och hur detta kommer att påverka Nordre älvs estuarium måste beskrivas bättre, även avseende kumulativa effekter på grund av andra utbyggnadsplaner längs med Osbäcken. Ökade utsläpp till estuariet är ett utpekat hot i bevarandeplanen för Natura 2000-området och prövning kan därför inte uteslutas.

Flyttningen av dammarna och omgrävningen av Kålseredsbäcken är tillståndspliktig verksamhet. Om markavvattning av området behövs, kräver även detta dispens och tillstånd enligt miljöbalken.

För ingrepp i de biotopskyddade objekten krävs dispens. Särskilda skäl måste finnas och prövningen måste vara avgjord före detaljplanens antagande.

Täkttillstånd kan krävas om massbalans inte uppkommer i området och ”extra bergtäkt” sker av finansieringsskäl.

De kompensationsåtgärder som föreslås i MKB:n bör beaktas bättre och arbetas in i planen. Hur dessa ska genomföras och vem som ansvarar för dessa, i den mån de är möjliga, behöver förtydligas i genomförandebeskrivningen.

Skall farligt gods hanteras inom området krävs skyddsavstånd och skyddsanordningar mot bostäder. Detta ska belysas i planen. Med tanke på att det behövs uppställningsplats för farligt gods i hamnens närhet, undrar länsstyrelsen om planområdet kan inrymma en sådan.

Innebörden av bestämmelsen att verksamheten inte får vara störande för omgivningen behöver utvecklas i planbeskrivningen. Eventuellt behöver bestämmelsen preciseras.

Kulturnämnden

Kulturnämnden instämmer i att planområdet har ett strategiskt läge för logistikändamål men vidhåller att områdets höga natur- och kulturmiljövärden motiverar en betydligt större hänsynsnivå och avstyrker nuvarande förslag. Förvaltningen förordar sitt tidigare förslag, där hela den nordvästra delen lämnas intakt.

Vidare menar kulturnämnden att vid en eventuell fortsatt planering bör ytterligare undersökningar av fladdermusfaunan göras och olika kompensationsåtgärder diskuteras och planeras.

Miljönämnden

Miljönämnden tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att förvaltningens synpunkter beaktas. Nämnden anser att följande bör genomföras för att kompensera de enorma ytorna naturmark som kommer att bebyggas och hårdgöras:

- Byggnaderna förses med gröna tak.
- Ett skötselavtal sluts för den skyddsvärda hagmarken i det östra skogsbrynet.
- Medel avsätts till kommande lämpliga kompensations- och naturvårdsobjekt.
- Föreslagna åtgärder i MKB för att minska miljöpåverkan genomförs.

Ett förslag till lämplig uppföljning av betydande miljöpåverkan bör utarbetas.

Park- och naturnämnden

Nämnden tillstyrker förslaget och översänder förvaltningens tjänsteutlåtande där man bl a anser att det föreslagna området för dammarna är litet i förhållande till vad det ska nyttjas till, då även en ridstig ska inrymmas.

Nämnden pekar på att den befintliga motionsslingan kommer att behöva flyttas på grund av den nya avfarten från Hisingsleden. Det förekommer även ridstigar i området som nyttjas frekvent och som förvaltningen har ansvar för. Dessa ridstigar behöver ersättas med nya.

Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen anser att planförslaget innebär en betydande miljöpåverkan och skulle, om det genomförs, ha en klart negativ påverkan på såväl naturmiljö, kulturmiljö och luftkvalitet.

Man anser också att syftet med den framtida användningen av området är oklart angivet i planen och att behovet av ett logistikcentrum är otydligt utrett. Är behovet osäkert, bör planen utföras i etapper, med start i de minst värdefulla områdena först. Den nordvästra tomten som är placerad på det ur natur- och kultursynpunkt värdefullaste området bör helt strykas ur planen.

Naturskyddsföreningen påpekar att genomförandetiden för den befintliga detaljplanen från 1965 har gått ut och att kommunen därför inte är bunden av planen. Därför bör nollalternativet i MKB:n utgöras av dagens situation, eventuellt med komplettering av ett utbyggnadsförslag enligt detaljplan från 1965.

Föreningen ger en eloge för den utförliga MKB:n och att planen tar upp frågan om kompensationsåtgärder enligt motionen ”Sans och balans”, men menar ändå att den balanserande satsningen inte uppväger den omfattande miljöpåverkan som planen innebär.

Föreningen anser att planen inte kan antas, eftersom den medverkar till att miljökvalitetsnormen överträds. Ett logistikcentrum ska inte etableras på en plats som saknar järnvägsförbindelser av god kvalitet och med hög kapacitet.

Andelen hårdgjorda ytor bör minimeras och åtgärder för att hindra större mängder förorenat dagvatten att nå det naturliga vattensystemet bör vidtas. Byggnaderna bör förses med ”gröna tak” av t ex Sedumväxter.

Naturskyddsföreningen påpekar att det finns fler rödlistade fågelarter i området än dem som tagits upp i MKB:n. De anser att planen inte kan antas så länge inte tillräcklig hänsyn tas till rödlistade och skyddade arters behov.

De menar också att MKB:ns förslag till kompensationsåtgärder bör inrymmas i planen, men även andra såsom anläggande av fisklös damm, restaurering av våtmarken i sydost och restaurering av lekmöjligheter för öring i Kålseredsbäcken. Om alternativa lokaler kan tillhandahållas genom kompensationsåtgärder bör de säkerställas som naturreservat. Slutligen anser föreningen att en oberoende granskning måste göras om föreslagna kompensationsåtgärder är tillräckliga för att gottgöra negativa miljökonsekvenser.

Göteborgs ornitologiska förening

Föreningen anser det skulle innebära mycket stora negativa konsekvenser på många hotade arter och naturmiljön i stort, om planen genomförs. Då kvarvarande jordbruksmark på Hisingen är mycket hårt ansatt av exploatering efterlyser föreningen en tydlig och oberoende behovsprövning av logistikcentrets placering och storlek.

Vidare anser man att hela den nordvästra tomten bör strykas ur planen, eftersom denna del besitter de största natur- och kulturvärdena inom planområdet. Dock anser de att naturvärdena i planområdet som helhet är av sådan karaktär att de är högst tveksamma om ens resterande del av planen kan genomföras i nuvarande form. De beskriver därefter rödlistade eller på annat sätt hotade fågelarter som berörs negativt av planförslaget.

Föreningen föreslår att man ska minimera hårdgjorda ytor och lämna rikligt med ogräsmark och buskage i stället för att anlägga gräsmattor och park. Man tycker det är viktigt att bevara eller återskapa ”odlingshinder” såsom stengärdesgårdar och taggbuskbestånd samt anlägga fiskfria dammar. Rikligt med vegetation bör sparas kring Kålseredsbäcken och övriga vatten och skyddsavstånden mellan vatten och vägar/bebyggelse bör vara väl tilltagna.

De kompensationsåtgärder som nämns i planen bör utökas om de ska betraktas som fullgod kompensation.

MKB:n tar här upp flera bra alternativa förslag, menar föreningen.

Fastighetsnämnden
Möjligheten att ansluta industrispår från Bohusbanan via Stora Holm bör beaktas i det fortsatta planarbetet. Likaså bör kompensationsåtgärder enligt motionen om sans och balans genomföras i rimlig utsträckning.

Stadsdelsnämnden i Torslanda
Om Byggnadsnämnden vidhåller att etablera ett logistikcentrum i det aktuella området förordar nämnden att förslaget omarbetas med utgångspunkt från Skiss A i programförslaget.

Vidare bör det planeras för framtida järnvägsspår som kan anslutas till planförslagets markreservat för en framtida ny hamnbana.

Banverket
Banverket har i samråd med bland annat kommunen genomfört en förstudie om Hamnbanan som innebär att alternativ norrut längs Hisingsleden kommer att sorteras bort i kommande studier. Banverket vill dock poängtera att de ser det som olyckligt att välja ett läge för logistikcentrum som kan bli svårt att försörja med järnvägs-/spåranslutning i framtiden.

Vägverket
Verket beklagar att området inte förbereds även för järnvägstrafik, vilket skulle vara positivt från miljösynpunkt.

1.5 Krav på miljöbedömning

Miljöbedömning enligt 6 kap 11 § miljöbalken

Enligt 6 kap 11 § miljöbalken ska en myndighet eller kommun när den upprättar eller ändrar en plan eller ett program som krävs i lag eller annan författning, göra en miljöbedömning av planen, programmet eller ändringen, om dess genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekterna i planen så att en hållbar utveckling främjas. Processen kallas miljöbedömning och det dokument som kommer ut ur processen heter miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

MKB:n ska bland annat innehålla en beskrivning av den betydande miljöpåverkan som kan antas uppkomma med avseende på biologisk mångfald, befolkning, människors hälsa, djurliv, växtliv, mark, vatten, luft, klimatfaktorer, materiella tillgångar, landskap, bebyggelse, forn- och kulturlämningar och annat kulturarv samt det inbördes förhållandet mellan dessa miljöaspekter.

Innan en myndighet eller kommun bestämmer omfattningen av och detaljeringsgraden för miljökonsekvensbeskrivningen, ska myndigheten eller kommunen samråda med den eller de kommuner och länsstyrelser som berörs av planen eller programmet. Kommunen har därför samrått om detta med länsstyrelsen den 5 juli 2006.

Miljökonsekvensbeskrivning enligt 5 kap plan- och bygglagen (PBL)

Bestämmelserna om miljöbedömningar av planer och program gäller sedan den 21 juli 2004 bland annat för detaljplaner enligt PBL. I 5 kap 18 § PBL anges att när en detaljplan upprättas ska bestämmelserna i 6 kap 11–18 och 22 §§ miljöbalken tillämpas, om planen kan antas medföra en sådan miljöpåverkan som avses i 6 kap 11 § miljöbalken.

Detaljplaner definieras generellt som planer för små områden på lokal nivå. De ska därför inte automatiskt antas medföra en betydande miljöpåverkan. Alla detaljplaner ska behovsbedömas för att ta reda på om de kan antas leda till en betydande miljöpåverkan. Behovsbedömningen ska utgå från kriterierna i MKB-förordningens bilaga 4. Detaljplaner som innefattar verksamheter eller åtgärder som kan komma att kräva tillstånd för påverkan på ett Natura 2000-område ska alltid miljöbedömas.

Samråd

I såväl planprocessen som i arbetet med en behovsbedömning ingår ett samrådsförfarande. Innan kommunen tar ställning till om betydande miljöpåverkan kan antas uppstå, så ska den eller de länsstyrelser, kommuner och andra myndigheter som berörs av planen eller programmet, ges tillfälle att yttra sig. Samråd görs dels för bedömningen av betydande miljöpåverkan och dels för avgränsningen av MKB, om planen kan antas leda till en betydande miljöpåverkan.

2 Avgränsning av MKB

2.1 Geografisk avgränsning

Det aktuella planområdet ligger i den norra delen av Göteborg, strax nordväst om Volvo Torslanda på Hisingen. Av figur 1.1:1 framgår läget i Göteborgsområdet.

Planområdet avgränsas i väster av Sörredsvägen och i öster i huvudsak av Hisingsleden. Ett mindre område öster om Hisingsleden ingår också i planområdet, för att planen även ska kunna inrymma trafikplatsen som diskuteras. I figur 4.1:2 redovisas planområdets avgränsning mer i detalj.

Området med småhus i den sydvästra delen av programområdet ingår inte i den aktuella detaljplanen utan har i programförslaget istället föreslagits som reservområde, att tas i anspråk i ett senare skede. Detaljplaneläggningen för småhusområdet görs vid ett senare tillfälle.

I norr avgränsas planområdet av den öppna markens utbredning och lövskogen norr därom ingår således inte.

Föreliggande MKB behandlar dels de konsekvenser som uppkommer inom planområdet genom den nya markanvändningen, dels de viktigaste konsekvenserna som exploateringen ger upphov till utanför planområdet. Till det sistnämnda hör framför allt bullerfrågan i planområdets närmaste omgivningar och utmed tillfartsvägarnas närmaste sträckning, liksom luftkvaliteten utmed de vägar i Göteborg som kan komma att belastas av trafik från logistikcentret och som redan idag har en dålig luftkvalitet.

Då planen inte innehåller några rättigheter att bygga bostäder har aktiviteter utanför planområdet som kan tänkas orsaka en försämrad miljösituation inne i planområdet inte ansetts motiverat att studera.

Några geografiskt avgränsade alternativa platser för logistikcentret har inte ingått i uppdraget att beskriva miljökonsekvenserna vid. Däremot har frågan om alternativa lägen diskuterats mer principiellt, med utgångspunkt från Översiktsplan 99, se avsnitt 3.2.

2.2 Innehållsmässig avgränsning

I MKB-arbetets inledande skede har en bedömning gjorts över inom vilka sakområden som man kan anta att en betydande miljöpåverkan kan uppkomma eller där påverkan inom sakområdet på ett väsentligt sätt medverkar till en betydande miljöpåverkan. Endast dessa sakområden har behandlats i denna MKB.

Övriga miljöfrågor har behandlats inom ramen för det övriga planarbetet och redovisats i planbeskrivningen.

Följande sakområden har behandlats i MKB:n:

- Landskapsbild
- Naturmiljö (inklusive utsläpp till vatten)
- Kulturmiljö
- Friluftsliv (endast beskrivning av nuvarande förhållanden)
- Buller
- Luftkvalitet

Parallellt med planarbetet har Flygfältsbyrån genomfört en förstudie för en ny tvärled mellan Hisingsleden och Kongahällavägen, som kommer att gå genom planområdet. Utbyggnaden av denna tvärled, som kallas Låssbyleden, syftar till att avlasta Kongahällavägen och Björlandavägen från trafik. Detta kommer att leda till mer trafik på Hisingsleden och vissa delar av Sörredsvägen. Miljökonsekvenserna av en utbyggnad av Låssbyleden utreds inom vägprojektet och ingår sålunda inte i MKB-arbetet för logistikcentrum. Om utbyggnaden av Låssbyleden kommer till stånd, sker det med största sannolikhet efter 2025, det vill säga efter det jämförelseår som används i denna MKB. Därför inkluderas inte utbyggnaden av Låssbyleden i vare sig nollalternativet eller de utbyggnadsalternativ som behandlas i denna rapport. Vissa kommentarer ges dock inom avsnitten luftkvalitet och buller angående effekten av en utbyggd Låssbyled.

3 Studerade alternativ

3.1 Nollalternativet

Inom respektive sakområde har utbyggnadsförslaget och utbyggnadsalternativen jämförts med nollalternativet, det vill säga den situation som kan tänkas uppkomma i framtiden om inte utbyggnadsförslaget genomförs. Nollalternativet är således inte samma sak som nuläget, även om det ibland kan vara snarlikt.

Framtiden har här valts att vara vid den tidpunkt då planområdet beräknas vara helt utbyggt, vilket bedömts vara år 2025.

Inom den östra delen av planområdet finns redan en gällande detaljplan från 1965 (aktnr FII 3207). Den medger i huvudsak en markanvändning för industriellt ändamål i den sydöstra delen av det nu aktuella planområdet och allmän gatutrafik i den östra delen. Det innebär att det finns en juridisk rättighet att omvandla den befintliga naturen till industri- och trafikmark i den östra och sydöstra delen av planområdet. Genomförandetiden har emellertid gått ut, vilket ger kommunen rätt att ändra markanvändningen utan några stora ersättningskrav.

För att kunna beskriva miljökonsekvenserna i ett nollalternativ behöver vi identifiera den mest realistiska markanvändningen inom den östra delen av planområdet år 2025. Om Volvo, som äger den detaljplanelagda delen, inte skulle få möjlighet att bygga ut sin verksamhet i enlighet med det nu aktuella planförslaget, är det troligast att Volvo ändå kommer att bygga ut sin verksamhet utifrån den gamla detaljplanen, eventuellt i något justerad form. Det är inte sannolikt att Göteborgs kommun utnyttjar sin rätt att upphäva planen, med tanke på att Volvo är i stort behov av utbyggnad. Detta bör därför vara utgångspunkt för ett nollalternativ i denna MKB, även om vi valt att i viss mån även kommentera vilka av nuvarande bevarandevärden som då kommer att påverkas. Inom avsnitten buller och luftkvalitet har planförslaget dock jämförts med ett nollalternativ utan förverkligande av den gamla detaljplanen, då det varit svårt att bedöma vad en sådan utbyggnad innebär för trafiken.

I de övriga delarna av det nu föreslagna planområdet, bedöms nuvarande markanvändning i stort fortgå till åtminstone 2025 i ett nollalternativ.

3.2 Alternativa platser

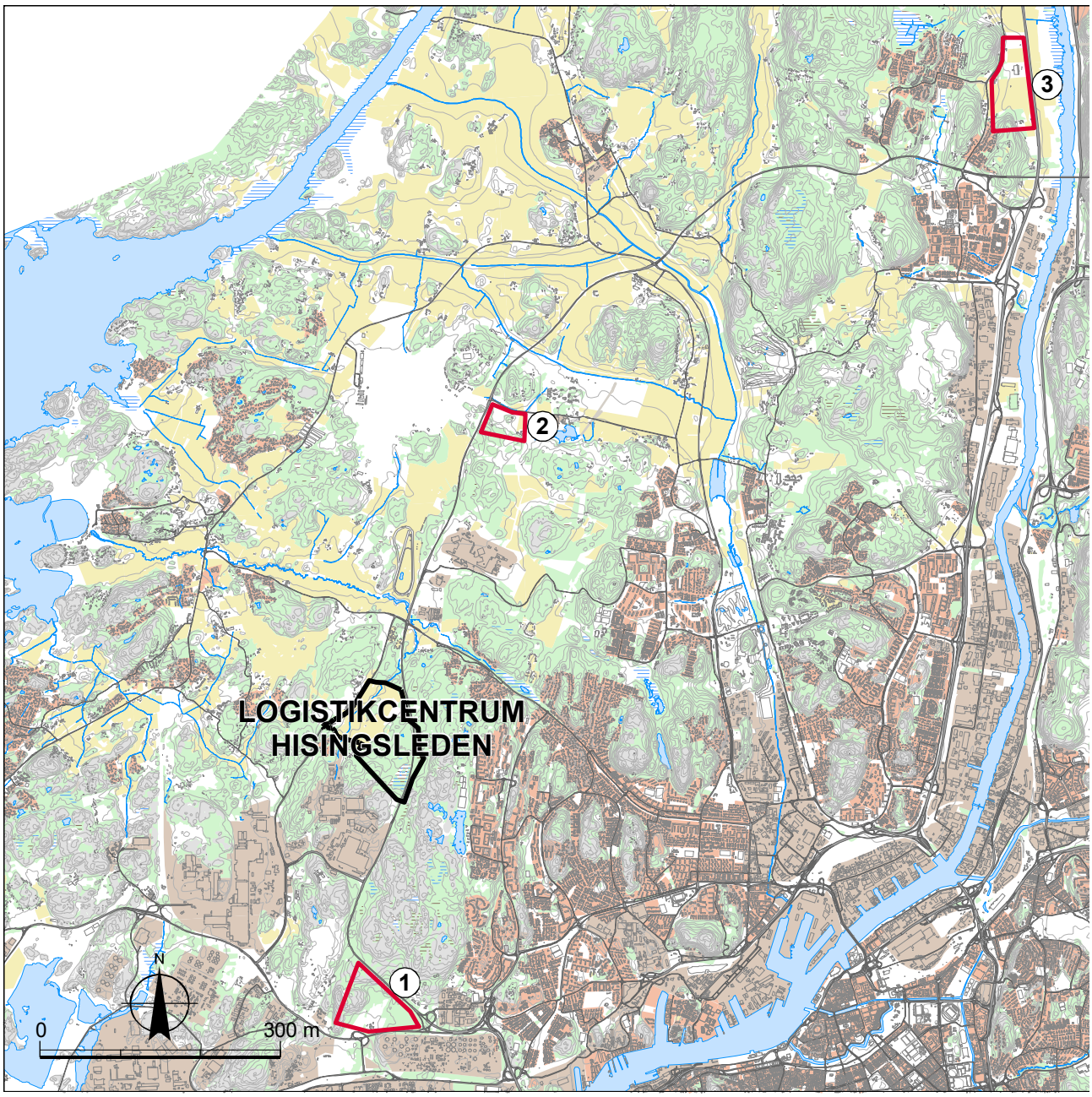
I MKB-uppdraget har inte ingått att redovisa konsekvenserna av logistikcentret på någon annan plats. Anledningen till detta är framför allt att det inte gått att finna någon alternativ plats som ligger i närheten av både Volvo och Göteborgs hamn och som inte är ”upptagen” av andra intressenters behov.

I ÖP 99 pekades ett antal ytor ut för verksamheter av bland annat typen logistikcentrum. Det nu aktuella området vid Hisingsleden var ett av dessa. Göteborgs kommun räknar med att samtliga av dessa ytor kommer att tas i bruk till 2015–2020 för att klara behovet. I tabell 3.2:2 nedan görs en kort redogörelse för dessa ytor, som också återfinns på karta 3.2:1.

Det finns en konkurrenssituation om lämpliga logistikytor mellan ny logistikverksamhet och den befintliga, till hamnen kopplade, logistikverksamheten som behöver flytta ut från Gullbergsvassområdet. Sistnämnda utflyttning görs till förmån för bland annat bostäder.

Generellt sett bör de områden som är lämpliga för logistikverksamhet och som samtidigt innebär små konflikter med bevarandevärden och andra miljöaspekter, i första hand exploateras. Man kan ju inte utesluta att förändringar i konjunkturen eller andra grundförutsättningar gör att exploateringsplanerna avstannar och kanske aldrig kommer till stånd på alla de platser som pekats ut i översiktsplanen. Å andra sidan vore det en dålig samhällsplanering att hänvisa hamnens och Volvos nytillkommande verksamheter till mer avlägsna platser för att något senare av platsbrist tvingas öppna den aktuella platsen vid Hisingsleden för andra aktörer som i mindre grad har behov av att ligga nära Volvo och Göteborgs hamn.

Med tanke på den brist på lämpliga logistikytor som finns i ett kort tidsperspektiv i Göteborg, har ovannämnda resonemang bidragit till att några alternativa platser inte studerats närmare i detta plan- och MKB-arbete.



3.2:1 Alternativa platser för Logistikcentrum.

Verksamhetsyta	Kommentar
1. Halvors äng	Ligger ner mot hamnen i triangeln Norrleden, Vikans Kross och Torslandavägen. Området är ungefär lika stort som vid Hisingsleden. Här kan man dock klara av att få en länk till hamnen med extremt långa långtradare (ca 50 m långa), något som man inte klarar vid Hisingsleden. Området finns med i den fördjupade översiktsplanen för ytterhamnarna och detaljplanearbetet påbörjades i början av 2009.
2. Stora Holm, direkt norr om Volvo Lastvagnar	Ett lite mindre område där planarbete pågår och där planförslaget ska gå på utställning våren 2009
3. Norr Angeredsbron, vid Powerpipe	Området är väl lämpat för logistikverksamhet men här krävs i så fall en ny trafikplats vid väg E6.

3.2:2 Verksamhetsområden lämpliga för bland annat logistikverksamhet utpekade i ÖP 99.

3.3 Alternativa utformningar

I programskedet diskuterades olika alternativa utformningar och vilka krav ett logistikcentrum ställer på sammanhängande plana ytor. Så småningom presenterades två olika skissförslag i planprogrammet. I båda skissförslagen föreslogs en omfattande exploatering där möjligheten att spara värdefulla natur- och kulturmiljöer var begränsade. I skissförslag A exkluderades dock den nordvästligaste delen från utbyggnad, vilket innebar att de anlagda våtmarkerna och den skogsklädda kullen strax öster om dessa kunde lämnas orörd.

Planförslaget

Efter inkomna synpunkter under programsamrådet, utarbetades en reviderad planskiss som skulle ligga till grund för det fortsatta planarbetet. Detta förslag har nu utvecklats till ett planförslag som ska ses som huvudförslag, se karta 4.1:2. Planförslaget har som utgångspunkt att värdet av att få till stånd välfungerande logistikytor väger tyngre än natur- och kulturmiljövärdena i detta område. I den mån det har varit möjligt, utan att försämra möjligheterna för logistikverksamheten, har anpassningar gjorts för att minimera de negativa konsekvenserna för bevarandevärdena. Ett reservat för framtida järnväg har lagts in i planområdets nordvästligaste del. Planförslaget beskrivs närmare i kapitel 4.

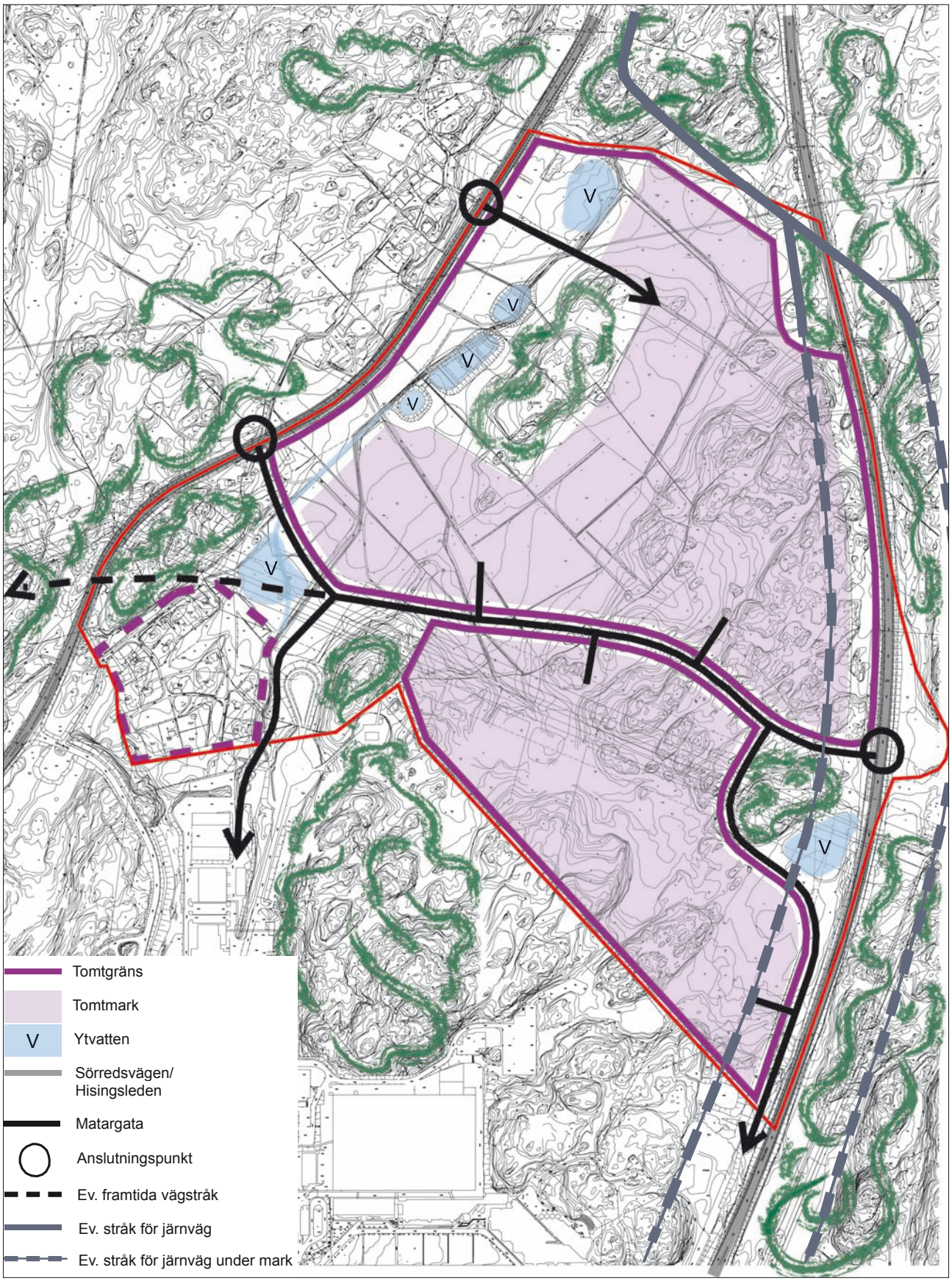
Skissförslag A

Som ett alternativt utbyggnadsförslag har denna MKB också miljökonsekvensbeskrivit Skissförslag A i planprogrammet, se karta 3.3:1. Med detta alternativ kan området inte lika effektivt utnyttjas för logistikändamål, men istället kan tomtmark närmast de anlagda våtmarkerna och den skogsklädda kullen planläggas för verksamheter som inte har lika stora krav på stora, sammanhängande ytor som logistikverksamheten. Detta alternativ kräver ingen flyttning av de nyligen anlagda dammarna och vissa sammanhängande natur- och kulturmiljöer kan sparas i den nordvästra delen av planområdet.

3.4 Studerade men bortvalda alternativ

En sammanslagning av skissförslag A och B i planprogrammet, som ett par av remissinstanserna har föreslagit, skulle visserligen innebära ett bättre hänsynstagande till de befintliga natur- och kulturvärdena, men har valts bort på grund av att det i alltför hög grad splittrar tomtmarken och försämrar möjligheterna att etablera ett välfungerande logistikcentrum i området.

3.4:1 En av dammarna som anlades 2004 i Kålseredsbäckens huvudfåra.



3.3:1 Skissförslag A.

4 Beskrivning av planförslaget

Planområdet omfattar en areal av totalt drygt 90 hektar, se plankarta 4.1:2 och illustration 4.1:3. Planområdet tas i anspråk för logistik och industriändamål. Planbeteckningen J på huvuddelen av planområdet medger industri. Därtill finns en planbestämmelse om att bebyggelse och anläggningar ska organiseras så att bullerbidraget från verksamheter inte medför att gällande riktvärde för buller överskrids vid närmaste bostäder. Skyddsavstånd till annan bebyggelse på grund av annat än buller avses i övrigt regleras genom efterföljande miljötillstånd för de typer av verksamheter som kräver detta.

Största tillåtna byggnadsarea, exklusive parkeringsanordningar, föreslås vara 60 procent av fastighetens area. Området avses iordningställas för totalt fyra logistiktomter. Byggnaderna förväntas bli mycket stora och de omkringliggande ytorna hårdgjorda och i det närmaste plana. I tomternas yttre begränsningslinjer föreslås en cirka 10 meter bred zon som inte får bebyggas.

Genom planområdet föreslås en ny huvudgata mellan Sörredsvägen och Hisingsleden. Denna gata ansluts till Hisingsleden genom en planskild trafikplats. Utfarten till Sörredsvägen avses utformas som en cirkulationsplats.

Invid Sörredsvägen anvisas en yta för nätstation.

Utmed Sörredsvägen föreslås en 30 meter bred zon med natur, i vilken Kålseredsbäckens nya bäckfåra ska anläggas. Avsikten är att plantera träd och buskar utmed den nya bäckfåran.

I den norra delen av planområdet föreslås en grön korridor av natur där en ny stig i öst-västlig sträckning föreslås anläggas för gångtrafik och ridning. Här föreslås även nya dammar anläggas, dels som ersättning för de befintliga dammarna inom området, men också nya dammar för rening av tillkommande dagvatten från hårdgjorda ytor.

Jordbruksmarkens östra skogsbryn med den skyddsvärda ängen, den lilla dammen och de gamla boplatsmiljöerna lämnas som en korridor av naturmark inom kvartersmarken.

Detaljplanens illustrationskarta redovisar grönska utmed den nya huvudgatan och längs Hisingsleden.

Dagvatten inom tomtmark ska omhändertas lokalt genom infiltration eller fördröjningsmagasin före eventuell avledning till allmän dagvattenledning. För att anslutning med självfall ska tillåtas till allmänt dag- och spillvattensystem ska lägsta nivå på färdigt golv vara +0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt. Utvändiga tak och väggar samt hängrännor och stuprör får inte utföras i koppar eller förzinkat material. Avrinning ska ske via dagvattenledningar och oljeavskiljare.

Spillvattnet från planområdet avses ledas via ny spillvattenledning längs Torslandavägen till befintlig spillvattentunnel och därifrån vidare till Ryaverket.

4.1:1 Grov hassel i den nordöstra delen av planområdet (N3).