



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

Datum: 2009-10-07
Diarienummer: 1084/04

Kenneth Fondén
Telefon: 031-368 18 03
E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Detaljplan för Logistikcentrum vid Hisingsleden inom stadsdelarna Björlanda och Sörred i Göteborg

Samrådsredogörelse

Genomförande

Byggnadsnämnden beslöt den 14 november 2006 att uppdra åt stadsbyggnadskontoret att genomföra samråd om detaljplan. Detaljplaneförslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådskrets under tiden den 22 november 2006 - 30 januari 2007.

Förslaget har varit utställt på stadsbyggnadskontoret, Torslandas bibliotek samt Biskopsgårdens bibliotek under samma tid.

Sammanfattning

En kort sammanfattning görs i punktform för att uppdatera och sammanfatta förändringar och revideringar av planhandlingar sedan november 2006 och fram till nu.

- Genomförandetiden ändras till 15 år med hänsyn till områdets storlek och behovet av stora infrastrukturella grundinvesteringar. (Synpunkt från Göteborgs Hamn AB och Volvo Sveafjord AB).
- Åtgärder som hanterar naturvärdena i området delas upp i kompensationsåtgärder och skyddsåtgärder. En kompensationsåtgärd ska ersätta ett värde som försvinner pga exploateringen. En skyddsåtgärd ska leda till att negativa miljökonsekvenser undviks.
- Den befintliga motionsslingan dras om längre norrut så att den ingår i naturområdet med de nya dagvattendammarna.
- Plankartan har reviderats med ett bredare reservat för fyrfältsväg och tillhörande frizon för Hisingsleden, väg E6.20.

- Möjlighet finns att skapa en parallellväg till Hisingsleden i södra delen av planområdet. Den möjliggör en stängning av plankorsningen vid Gustav Larsson väg.
- Lufledningen på 10 kV, i norra delen av planområdet, flyttas på grund av den ändrade markanvändningen. En nätstation placeras i mellersta delen av området intill den nya huvudgatan. Därifrån sker matningen av lågspänning till respektive tomt.
- Nätstationen för naturgas har utökats i nordvästra delen av planområdet.
- Riskfrågor har utvecklats vidare i ett riskutlåtande. Slutsatserna har förts in i planhandlingen och påverkar detaljutformningen av området.
- Geotekniska bestämmelser har förts in på plankartan.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

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

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Fastighetsnämnden anser att planförslaget är lämpligt med hänsyn till områdets strategiska läge, trots negativ påverkan på natur- och kulturvärden. Detta under förutsättning att de verksamheter som kommer att etableras i området har anknytning till Volvos och Göteborgs hamns verksamheter. Det aktuella området är väl beläget vid Hisingsleden och har en god närhet till såväl Volvo som hamnen. Fastighetsnämnden bedömer att en motsvarande etablering på annan plats, sannolikt skulle medföra ännu större konsekvenser och tillstyrker därför ett fortsatt planarbete.

Frågor att beakta i fortsatt planarbete är bland annat:

- Möjlighet att ansluta industrispår från Bohusbanan via Stora Holm.
- Kompensationsåtgärder enligt motionen om sans och balans bör genomföras i rimlig utsträckning.
- Statusen på matargatan/tvärförbindelsen bör utredas med hänsyn till standard och kostnadsfördelning.

Kommentar: Synpunkterna har beaktats. Beträffande kompensationsåtgärder se kommentar till Miljönämnden.

Göteborg Energi AB har inget att erinra då uppvärmning kommer att ske via Volvos interna fjärrvärmesystem .

Göteborg Energi Nät AB informerar att luftledningen på 20 kV, i den norra delen av planområdet, måste byggas om alternativt flyttas på grund av den ändrade markanvändningen. Exploatören förutsätts initiera och bekosta eventuell flyttning av ledningen.

Elddistributionen inom planområdet bör så snart som möjligt diskuteras mellan berörda parter och en överenskommelse träffas. Det är viktigt att detaljplaneprocessen klargör ansvar för eldistributionen i planområdet, vilken omfattas av koncessionsplikt. Göteborg Energi Nät AB bör vara ansvarig för eldistributionen i området.

Ett antal nätstationer behöver byggas. Det är lämpligt att de placeras så att avståndet mellan dessa och önskade uttagspunkter för lågspänning inte överstiger 150-200 meter. E-områden behöver avsättas. Fristående lägen önskas för bra tillgänglighet och säkerhet.

För befintliga och nya anläggningar som ägs av Göteborg Energi Nät AB ska ledningsrätt upplåtas. Exploatör ansvarar för och bekostar allt markarbetet inom kvartersmark. Göteborg Energi Nät AB tillhandahåller det material och de anvisningar som krävs för önskade anslutningar till det elnät som ägs av Göteborgs Energi Nät AB fram till kundens uttagspunkt.

Kommentar: Eldistributionen i området har diskuterats mellan berörda parter. Nätstationerna och dess placering har planerats i samråd med Göteborg Energi Nät AB. Övriga detaljsynpunkter har beaktats i det fortsatta planarbetet.

Göteborgs Hamn AB (GHAB) anser att detaljplaneförslaget är acceptabelt ur ett exploateringsperspektiv och förslaget har hittat en godtagbar balans mellan exploateringsintresset och natur- och kulturvårdsintresset. För att understryka behovet av hamnnära logistikanläggningar framförs bland annat att de ökande godsvolymer som GHAB förutser och planerar för, är ett led i arbetet med att göra Göteborg till Nordens logistiska centrum och Göteborgs hamn till norra Europas centralhamn.

Specifikt anses att den föreslagna genomförandetiden är för kort och man önskar förlänga den till 15 år på grund av områdets storlek och behovet av stora infrastrukturella grundinvesteringar.

Beträffande förslaget till genomförandebeskrivning har GHAB synpunkter som får behandlas i samband med upprättande av exploateringsavtal mellan exploatörerna och Fastighetskontoret.

Kommentar: Plansynpunkterna har beaktats. Genomförandefrågorna har diskuterats mellan berörda parter.

Kulturnämnden avstyrker nuvarande förslag och menar att nämndens synpunkter från programskedet om en betydligt större hänsyn till natur- och kulturvärdena i området inte har beaktats. Enligt kulturnämnden innebär nuvarande förslag nästan total exploatering och mycket lite hänsyn. Nästan alla kulturmiljövärden och de mesta av naturvärdena kommer att förstöras. Nämnden instämmer i att området har ett strategiskt bra läge för logistikändamål, men vidhåller att områdets höga natur- och kulturmiljövärden motiverar en betydligt större hänsynsnivå.

I stället förordas det tidigare förslaget, som innebar en kombination av programförslag A och B och där hela den nordvästra delen lämnas intakt. Med detta förslag bevaras betydande natur-, kultur- och landskapsbildsvärden. Hänsynen skulle på så vis koncentreras effektivt på förhållandevis liten yta medan större delen av området blir möjligt att exploatera storskaligt. En sådan markanvändning överensstämmer mycket bättre med Miljöbalkens allmänna hänsynsregler. Dessutom uppfylls miljömålen bättre och det skapas ett industriområde som innehåller flera värden än enbart de industrimässiga.

I en eventuell fortsatt planering måste även arkeologiska undersökningar genomföras av de registrerade fornlämningarna som berörs av exploateringen. Dessutom bör det göras

ytterligare undersökningar av fladdermusfaunan i området och olika kompensationsåtgärder bör diskuteras och planeras.

Kommentar: För att kunna skapa ett välfungerande logistikcentrum krävs stora plana ytor. En kombination av programförslag A och B skulle innebära alltför för små ytor och förslaget har därför inte ansetts genomförbart.

En arkeologisk undersökning av de registrerade fornlämningarna som berörs av exploateringen har utförts. Fladdermusfaunan har inventerats vid två olika tillfällen. I miljökonsekvensbeskrivningen diskuteras konsekvenserna för naturmiljön. Bland annat konstateras att flyttningen av dagvattendammar och anläggning av ytterligare dammar på sikt kommer att medverka till en biologiskt rik brynmiljö med goda förutsättningar för groddjur och fladdermöss.

Beträffande kompensationsåtgärder se kommentar till Miljönämnden.

Miljönämnden tillstyrker fortsatt arbete under förutsättning att förvaltningens synpunkter beaktas.

De förslag på kompensationsåtgärder som föreslås i planen anses inte vara i enlighet med Kommunfullmäktiges tidigare beslut om "Sans och balans". Enligt KF's beslut om "Sans och balans" ska balansering prövas, vilket innebär att ingrepp som inte kan undvikas kompenseras med åtgärder inom eller utanför planområdet genom särskilda avtal. De förslag som föreslås i planen anses inte vara i enlighet med beslutet. Att spara ett naturområde som redan finns är ingen kompensationsåtgärd.

Om planen genomförs innebär den höga exploateringsgraden och den totala omvandlingen av landskapet att de nuvarande naturvärdena till största delen går förlorade. Naturvärden utanför planområdet kommer också att missgynnas då en del djur är beroende av miljöer inom och strax utanför planområdet. Nämnden anser att om intresset att få till stånd logistikcentret väger så tungt måste utrymmet för att kompensera de förlorade naturvärdena vara stort.

Nämnden anser att nedanstående punkter ska genomföras, för att kompensera de enorma ytorna naturmark som kommer att bebyggas och hårdgöras:

- Byggnaderna skall förses med gröna tak
- Skötselavtal skall slutas för den skyddsvärda hagmarken i det östra skogsbrynet
- Medel skall avsättas till kommande lämpliga kompensations- och naturvårdsprojekt
- Föreslagna åtgärder i MKB skall genomföras för att minska miljöpåverkan

Miljönämnden betonar dessutom att en uppföljning av betydande miljöpåverkan ska ske enligt Miljöbalken och därför bör förslag på lämplig uppföljning utarbetas. Enligt Miljöbalken är den beslutande myndigheten skyldig att följa upp den betydande miljöpåverkan som planen medför. Förslag på lämplig uppföljning bör därför utarbetas. Till projektets byggskede har Miljöförvaltningen för avsikt att lämna upplysningar för att minska negativ påverkan av hälsa och miljö under byggskedet. Samråd ska därför ske med Miljöförvaltningen i god tid före byggstart.

Kommentar: Då planförslaget skrevs hade inte några riktlinjer antagits om hur motioken om sans och balans ska tillämpas. Sedan i början av 2009 har "Kompensationsåtgärder för natur och rekreation" antagits av berörda nämnder.

Exempel på kompensationsåtgärder som planeras är:

Nya dammar/våtmarker skapas som ersättning för dem som försvinner på grund av exploateringen.

Kålsereds nya bäckfåra kommer att ges ett naturligt utseende med en öppen bäckfåra, skuggande planteringar utmed vattendraget, lämpligt bottenmaterial, med mera. Detta ger betydande fördelar för biologin och landskapsbilden.

Sten från röjningsrösen och stengärdesgårdar som tas bort avses användas för att bygga upp liknande element i de områden med natur/park som blir kvar inom planområdet. På så vis gynnas den biologiska mångfalden.

Ett reservat för en framtida järnväg har lagts in i den nordvästligaste delen av planområdet. Därmed ges vissa förutsättningar för framtida transporter som ger förhållandevis små utsläpp av föroreningar till luft.

Följande skyddsåtgärder har inarbetats i planförslaget för att undvika negativa miljökonsekvenser av exploateringen:

De miljöer som sparats som natur/park inom planområdet, tillhör de mest värdefulla delarna från natur-, kultur- och rekreationssynpunkt. Här ingår bland annat delar av det skogsbryn som avgränsar det småskaliga jordbrukslandskapet österut samt den nordligaste delen av planområdet.

Ytterligare dammar/våtmarker anläggs för att på naturlig väg rena dagvattnet från de tillkommande hårdgjorda ytorna. Vidare bidrar underjordiska utjämningsmagasin och oljeavskiljare till reningen av dagvattnet från de hårdgjorda ytorna, vilket ger bättre förutsättningar för biologisk mångfald i de dammar som anläggs.

Ur teknisk synpunkt anses det mindre lämpligt att förse byggnaderna med gröna tak. Till projektets byggskede har Miljöförvaltningen för avsikt att lämna upplysningar för att minska negativ påverkan av hälsa och miljö under byggskedet.

Park- och naturnämnden tillstyrker planförslaget. Förvaltningen anser att det föreslagna området för dammarna är litet i förhållande till vad det skall nyttjas till, då även en ridväg ska inrymmas. De värden som till stora delar kommer att gå förlorade är landskapsbilden, kulturlandskapet och naturvärdena i området. Därför anser förvaltningen att i det fortsatta planarbetet tydligt skall framgå vilka åtgärder som skall genomföras inom eller utanför planområdet som kompensation för den negativa påverkan planen ändå kommer att innebära på natur- och kulturlandskapet.

Förvaltningen betonar också att den avfart från Hisingsleden norrifrån som redovisas i planen, kommer att beröra befintlig motions slinga. Slingan kommer därför att behöva flyttas för att inte komma i konflikt med vägen. Inom planområdet finns det dessutom idag ridvägar som nyttjas frekvent och som förvaltningen har ett ansvar för. Vid en utbyggnad av planområdet kommer ridvägarna att behöva ersättas med nya, dels inom området och dels i anslutningar utanför.

Slutligen poängteras att planförslaget innebär investeringskostnader för iordningsställande av föreslagna anläggningar, samt ökade driftskostnader för den mark som överförs till park- och naturnämnden.

Kommentar: Den norra delen av området har detaljstuderats för att säkerställa att tillräcklig yta skapas för både dammar och ridväg. Det är oklart om befintlig motions slinga måste flyttas. Frågan bör tas upp i samband med projektering av ny trafikplats.

Beträffande kompensationsåtgärder, se kommentar till Miljönämnden.

Räddningstjänsten Storgöteborg skriver att den typ av bebyggelse som avses uppföras inom planområdet kräver avsevärt större mängd vatten för brandsläckning än vad som är dimensionerat. Om det kommer att hanteras stora mängder farligt gods i terminalerna kan detta påverka brandvattenförsörjningen ytterligare.

Räddningstjänsten framhåller att någon hänsyn till en eventuell breddning av Hisingsleden inte verkar vara med i beräkningarna av avstånd mellan väg och byggnad. Det är i det aktuella planförslaget endast prickad mark på ett område av 50 meter från befintlig väg.

Kommentar: Planbeskrivningen har kompletterats med hänsyn till frågan om farligt gods samt dimensioneringsbehovet av vatten för brandsläckning. Beträffande Hisingsleden har planen justerats så att den anpassas för en eventuell breddning även åt väster.

Stadsdelsnämnden i Biskopsgården ställer sig positiv till att ett logistikcentrum byggs på den angivna platsen. De invändningar som framfördes från förvaltningens sida vid föregående samrådsremiss har i stort tagits hänsyn till i det fortsatta arbetet. Vad gäller miljöpåverkan anser sig förvaltningen sakna den kompetens som krävs för att kunna bedöma denna.

Nämnden anser att det är viktigt att angöringen av stigen från Biskopsgården, som leder in i området och vilken sannolikt kommer att få en ny sträckning, görs till en västlig entré till Svartemosseområdet så att fler personer från t.ex. Torslanda eller Volvo får tillgång till detta friluftsområde. Det skulle också göra industriområdet mindre slutet och ödsligt efter arbetstid anser de. Man anser också att kollektivtrafik mellan Torslanda och Biskopsgården ska övervägas i samband med att tillfartsvägarna till Logistikcentrum planläggs. Förvaltningen förordar även att spårvägen som i dag har sin ändhållplats i Länsmansgården förlängs till Torslanda centrum.

Kommentar: Flyttningen av stigar beaktas i det fortsatta planarbetet. Planområdet planeras för kollektivtrafikförsörjning. Att förlänga spårvägen är en översiktlig fråga som inte behandlas i detaljplanen.

Stadsdelsnämnden i Torslanda anser att deras synpunkter från programskedet har inte beaktats. SDN Torslanda föreslog då att Byggnadsnämnden skulle återremittera ärendet för att söka alternativ placering, genomföra en behovsinventering samt en effektiviseringsplan avseende Göteborgs hamns logistikhantering. Man ville också att en eventuell detaljplan för området skulle avvakta den pågående utredningen av ny hamnbana.

Om Byggnadsnämnden vidhåller att etablera ett logistikcentrum i det aktuella området förordar SDN Torslanda att förslaget omarbetas med utgångspunkt från skiss A i programförslaget istället för skiss B. Det bör planeras för framtida järnvägsspår som kan anslutas till planförslagets markreservat för en framtida ny hamnbana. För att logistikcentret inte ska påverka trafikflödet negativt på väg 155 och för att höja trafiksäkerheten, anser SDN Torslanda att en planfri korsning byggs vid väg 155 och att den ska stå klar innan logistikcentret tas i drift.

Kommentar: Se kommentar till Kulturnämnden.

Beträffande Hamnbanan så har sträckningen längs med Hisingsleden sorterats bort av Banverket. I detaljplanen har förberetts för ett framdragande av järnväg till området norrifrån. För väg 155 är Vägverket vägghållare. Där planeras planskilda korsningar men de kan inte kopplas till genomförande av den aktuella detaljplanen.

Trafiknämnden skriver att **det** är av stor vikt att utforma den nya huvudgatans anslutning till Hisingsleden som ett helmot. Denna lösning är den som bäst möter kraven på trafiksäkerhet och framkomlighet. Alternativen med halvmot eller signalreglering förordas inte annat än som en temporär lösning. Detta eftersom de tillsammans med en normal trafik tillväxt (enligt Trafikkontorets bedömning) ger upphov till framkomlighetsbrister, främst i Björlandavägens anslutningar till Sörredsvägen och Hisingsleden.

För att avlasta Björlandavägen där kapacitetsproblemen stundtals (under högtrafiktid) har skapat långa köer, föreslår trafikkontoret att den nya huvudgatan bör göras genomgående med Sörredsvägens södra del. Sörredsvägens norra del ansluter då till den genomgående vägen. Förändringen av korsningen kräver utvidgning av planområdet cirka 150 meter mot syd och väster. Dessutom skulle den nya matargatan kunna ha en funktion som en del i en nordlig tvärförbindelse mellan Hisingsleden och Låssby/Kongahällavägen.

Enligt "Cykelprogrammet" skall det byggas cykelbana utmed den norra delen av Hisingsleden. Den befintliga cykelbanan ligger på Hisingsledens östra sida längre söder ut. Den bör därför ges plats på den östra sidan även här. Den 1 600 meter långa cykelbana som saknas längs Hisingsleden fram till det nya motet, bör byggas i samband med utbyggnaden av logistikcentrum. Cykelbanan längs Hisingsleden bör knytas till den cykelbana som ska lokaliseras utmed matargatan och sedan ansluta till befintlig cykelbana utmed Sörredsvägen.

Trafikkontoret betonar vikten av att det planerade området kan försörjas med goda järnvägsförbindelser.

Eftersom avståndet till befintliga busshållplatser är för långt, kräver genomförande av planen en utbyggnad av bussnätet. Kostnader som inte kan täckas av biljettintäkter belastas då Göteborgs Stad och Trafiknämnden.

Området bör kunna utnyttjas som uppställningsplats av farligt gods. Platsens tillgänglighet, industriella karaktär, avskildhet och närhet till målpunkter gör platsen särskilt lämplig. Om frågan inte kan hanteras i planen bör Stadsbyggnadskontoret redovisa hur arbetet med att möta detta behov fortsätter.

Trafikkontoret blir huvudman för gator på allmän plats (dock inte Hisingsleden som Vägverket är väghållare för). Huvudmannaskapet innebär att Trafikkontoret belastas med drift- och underhållskostnader för cirka 1 000 meter matargata samt gång- och cykelväg.

Kommentar: En planskild trafikplats är den slutlösning som har redovisats i planen. Planförslaget har utarbetats enligt den trafiksträckning som Trafiknämnden föreslår beträffande Sörredsvägen. Att finna lämpliga uppställningsplatser för farligt gods i ett översiktligt perspektiv är ett arbete som pågår i kommunen. Synpunkterna angående gc-banan har beaktats i det fortsatta planarbetet.

VA-nämnden har inget att framföra utöver vad som framgår av yttrandet över programhandlingen.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

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. Eventuell spåranslutning till logistikcentrum blir således svår att

genomföra och aktuell detaljplan utgår inte heller ifrån att logistikcentret skall ha spåranslutning. Banverket poängterar att programmet inte uttryckte något behov av spåranslutning medan planbeskrivningen yttrade att ett logistikcentrum av god klass bör ha tillgång till järnvägsförbindelse. Banverket anser vidare det olyckligt att frågan har lämnats utan att veta om det går att skapa något rimligt alternativ.

Av planbeskrivningen framgår att Volvo själva har beskrivit Volvo-spåret som en möjlig förbindelselänk med omlastning vid befintligt spår för gods till och från logistikcentret. Banverket hade gärna sett att ett sådant alternativ hade visats som genomförbart i planförslagets samrådshandling och att det hade beskrivits i MKB:n.

För att gå mot ett miljövänligare och långsiktigt hållbart transportsystem krävs att betydande mängder gods på sikt förs över från väg till järnväg. Banverket vill inom ramen för sitt sektorsansvar delta i dialogen kring hur en utveckling av järnvägssystemet och trafiken kan bidra till en långsiktigt hållbar utveckling av regionen och Göteborg. Slutligen poängterar Banverket att de ser det som olyckligt att välja ett läge för logistikcentrum som kan bli svårt att försörja med järnvägs-/spåranslutning i framtiden.

Kommentar: I detaljplanen har förberetts för ett framdragande av järnväg till området genom ett reservat för anslutning till Bohusbanan via Stora Holm.

Business AB Region Gbg har inga ytterligare synpunkter på de förändringar av planskissen som skett efter programskedet. De ser positivt på att planen tas fram med den tidplan som anges i genomförandebeskrivningen. De anser också att projektet är viktigt för att hävda Göteborgs roll som internationellt logistikcentrum.

Länsstyrelsen (Hela remissvaret bifogas) anser att motiven till att det aktuella området måste tas i anspråk före andra anvisade områden i översiktsplanen, behöver tydligt framgå av planbeskrivningen. Detta mot bakgrund av de stora konsekvenser för natur- och kulturmiljön som den föreslagna markanvändningen bedöms bidra till.

Vidare anser Länsstyrelsen att skälet till vald utformning 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 att områdets strategiska läge för logistikverksamhet bör etableras med Volvo- och hamnanknutna verksamheter.

Ett logistikcentrum av modernt snitt borde förberedas för järnvägstrafik i området.

Riksintresset för totalförsvaret/industri enl. 3 kap 8 § MB i området är under diskussion. Sjöfartsverket samarbetar med NUTEK och andra myndigheter för att få fram en precisering av riksintresse Göteborgs hamn, med betoning på hamnens funktion i ett nationellt och internationellt perspektiv. Förutom markanspråk för hamnverksamhet skall övriga nödvändiga hänsyn preciseras.

Riksintresset för kommunikationer, väg E6.20, Hisingsleden skall beaktas. Reservat måste finnas för en framtida utbyggnad till fyrfältsväg med trafikplatser. Förordnandet om en 50 m bred "frizon" på vardera sidan i enlighet med § 47 väglagen skall beaktas.

Kulturvärdena, bl. a. fornlämningsbilden bör analyseras bättre ur ett landskapsperspektiv.

En förundersökning skall föregås av en ansökan om borttagande. Stadsbyggnadskontoret bör inkomma med ansökan så att resultaten kan finnas i utställningshandlingen..

Kålsederbäcken kan komma att få ökad belastning av utsläpp. Om och hur detta kommer att påverka Nordre Älvs estuarium måste beskrivas bättre. Ökade utsläpp till estuariet är ett hot i bevarandeplanen för N2000-området och prövning kan därför inte uteslutas.

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

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

De kompensationsåtgärder som föreslås bör beaktas bättre. Hur dessa skall genomföras och vem som ansvarar för dem behöver förtydligas i genomförandebeskrivningen.

Uppställningsplats för farligt gods behövs i hamnens närhet. Kan det rymmas i planområdet?

Plankartan saknar geotekniska bestämmelser. Stabilitetsfrågorna måste vara klarlagda i planskedet. Om begränsningar av höjdsättning och markbelastning krävs, skall dessa säkerställas med planbestämmelser, liksom åtgärder för bergslänters stabilitet.

Länsstyrelsen framför dessutom detaljsynpunkter på och önskemål om kompletteringar av såväl MKB:n och planen gällande luftkvalitet, trafiksäkerhet samt natur- och kulturmiljön.

Kommentar: I översiktsplanen har avvägning skett av de allmänna intressena beträffande konflikten mellan att bevara natur- och kulturmiljön eller att ianspråka området för logistikverksamhet och hamnanknutna verksamheter. I avvägningen har även bedömning skett av hushållning med naturresurser, bl. a. att hushålla med marken på bästa sätt.

Verksamhetsområden av denna karaktär kräver stora sammanhängande ytor intill större trafikleder för att uppnå effektivitet. Slutsatserna av programskedet och MKB:n har lett till nuvarande disposition, där hänsyn i möjligaste mån tagits till befintliga värden i området. När det gäller etappvis utbyggnad av området så kommer detta sannolikt att utföras med start i de minst värdefulla områdena. På grund av massbalansering kommer man dock att behöva ta delar av de lägre placerade områdena i anspråk relativt tidigt. I övrigt vad gäller vald utformning och storlek på ytor se svar till Kulturnämnden.

Ett reservat för fyrfältsväg och tillhörande frizon för Hisingsleden, väg E6.20 har förts in i planen.

Kulturvärdena, främst fornlämningsbilden och hur den avspeglar sig i landskapsperspektivet utvecklas vidare i planhandlingarna och MKB:n. Fastighetskontoret har inkommit med ansökan om borttagande av fornlämningar i området till Länsstyrelsen.

Hur Estuarieområdet för Nordre älv påverkas av eventuella utsläpp i Kålsederbäcken samt hur denna eventuella påverkan skall undvikas belyses tydligare i bl a MKB:n. Planhandlingen har även förtydligats vad gäller tillståndspliktig vattenverksamhet.

Beskrivning och genomförande av skydds- och kompensationsåtgärder har förtydligats i plan- och genomförandebeskrivningen. Riskfrågor avseende farligt gods i verksamhetsområdet samt på primära transportvägar har utvecklats vidare i ett riskutlåtande. Slutsatserna har förts in i planbeskrivningen och påverkar detaljutformningen.

Geotekniska bestämmelser har förtydligats och förts in på plankartan samt i planbeskrivningen.

Synpunkter angående MKB:n och kompensationsåtgärder har utvecklats och förts in i MKB:n. För kompensationsåtgärder i övrigt se svar till Miljönämnden.

När det gäller förberedelse för spåranslutning till området se svar till Vägverket.

Angående uppställningsplatser för farligt gods se kommentar till Trafiknämnden.

Lantmäterimyndigheten i Göteborg pekar på felaktigheter på kartmaterialet t ex att u-område inte är angivet för allmänna ledningar. De lämnar även synpunkter på genomförandebeskrivningens olika avsnitt.

Kommentar: Såväl kartan som genomförandebeskrivningen har ändrats.

Svenska Kraftnät har inga erinringar mot förslaget.

Vägverket framhåller att det måste finnas reservat för en framtida utbyggnad av Hisingsleden, från tvåfältsväg till fyrfältsväg med riktiga trafikplatser. Om breddningen kommer att ske åt väster eller öster är idag inte studerat. Vägverket är inte väghållare för Sörredsvägen och därför behöver denna inte omges av en frizon enligt Väglagen (se planbeskrivning). I planbeskrivningen uppges att Vägverket rekommenderar Sörredsvägen som primär transportled för farligt gods. Länsstyrelsen ansvarar för redovisningen av primära och sekundära transportleder, uppgiften får korrigeras.

Från transportsidan kommer ofta önskemål om parkeringsplatser för fordon lastade med farligt gods. I Göteborg finns ingen sådan och därför vill Vägverket peka på behovet. Kanske kan en p-plats för farligt gods placeras inom planområdet.

Vägverket måste de värna om dagens vägar och att standarden på dessa hålls uppe. De anser därför inte att ytterligare en signalreglerad väganslutning kan accepteras på Hisingsleden. De förordar en trafikplats, vilken i ett första skede kan utformas som "halvmot", troligen med avfart norrifrån och ny påfart söderut. I Vägverkets ekonomiska planer finns inga medel anslagna för utbyggnad av ett nytt mot på väg E6.20. Innan detaljplanen antas av kommunen måste därför avtal finnas mellan Göteborgs Stad och Vägverket, i vilket finansieringen av en ny anslutning/trafikplats på väg E6.20 klarläggs.

Av genomförandebeskrivningen framgår att trafiknämnden skall förvalta anslutningarna till väg E6.20, vilket bör diskuteras ytterligare. För trafikytorna inom "genomfart" på plankartan, kommer Vägverket att ha drift- och underhållsansvaret vilket innebär i sin tur att texten under Följdinvesteringar i Genomförandebeskrivningen bör justeras. Vidare framgår att exploatören skall bekosta den öst-västliga huvudgatan samt "ett halvt mot" vid Hisingsleden, vilket tillsammans är kostnadsberäknat till cirka 30 mnkr. Det framgår inte vem som framdeles skall bekosta den fullständiga trafikplatsen.

Om den tvärgående huvudgatan skall fördes med gc-bana bör det finnas en grön remsa mellan gatan och gc-banan. Vidare bör det finnas plats för vänstersvängfält för trafik till och från kvartersområdena. Detta innebär att ett bredare markområde, än de nuvarande 20 meterna, behöver avsättas för huvudgatan. Vidare bör planbeskrivningen kompletteras med en sektion. Eftersom den framtida trafikplatsen inte är detaljstuderad, måste ett något bredare markområde finnas i den östra delen av området för huvudgatan.

Vägverket vill beklaga att området inte förbereds även för järnvägstrafik, vilket som det framgår i planbeskrivningen skulle vara positivt från miljösynpunkt.

Kommentar: Plats för breddning av Hisingsleden och en hel planskild trafikplats har redovisats i planen. Fortsatta förhandlingar får föras mellan Volvo Sveafjord AB, Fas-

tighetskontoret och Vägverket om de ekonomiska förutsättningarna och om en tillfällig trafiklösning kan accepteras i avvaktan på utbyggnad av en hel trafikplats. En yta för uppställning för fordon med farligt gods anses inte lämplig i det aktuella planområdet. Lämpliga platser för detta studeras för närvarande i ett översiktligt sammanhang. I detaljplanen har förberetts för ett framdragande av järnväg till området.

Synpunkterna i övrigt har beaktats.

Västtrafik Göteborgsområdet AB skriver att från programmet har inga för kollektivtrafiken väsentliga frågor förändrats i planförslaget.

För att gångavstånden skall bli acceptabla måste busstrafik anordnas på matargatan med en centralt belägen hållplats. Västtrafik saknar en redovisning av hur många personer som kan förväntas bli sysselsatta i området. Den uppgiften är av stor vikt för dem.

De busslinjer som idag trafikerar Volvo Torslanda är inte lämpliga att försörja planområdet, detta på grund av bland annat förlängd körtid och betydande restidsökningar. Således får man räkna med att ny busstrafik kommer att krävas. Den del av driftkostnaden som inte täcks av biljettintäkter från resenärerna kommer till större delen att belasta budgeten för Göteborgs kommun, Trafikkontoret.

Kommentar: Vid ett fullt utbyggt logistikcentrum beräknas runt 900 personer arbeta i området. Utrymme för hållplatser har redovisats på planillustrationen vid matargatan.

Sakägare

Nova Naturgas AB har en driftsatt högtrycksledning för naturgas samt en linjeventilstation i det aktuella området. De har i programskedet lämnat in ett yttrande där de redogjorde för gasledningens och linjeventilstationens aktuella zonklasser samt vilka säkerhetsavstånd som omgärdar anläggningarna.

Nova Naturgas AB räknar med att de angivna förutsättningarna som omgärdas av SÄ-IFS regler efterlevs och att särskilt samråd sker i samband med planens genomförande. De räknar också med att ändrad markanvändning sker inom föreskrivna säkerhetsavstånd.

Diverse måttavstånd till deras anläggningar anges i yttrandet, samt hur marken får hanteras kring dessa. I detaljplanen behöver skapas utrymme för framtida utbyggnad av stationsområdet.

Kommentar: Säkerhetsavstånden har kontrollerats och tomtområdet för linjestationen har utökats enligt önskemål.

Vattenfall Eldistribution AB skriver att säkerhetsavståndet till byggnad från spänningsförande ledare skall vara minst 10 meter från yttersta fasen för en 130 kV ledning och inte 5 m såsom det står i samrådshandlingens planbeskrivning.

Kommentar: Planbeskrivningen har reviderats.

Volvo personvagnar (VCC) tar upp tidigare planer som innebar att man på sikt planerade att stänga korsningen Hisingsleden - Gustaf Larssons väg, vilket inte skulle vara en lämplig lösning ur Volvo personvagnars perspektiv.

Volvo personvagnar har tidigare diskuterat om markbyte med Danafjord för att skapa tillräckligt sekretessavstånd.

Kommentar: Planen omfattar en ny planskild korsning vid Hisingsleden. En eventuell stängning av korsningen Hisingsleden - Gustaf Larssons väg får diskuteras längre fram. Eventuella markbytesplaner påverkar inte planens utformning.

Volvo Sveafjord AB finner föreliggande förslag acceptabelt för att tillgodose möjligheter för en exploatering av det område som planen avser. Detta är ur Volvos perspektiv av yttersta vikt då företagets behov av logistiklösningar i närområdet är av central betydelse nu och i framtiden. Den föreslagna genomförandetiden om 10 år förefaller dock för kort och föreslår istället en genomförandetid om 15 år.

I samband med framtagande av exploateringsavtal mellan Fastighetskontoret och exploatörerna kommer Sveafjord AB att framföra sina synpunkter på detaljer i genomförandebeskrivningen.

Kommentar: Plansynpunkterna har beaktats. Genomförandefrågorna har diskuterats mellan berörda parter.

Anders Mårlind och Göran Mårlind (för fastigheterna Kålsered 1:35, 1:101, 1:103 och 1:104) inser behovet av en etablering av ett logistikcentrum och är inte helt motståndare till planen. De befarar dock att fastighetspriserna kommer att falla på till planen angränsande fastigheter. Fastigheterna ligger nu lantligt men de kommer att hamna i direkt anslutning till ett kraftigt trafikerat industriområde. De föreslår att en oberoende besiktningsman anlitas för att fastställa omfattningen av värdeminskningen varpå de ersätts för detta av kommun eller exploatör.

De är också kritiska till den utredning av lokaliseringsalternativ som har gjorts i MKB:n. De anser att en betydligt mer omfattande lokaliseringsutredning bör genomföras som inte begränsas av områden utpekade i ÖP99. Man önskar också att alternativa lokaliseringar ska omfattas av en objektiv jämförelse, innefattande relevanta aspekter såsom miljö, ekonomi, trafik etc. Bland alternativa lokaliseringar bör bland annat "Halvors äng" medtas.

Kommentar: Värdering av fastigheter och deras eventuella värdeminskning hanteras inte i detaljplanen.

Området är utpekad som verksamhetsområde i kommunens översiktsplan. Det finns inga andra realistiska alternativ till placering. Halvorsäng kommer att behövas för annan industriell verksamhet.

Robert Lindmark (fastighetsägare till Sörred 12:43) anför allmänna synpunkter på att området ska behållas som ett naturområde och inte exploateras. Allt djurliv har redan börjat påverkas genom den skövling av skogen som pågår i området. Det är redan idag enorma bilköer i närområdet vilka kommer att förvärras i och med planens genomförande. Han anser att det kommer bli en hälsofara att sitta i köer varje dag, med tanke på att all trafik från hamnen och byggen vid Arendal också ska planeras in. Han protesterar definitivt mot en byggnation av ett logistikcentrum i detta naturområde. Området består av en mycket fin jordbruksmark med mångåriga anor och med många fornminnen. Han upplyser också om att det inom området finns en stor svampskog dit många Göteborgare tar sig till på fritiden. Vidare framhåller han natur- och kulturvärdena i området med all fauna.

Kommentar: Området där Lindmark bor är i översiktsplanen avsatt som utbyggnad av arbetsplatser på kort sikt och det är sedan lång tid känt att områdets markanvändning ska ändras. I övrigt se kommentar till Miljönämnden.

Övriga

Naturskyddsföreningen i Göteborg anser att ett genomförande av planen skulle ha en klart negativ påverkan på såväl naturmiljö, kulturmiljö och luftkvalitet. Naturskyddsföreningen tycker att planen bör utföras i etapper, med start i de minst värdefulla områdena. Den nordvästra tomten tycker de att helt bör strykas från förslaget eftersom den är ur natur- och kultursynpunkt det värdefullaste området.

Naturskyddsföreningen poängterar att genomförandetiden på den gällande detaljplanen från 1965 har gått ut och därför är kommunen inte bunden av den planen. Nollalternativet i MKB:n bör därför utgöras av dagens situation.

Alternativa lokaliseringar måste också bättre utredas. Gjorda utredningar har inte tillräckligt visat att det inte finns några alternativ. Möjligheter till effektivare markanvändning inom hamnens och Volvos områden bör t.ex. utredas.

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

Föreningen påpekar att det finns fler rödlistade fågelarter i området än dem som har tagits upp i MKB:n. Planen kan inte antas så länge inte tillräcklig hänsyn tas till rödlistade- och skyddade arters behov. Det gäller särskilt födosökslokaler för fladdermöss (fisklösa dammar är särskilt viktiga), rödlistade fågelarter och då särskilt är kornknarr och nattskärna (men även övriga som är knutna till jordbrukslandskapet), lekande bestånd av örning (bäcken måste ha en bredare grön skyddszon mot Sörredsvägen än vad som anges i planen).

Planen måste anpassas så att kompensationsåtgärder ryms. Som ett första steg bör de åtgärder som föreslås i MKB:n införlivas i planen. Föreningen föreslår dessutom följande åtgärder inom området: Anläggande av fisklös damm (som födosökslokal för fladdermöss), restaurering av våtmarken i sydost och restaurering av lekmöjligheter för örning i Kålserebäck. Om alternativa lokaler kan tillhandahållas genom kompensationsåtgärder bör de alternativa lokalernas varaktighet säkerställas som naturreservat, vilket bör vara klart innan exploatering sker.

Kommentar: För kommentarer angående etapputbyggnad se kommentarer under Länsstyrelsen. Att genomförandetiden på den befintliga detaljplanen har gått ut, innebär inte att planen har slutat att gälla.

Området är i översiktsplanen utpekade som verksamhetsområde. Det finns inte realistiska alternativ till placering. För övriga synpunkter se kommentar till Miljönämnden.

Göteborgs ornitologiska förening 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.

Hela den nordvästra tomten föreslår man stryka ur planen eftersom denna del har 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 sin nuvarande form. De beskriver därefter rödlisstade, eller på annat sätt hotade fåglar, som berörs negativt av planförslaget.

För att fågellivet ska stödjas föreslår de att man ska minimera hårdgjorda ytor och lämna rikligt med ogräsmark och buskage istället för att anlägga gräsmattor och park. Det är viktigt att bevara eller återskapa "odlingshinder" såsom gårdsgårdar och taggbuskbestånd. Även fiskfria dammar gynnar fågellivet. Rikligt med vegetation bör sparas kring Kålsereidsbäcken och övriga vatten. Det är även viktigt med väl tilltagna skyddsavstånd mellan vatten och vägar/bebyggelse.

De kompensationsåtgärder som nämns i planen bör utökas om de skall kunna betraktas som fullgod kompensation i enlighet med motionen Sans och balans. Miljökonsekvensbeskrivningen tar upp flera bra alternativa förslag.

Kommentar: Se kommentar till Miljönämnden.

NTF Väst ser i planförslaget en öppning på problemet med anpassade uppställningsplatser för farligt/värdefullt gods. Eftersom både Volvo och Göteborgs Hamn AB antingen är mottagare eller avsändare för huvudparten av dessa transporter anser yrkestrafikrådet att det ligger ett ansvar på dem att erbjuda adekvat uppställningsplats för de här godstyperna.

Kommentar: Se kommentar till Trafiknämnden.

HSB Göteborg, Skanska och fastighetsbolaget Utbult föreslår att bostäder planeras väster om Sörredsvägen och att en servicestation placeras nära ny cirkulationsplats vid Sörredsvägen.

Kommentar: Synpunkterna avser planfrågor i ett större perspektiv och de bör diskuteras i ett översiktligt sammanhang. Erforderliga skyddsavstånd till industri och nätstation för naturgas måste beaktas.

Eddie Thore (anställd på Volvo personvagnar) bedömer att den planerade utökningen av framför allt tung trafik, kommer att korka igen de idag redan överbelastade lederna ännu mera. Det finns en mängd trafikproblem runt omkring Hisingen såsom Älvsborgsbron, Tingstadstunneln, Angeredsbron, anslutning till motorvägen via Norrleden samt Göteborg City Airport. Han saknar i projektet en redogörelse av hur den kommunala trafiken ska förbättras för att minska personbilstrafiken i området.

Kommentar: Synpunkterna är av översiktlig karaktär. De beskrivna problemen påverkas mycket marginellt av tillkomsten av ett logistikcentrum. Göteborgs stad och Vägverket arbetar med flera projekt för att lösa trafikfrågorna.

Jan Ellwoth (anställd hos Volvo personvagnar) upplyser om trafikproblemen när det gäller förbindelsen med fastlandet. Norrleden och Öckeröleden sväljer inte ens dagens trafik. Han utgår ifrån att beräkningar av hur den ökade trafiken påverkar fastlandsförbindelserna, finns med i det planerna för Logistikcentret.

Kommentar: Se svar Eddie Thore.

Martti Soininen är kraftigt irriterad av den försämring av framkomligheten som skett under de senaste åren. En omfattande byggverksamhet kommer att störa trafiken och orsaka än mer köer för oss som jobbar där. Han vill att följande saker tas hand om:

- En ordentlig analys av framtida trafikökning i området och förbättrade tillfarter.
- Ökning av kapaciteten på Hisingsleden mellan Volvo och motet innan Älvsborgsbron.

Kommentar: Se svar Eddie Thore.

Afshin Sani (anställd hos Volvo personvagnar) är inte negativ mot Volvos expansion, men är däremot väldigt kritisk och oroad över trafiksituationen i området som redan idag är överbelastad. I och med den planerade expansionen anar han att situationen kommer att bli mycket sämre. Han hoppas på att få se en bra trafikutredning över hur man löser dessa problem så snart som möjligt.

Kommentar: Se svar Eddie Thore.

Helen Ljung (anställd hos Volvo personvagnar) påpekar att trafiksituationen redan idag är överbelastad i området och anser att konsekvenserna av planen inte är tillräckligt undersökta. Alla leder in och ut från Volvo personvagnar är drabbade och bilarna är näst intill stillastående under rusningstrafiken.

Kommentar: Se svar Eddie Thore.

Kent Alkvist och Anna-Stina Alkvist (boende vid Björlandavägen) anser att Björlandavägen inte tål mer trafik på grund av buller och sättningskador. De tycker att detaljplanen inte skall godkännas innan ny utredning görs med förslag på åtgärder beträffande den del av Björlandavägen som sträcker sig från Hisingsleden mot Göteborgs centrum.

Kommentar: Se svar Eddie Thore.

Revideringar av förslaget

Har utförts enligt ovanstående kommentarer på sid 1.

Kenneth Fondén
Planchef



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Karin Slättberg
Arkitekt
031 - 60 52 86
karin.slattberg@o.lst.se

Åtgärd	Kämedom	Kopia
INKOM Stadsbyggnads- kontoret		
2007 -02- 2 2		
1084/04		
Stab Öpa	S	Sma Eko
N		Info Pats

SAMRÅDSYTTRANDE Diarienummer
2007-02-20 402-87095-2006

Sida
1(6)

Gbg F 2086

Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret
Distrikt Norr
Box 2554
403 17 GÖTEBORG

Förslag till detaljplan för logistikcentrum vid Hisingsleden i Göteborgs Stad kommun, Västra Götalands län

Handlingar daterade oktober 2006 för samråd enligt 5 kap 20 § plan- och bygglagen (PBL)

Länsstyrelsens sammanfattande bedömning

Planförslaget stämmer överens med såväl den gällande översiktsplanen, ÖP 99, som samrådsförslaget till ny översiktsplan, ÖP XX. I området finns ett flertal riksintressen, vars avgränsning och innebörd är under diskussion inom ramen för pågående översiktsplanarbete, men som måste beaktas tillsvidare.

Mot bakgrund av de stora konsekvenser för natur- och kulturmiljön som den föreslagna markanvändningen bedöms få, anser Länsstyrelsen att motiveringen till att detta område måste tas i anspråk före andra anvisade områden i ÖP behöver framgå klart av planbeskrivningen. Vidare anser Länsstyrelsen att skälet till vald utformning och att ta hela ytan i anspråk måste förtydligas, då den då den valda förefaller ge störst negativa konsekvenser för miljön. Om det anses möjligt med hänsyn till logistikändamålet, anser Länsstyrelsen att planen och genomförandebeskrivningen bör utformas så att det "minst" värdefulla landskapspartiet exploateras i första hand.

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 hållbart transportsystem och situationen med så höga halter i utomhusluften av kväveoxid så att miljö kvalitetsnormen överskrids i vissa delar av Göteborg, måste området förberedas för en spåranslutning.

Närmare synpunkter på och önskemål om kompletteringar av MKB:n och planen framförs gällande luftkvalitet, bevarandevärden, farligt gods, trafik-säkerhet samt geotekniska frågor.

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen konstaterar inledningsvis att planförslaget stämmer överens med intentionerna i såväl den gällande översiktsplanen, ÖP 99, som samrådsförslaget till ny översiktsplan, ÖP XX.

Länsstyrelsens synpunkter - berörda riksintressen

I planbeskrivningen anges att ett flertal riksintressen finns inom planområdet; riksintresse för totalförsvaret (industri), energidistribution samt kommunikationer. Detta är i överensstämmelse med ÖP 99.

Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att riksintresset för totalförsvaret/industri enligt 3 kap 8 § MB i området för närvarande är under diskussion och att riksintresse för energidistribution ännu inte finns utpekat av ansvarig central myndighet, Energimyndigheten. Till detta kan fogas att Sjöfartverket i samarbete med Länsstyrelsen, Banverket, Vägverket och NUTEK för närvarande arbetar med en precisering av riksintresset Göteborgs Hamn, med betoning på hamnens funktion i ett nationellt och internationellt perspektiv. Utöver direkta markanspråk för hamnverksamhet, skall övriga nödvändiga hänsyn preciseras. Preciseringsarbetet beräknas vara klart i december 2007.

Banverket har vidare i yttrande 2007-02-06 uttryckt att en nordlig sträckning av Hamnbanan längs Hisingsleden kommer att sorteras bort i det fortsatta arbetet, vilket innebär att grunden för att hävda riksintresse för Hamnbanan i planområdet och dess omedelbara närhet inte längre finns. Utöver detta, måste riksintresse för kommunikationer, väg E6.20, Hisingsleden beaktas.

I enlighet med yttrande från Vägverket måste reservat finnas för en framtida utbyggnad till fyrfältsväg med riktiga trafikplatser. Planen måste därmed utformas så att detta inte omöjliggörs. Förordnandet om en 50 m bred "frizon" på vardera sidan i enlighet med § 47 i väglagen måste också beaktas vid utformning av planen.

Länsstyrelsens synpunkter – iakttagande av miljö kvalitetsnormer

Av MKB:n framgår att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid beräknas överskridas på flera platser i Göteborg under många år framöver såvida inte effektiva åtgärder vidtas. Förutsättningen för att miljö kvalitetsnormen (MKN) för kvävedioxid i utomhusluft ska uppfyllas bedöms vara att åtgärdsprogrammet "Frisk luft på väg" genomförs i sin helhet och att samhällsutvecklingen inte försämrar förutsättningarna ytterligare. Planförslaget kommer i sin nuvarande utformning att bidra till ytterligare lastbilstransporter på bland annat Lundbyleden vilket kommer att försvåra möjligheten att uppfylla MKN för utomhusluft i detta område. Oavsett den prognostiserade trafikökningen från ett logistikcentrum, så är det uppenbart att det krävs fler åtgärder för att förbättra luftkvaliteten i Göteborg bland annat längs Lundbyleden än att avvakta minskade utsläpp genom renare fordon.

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. Banverket och Vägverket har vidare framfört att ett logistikcentrum av modernt snitt borde förberedas för järnvägstrafik till och från området. Länsstyrelsen instämmer i trafikverkens synpunkter. Mot bakgrund av

samhällets målsättning om ett långsiktigt hållbart transportsystem, ett hållbart samhällsbyggande och situationen med miljö kvalitetsnormer, som redan överskrids i vissa delar av Göteborg, menar Länsstyrelsen att det är ett krav att området förbereds för en spåranslutning.

Länsstyrelsens synpunkter – natur- och kulturmiljöer

Mot bakgrund av de stora konsekvenser för natur- och kulturmiljön som den föreslagna markanvändningen bedöms få, anser Länsstyrelsen att motiveringen till att just detta område måste tas i anspråk före andra tänkbara områden, som också finns med i ÖP, klart behöver framgå av planbeskrivningen. Vidare anser Länsstyrelsen att skälet till vald utformning och att ta hela ytan i anspråk måste förtydligas, då den variant har valts som förefaller ge störst negativa konsekvenser för miljön. Om det anses möjligt med hänsyn till logistikändamålet, anser Länsstyrelsen att planen och genomförande beskrivningen bör utformas så att det "minst" värdefulla landskapspartiet exploateras i första hand.

Beskrivningen av miljökonsekvenser behöver utvecklas med avseende på bevarandevärden. Med avseende på kulturvärdena, innebär det bl a att fornlämningsbilden bör analyseras bättre sett ur ett landskapsperspektiv. För att klargöra enskilda lämningarnas betydelse bör dessa ses utifrån sitt sammanhang med andra lämningar. Frågor som bör ställas är: vilka naturförutsättningar har präglat området, vilka är områdets kulturhistoriska särdrag, har området samt enskilda lämningar stora kunskaps- upplevelse- eller bruksvärden och kan värdefulla kulturmiljöer avgränsas? Denna bedömning liksom bedömningen av konsekvenserna för de kulturhistoriska sambanden i övrigt inom planområdet bör stämmas av med antikvarisk kompetens.

Ingrepp i fornlämningar kommer att kräva Länsstyrelsens tillstånd. För de södra delarna av området är fornlämningsbilden enligt uppgift dock utredd och fornlämningarna är undersökta och borttagna. De södra delarna kan alltså betraktas som färdigutredda ur kulturmiljösynpunkt. En förundersökning, vilken bl a syftar till att nå ökad klarhet över de övriga fornlämningarnas art och betydelse samt klargöra dess fysiska utbredning i plan, skall föregås av en ansökan om borttagande. Stadsbyggnadskontoret bör snarast inkomma med denna ansökan så att resultaten från förundersökningarna kan inarbetas i planarbetet i god tid till utställningen av planen. I planhandlingar och plankarta skall sedan alla fornlämningar inom, och i anslutning till, detaljplan finnas upptagna. Frågan om undersökningarnas omfattning och genomförande bör stämmas av med Länsstyrelsens kulturmiljöenhet.

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

Enligt MKB:n kan Kålsaredsbäcken komma att få ökad belastning av utsläpp. Om och i så fall hur detta kommer att påverka Nordre Älvs estuarium måste beskrivas bättre, även med avseende på kumulativa effekter på grund av andra utbyggnadsplaner längs med Osbäcken. Ökade utsläpp till Nordre Älvs estuarium är ett utpekat hot i bevarandeplanen för N2000-

området och prövning enligt 7 kap. 28 a § kan därför inte uteslutas utifrån nuvarande redovisning. En sådan prövning måste vara avgjord innan detaljplanen kan antas.

Flyttningen av dammarna och omgrävningen av Kålsereidsbäcken är tillståndspliktig vattenverksamhet. Påverkan på Kålsereidsbäcken och Osbäckens kan framförallt bli betydande under byggtiden i samband med schaktarbeten, omgrävningar m.m. Samtliga arbeten bör planeras och bedrivas så att grumling och spridning av föroreningar minimeras. Detaljer kring utformning, skyddsåtgärder, eventuella kompensationsåtgärder m.m. utreds i samband med det tidiga samrådet och tillståndsprövningen. Intentionerna att ge bäcken ett naturligt, öppet lopp är positivt från vattenvårdssynpunkt. Om bäckomgrävningen görs på rätt sätt bör de långsiktiga effekterna för bäcken bli små. Om markavvattning av området behövs, kräver även detta dispens och tillstånd enligt miljöbalken.

Täktillstånd kan krävas, om massbalans inte uppkommer i området och "extra bergtäkt" sker av finansieringsskäl.

De åtgärder som föreslås i MKB:ns kapitel 10 bör sammanfattningsvis beaktas bättre och arbetas in i planen. Hur kompensationsåtgärder skall genomföras (skötselåtgärder i kvarvarande naturområden, anläggande av nya stenrösen/murar, småvatten etc) och vem som ansvarar för dessa, i den mån de är möjliga, behöver förtydligas i genomförandebeskrivningen.

Hälsa och säkerhet

Av planbestämmelserna framgår att verksamheten på området inte får vara störande för omgivningen. Skall farligt gods hanteras inom området, kräver detta hänsyn i form av skyddsavstånd och skyddsanordningar mot bostäder. Detta måste belysas ytterligare i planen. Länsstyrelsens nyligen antagna riskpolicy bör utgöra grund för detta. Innebörden av bestämmelsen "icke störande" behöver utvecklas i planbeskrivningen. Eventuellt behöver bestämmelsen preciseras. Länsstyrelsen vill också peka på det stora behovet av en uppställningsplats för farligt gods i hamnens närhet. Kan det rymmas inom planområdet ?

Vägverket har framfört synpunkter av betydelse för trafiksäkerheten om utformningen av vägar inom och i anslutning till området, se Vägverkets yttrande 2007-01-19. Dessa synpunkter behöver beaktas. Med hänsyn till oklarheter om hur en trafiksäkert acceptabel anslutning till Hisingsleden skall finansieras, skall ett avtal mellan Göteborgs Stad och Vägverket om hur detta skall lösas redovisas till Länsstyrelsen innan planen antas.

Länsstyrelsen har inte haft tillgång till den enligt planbeskrivningen utförda geotekniska utredningen, men förutsätter att de synpunkter som lämnades i programskedet beaktas i det fortsatta planarbetet. I plankartan saknas geotekniska bestämmelser. De geotekniska stabilitetsfrågorna måste vara klarlagda i planskedet. Erfordras begränsningar av höjdsättning och markbelastningar, ska dessa säkerställas med planbestämmelser, liksom åtgärder för

bergsslänters stabilitet. Radonförhållandena i området behöver också redovisas och ev. skyddsbestämmelser införs i planen.

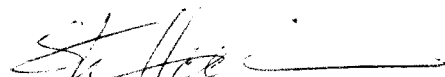
Enligt gällande lagstiftning från 2006 är det Statens räddningsverk som beslutar om behovet av skyddsrum och inom vilka områden inom landets kommuner som skyddsrummen skall vara belägna. Räddningsverket svarar också för underhållet av befintliga skyddsrum.

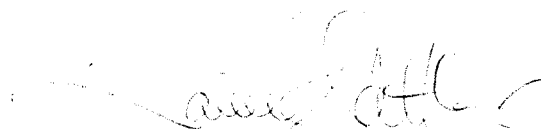
Övriga synpunkter

Arealen jordbruksmark minskar ständigt runt staden. Det långsiktiga behovet av åkermark för produktion och/eller kretsloppsändamål får ej negligeras. Det småskaliga odlingslandskapet har dessutom stora sociala och upplevelsemässiga värden samt en stor artrikedom med sina många lokala miljöer. Det gör att varje ytterligare exploatering inom odlingslandskapet ger ett stort bortfall av möjliga lokaler för många hotade och sällsynta arter. För att bevara den biologiska mångfalden och de rekreativvärden som är knutna till odlingslandskapet, måste dessa små lokala miljöer, som arterna tillika är beroende av bevaras eller till funktionen liknande miljöer skapas. Ännu en del av Hisingens odlingslandskap försvinner med den nu föreslagna detaljplanen för Logistikcentrum vid Hisingsleden. De landskapsekologiska effekterna av detta, inklusive de långsiktiga effekterna för den biologiska mångfalden, är svårt att förutse, då underlag för att bedöma detta saknas. Länsstyrelsen välkomnar därför den påbörjade diskussionen i ÖP XX om en strategi för hur den kvarvarande jordbruksmarken inom kommunen skall hanteras.

Beredning

I beredningen av detta ärende har företrädare för Kulturmiljöenheten, Naturvårdsenheten och Miljöskydds-enheten deltagit. Beslut i ärendet har fattats av länsarkitekt Sten Hedelin efter föredragning av arkitekt Karin Slättberg. Vad som angivits ovan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning vid en avvägning mellan olika framförda synpunkter.


Sten Hedelin


Karin Slättberg

Kopia till:

Banverket, Västra banregionen
Vägverket Region Väst, länskontoret i Göteborg
Statens Geotekniska Institut
Enheten för skydd och säkerhet
Kulturmiljöenheten
Miljöskydds-enheten

Naturvårdsenheten
Vattenvårdsenheten
Samhällsbyggnadsenheten enligt expeditionslista



Göteborgs Stad
Byggnadsnämnden

**Utdrag ur Byggnadsnämndens
protokoll**
2009-06-16

§ 298 Logistikcentrum vid Hisingsleden

Till behandling företogs det den 26 maj 2009 bordlagda ärendet angående rubricerade detaljplan inom stadsdelen Sörred.

Stadsbyggnadskontoret hade ingett en den 26 maj daterad handling så lydande:

”Byggnadsnämnden etc. bil. 4

Under överläggning i ärendet yrkade:

Martin Joneskär (MP) att avvakta med beslutet tills utredningen UP08 är klar och ordföranden (S) bifall till kontorets förslag.

Sedan överläggningen förklarats avslutad framställde ordföranden propositioner på beslut om bifall till ovannämnda yrkanden.

Sedan propositionerna besvarats tillkännagav ordföranden att han funnit den sistnämnda vara med övervägande Ja besvarad.

Byggnadsnämnden hade alltså beslutat:

att ställa ut detaljplan för logistikcentrum vid Hisingsleden.

Joneskär reserverade sig mot beslutet.

Vid protokollet


Agnetha Carlsson