



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Granskningsutlåtande

Datum: 2016-06-21

Diarienummer: 0312/13

Aktbeteckning: 2-5347

Sirpa Antti-Hilli

Telefon: 031-368 00 09

E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Detaljplan för Bostäder och verksamheter norr om Lana inom stadsdelen Krokslätt i Göteborg

Granskningsutlåtande

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 19 januari 2016 att skicka ut detaljplaneförslaget för granskning. Förslaget har sänts för granskning enligt bifogad lista över samråds-krets, bilaga 1, under tiden 3 februari – 23 februari 2016.

Förslaget har varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret under hela granskningstiden. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida:

www.goteborg.se/planochbyggprojekt.

Sammanfattning

Det har kommit in yttranden från 17 statliga, regionala och kommunala remissinstanser, samt från 2 berörda sakägare. De flesta inkomna yttranden är i huvudsak positiva till planförslaget. Länsstyrelsen och Trafikverket befarar att riksintresse kommunikation kommer till skada av ett genomförande av planen, och vill ha en tydligare förklaring över på vilket sätt planen följer Trafikstrategins intentioner för resande med bil respektive med kollektivtrafik, gång och cykel. Dessutom befaras att miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten överskrids, samt att bebyggelsen blir olämplig för människors hälsa och säkerhet med avseende geoteknik, markföroreningar och buller.

Inför antagandet har utredningar för MKN vatten, geoteknik och buller tagits fram alternativt reviderats. I samverkan med miljöförvaltningen har konstaterats att ytterligare utredningar för markföroreningar inte behövs. Planbeskrivningen har förtydligats med hur planförslaget bidrar till att uppnå de åtgärder som på översiktlig planering är framtagna för att minska bilanvändandet.

Kvarstående erinringar från samrådet finns från Kungsleden AB angående skuggning av deras fastighet.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

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

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Fastighetsnämnden

Tillstyrker planförslaget.

Kommentar:

Noteras.

2. Göteborg Energi AB

Inga synpunkter.

Kommentar:

Noteras.

3. Göteborg Energi Nät AB

Anser att tillkommande bostäder och verksamheter kan försörjas med fjärrvärme med befintligt nät. Det är viktigt att hänsyn tas till utrymme för elledningsstråk för både befintliga och tillkommande ledningar. För befintliga och nya elanläggningar inom kvartersmark ska ledningsrätt upplåtas.

Kommentar:

Endast allmänna ledningar behöver säkerställas via ledningsrätt. Inom kvartersmark är det av egenintresse för fastighetsägaren att elanläggningar finns.

4. Nämnden för Kretslopp och vatten

Planbeskrivningen bör förtydligas angående text om fördröjning av dagvatten, samt att anmälan av dagvattenanläggning endast behövs ifall det blir andra åtgärder än de föreslagna från dagvattenutredningen.

Texten om vatten och avlopp bör justeras för att beskriva befintlig ledning.

Texten under rubriken Påverkan på vatten bör formuleras om eftersom förutsättningarna gör att LOD endast kommer ske i begränsad utsträckning.

Anslutning till dag- och spillvatten för fastigheten Krokslätt 34:4 kan ske via Mölndalsvägen genom en långservis till en högra anslutningskostnad. Krokslätt 34:11 ansluts till Mölndalsvägen, nya serviser kan behövas för de ökade flödena.

Kommentar:

Noteras. Planbeskrivningen justeras enligt förslag.

5. Lokalnämnden

Inga synpunkter på planförslaget, men vill framhålla att i de detaljplaner där det inte går att tillgodose något av de samhällsviktiga funktionerna som skola och förskola, bör det säkerställas att dessa funktioner tillgodoses i någon eller några av de detaljplaner som parallellt är under bearbetning i de centrala delarna av staden.

Kommentar:

Utredning pågår beträffande hur behovet av förskola/skola ska tillgodoses med utgångspunkt av det ökade behovet till följd av pågående detaljplaner i området. I arbetet som

görs i samråd mellan Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret och Lokalsekretariatet studeras möjliga lägen för förskola/skola. I studien ingår bland annat 3-4 tänkbara lokaliseringar i nära anslutning till planområdet.

6. Miljö- och klimatanmänden

Tillstyrker planförslaget under förutsättning att en inventering av närliggande verksamheter inklusive störningsrisk och behov av anpassning av planförslaget görs innan planen antas.

Kommentar:

Det närliggande området har inventerats och eventuell störningsrisk beskrivs i planbeskrivningen. Dialog har förts med Miljöförvaltningen.

7. Park- och naturnämnden

Har inga förslag på ändringar av planförslaget.

Kommentar:

Noteras.

8. Räddningstjänsten Storgöteborg

Tillstyrker detaljplanen.

Kommentar:

Noteras.

9. Stadsdelsnämnden Centrum

Tillstyrker planförslaget.

Kommentar:

Noteras.

10. Trafiknämnden

Är positiva till detaljplanen i stort då det är nära till kollektivtrafik, tillgängligheten är god och det är nära till en stor dagligvaruhandel. Dock är området dåligt försett med skolor vilket ger upphov till mer biltrafik. Området är mindre lämpligt att bebygga sett till mängden luftföroreningar och höga bullervärden. En förutsättning för en framtida bra boendemiljö är att trafiken och dess utsläpp inte ökar i nämnvärd omfattning.

Trafikkontoret anser att exploateringen ska stå för kostnaderna för ombyggnad av Mölndalsvägen till en mer stadsmässig gata med dubbelriktas gång- och cykelbana.

All parkering till boende och verksamheter ska kunna ordnas i garage under mark. Några allmänna korttidsparkeringar, träd och refuger ska anläggas utmed Ebbe Lieberathsgatan och Mölndalsvägen. Dessa finansieras via exploateringsavtalet.

Av siktsskäl bör sydvästra hörnet på byggnaden i mitten skäras av på nedervåningen så som gjorts i illustrationen. Det är inget krav men en stark rekommendation till exploatörerna.

Trafikkontoret kommer behöva tillgång till mark bredvid gångvägen för att kunna anlägga den och för att kunna gräva ned belysningskablar. Detta behöver säkerställas genom avtal.

Kommentar:

Noteras. Kostnader för åtgärder och tillgång till mark regleras i avtal med exploatör.

11. Mölndals stad

Inga synpunkter.

Kommentar:

Noteras.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

12. Lantmäterimyndigheten

Meddelar att tomtindelning 1480K-III-7209 inte upphör att gälla i sin helhet, utan endast för del inom planområdet.

Kommentar:

Upplysning på plankartan ändras.

13. Polismyndigheten

Längs med Ebbe Lieberathsgatan och Mölndalsvägen finns stora brister i trafiksituationen, särskilt för barn och unga som går i skola i området. Kopplingen mellan planområdet och hållplatsen upplevs idag som osäker för gående. Belysning är viktig för överblickbarheten och grönytor måste utformas med hänsyn till trygghetsaspekten, där växtlighet inte får skymma viktiga siktlinjer. Husens entréer ska vara utformade så att avståndet för utryckningsfordon i en akut situation inte överstiger 50 meter.

Kommentar:

Noteras. Den nya gångvägen mellan Ebbe Lieberathsgatan och Mölndalsvägen kommer ge förbättrade förutsättningar för barn och unga att röra sig trafiksäkert i området.

14. Länsstyrelsen

Har följande synpunkter:

Länsstyrelsen är positiv till aktuellt förtätningsprojekt som ligger i linje med FÖP Mölndalsåns dalgång men anser att planeringsförutsättningarna måste utredas vidare och säkerställas inom ramen för planen. Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10§ PBL och nu kända förhållanden att planen inte kan accepteras och därför kan komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas

Länsstyrelsen befarar att:

- *Riksintresse kommunikation E6 och riksväg 40 kommer att skadas påtagligt.*
Länsstyrelsen saknar en förklaring till och en verifiering av hur det kommer sig att antalet förflyttningar följer Trafikstrategins fördelning som anger att det blir en minskning av bilresorna och en ökning av kollektivt resande liksom gång och cykel. Underlaget till strategin i form av beräkningar, kvantifieringar, trafikanalyser eller likande som stödjer eller verifierar resonemanget behöver redovisas.
- *Miljö kvalitetsnormer (MKN) för vatten riskerar att överskridas.*
Länsstyrelsen saknar en redovisning av grunderna som styrker Göteborgs Stads bedömning att planerade fördröjningsåtgärder är tillräckliga för att planerade dagvattenutsläpp inte ska riskera att negativt påverka underliggande kvalitetsfaktorer och därmed försvåra möjligheterna att uppnå MKN för vatten i recipienten Mölndalsån.

- *Bebyggelse blir olämplig för människors hälsa och säkerhet med avseende på geoteknik, markföroreningar och buller.*

Vilken glidyta och vilken belastning av den som redovisas i den geotekniska utredningen behöver klargöras för att totalstabiliteten av planområdet ska anses tillfredsställande.

En riskbedömning av förorenad mark behöver göras för att bedöma vilka föroreningshalter som kan accepteras för planerad markanvändning och hur saneringen ska gå till.

Planen behöver säkerställa att påbyggnaden av huset mot Mölndalsvägen sker innan de övre våningarna i bostäderna innanför byggs, då denna påbyggnad är en förutsättning för att klara bullervärdena för bostäderna innanför.

Dessutom efterfrågar Länsstyrelsen storleken och källan till den antagna minskningen av dubbdäcksanvändningen kopplat till utredningen för luftpartiklar.

Länsstyrelsens yttrande har bilagts, se bilaga 1.

Kommentar:

I arbetet med fördjupningen av översiktsplanen (FÖP) över Mölndalsåns dalgång har områdets utveckling kopplat till bland annat trafiken utretts. I samband med arbetet med FÖP:en har ett antal konkreta åtgärder tagits fram som ska minska bilanvändandet i området. Dessa åtgärder är samradda med Länsstyrelsen och Trafikverket, 2015-03-27. Planbeskrivningen har förtydligats med text om framtida väntad trafikallström, hur kommunen på översiktlig nivå arbetar med frågorna om trafik och utveckling i området, samt hur aktuell detaljplan är en del i den utvecklingen. En skrivelse från trafikkontoret angående deras syn på trafikutvecklingen i staden och olika aktörers ansvarsområden biläggs utlåtandet, se bilaga 2.

Kretslopp och Vatten har tagit fram en beräkning på hur MKN för vatten påverkas av exploateringen. Utredningen visar att förutsättningarna för att Mölndalsån ska uppnå miljö kvalitetsnormerna 2021 förbättras i och med detaljplanens genomförande. Utredningen är avstämd med länsstyrelsen inför antagande.

Den geotekniska utredningen har förtydligats enligt önskemål från SGI, avstämning med SGI har gjorts.

Miljöförvaltningen har meddelat att de anser att tillräckligt underlag av markföroreningar finns i och med att det är fastslaget att föroreningar finns och att exploatören är medveten om att sanering kommer krävas. Därmed bedöms det tillräckligt med information om sanering på plankartan.

De nya bostäderna som placeras bakom befintlig byggnad ska kunna genomföras oberoende av om påbyggnaden genomförs eller inte. Därför har förslaget utformats så att de nya bostäderna klarar bullerkraven oberoende av om påbyggnaden kommer till stånd eller inte. Detta redovisas i PM-Buller samt har förtydligats i planbeskrivningen. I det fall påbyggnaden genomförs ger det positiva effekter för den bakomliggande bebyggelsen. Inför antagandet har planen reviderats till att utgå från den nya bullerförordningen. Då både riktvärden för buller och storleken på beräknad tågtrafik till år 2030 har ändrats sedan bullerutredningen togs fram av Sweco 2015-05-21 bedöms utredningen inte längre vara aktuell. Stadsbyggnadskontoret har därför tagit fram en ny beräkning på bullernivåerna utifrån nya trafikprognoser och nya riktvärden. Detta har sammanställts i ett PM-Buller som biläggs planhandlingarna.

För scenariot 2030 antogs en dubbdäcksandel på 40 %, jämfört med 50 % för beräkningar för 2015 och 2020. Minskningen kommer dels från SMHI's antagande om en 30%-ig minskning av dubbdäcksandelen till år 2030 (SMHI. 2013. Luftkvaliteten i Sve-

rige år 2030. Meteorologi Nr 155. ISSN: 0283-7730), och dels från att Göteborgs dubbdäcksreglerande åtgärder med stor sannolikhet kommer leda till en något minskad dubbdäcksandel. I rapporten räknas på en 20%-ig minskning av dubbdäcksandelen.

15. Svenska kraftnät

Ingen erinran.

Kommentar:

Noteras.

16. SGI

Anser att det inte framgår av bilaga 4:17 att den redovisade glidyta är den glidyta som når planområdet med lägst beräknad säkerhetsfaktor, isolinjer saknas, detta behöver klargöras. Lasten på planområdet finns införd, dock anges inte storleken. Under förutsättning att det är den glidyta med lägst beräknad säkerhetsfaktor som når planområdet som är redovisad i bilaga 4:17, och att belastningen av marken är 40 kPa, kan totalstabiliteten för planområdet anses tillfredsställande. Förutsatt att dessa synpunkter beaktas, ser SGI inga hinder mot ett genomförande av planen.

Kommentar:

Den geotekniska utredningen har reviderats för att tydliggöra bilaga 4:17. SGI meddelade 2016-04-05 att bilagan har förtydligats på ett godtagbart sätt. Planbestämmelsen om maximal markbelastning ändras från 40 kPa till 20 kPa.

17. Trafikverket

Noterar att den framtida trafikeringen på Götalandsbanan inte finns medräknad i bullerutredningen. Utredningen behöver därför kompletteras för att säkra att riktvärdena klaras.

Trafikverket anser att det ska föras in en planbestämmelse som reglerar vibrationer inom området.

Trafikverket saknar resonemanget från FÖP Mölndalsåns dalgång kopplat till gröna resplaner och minskning av antalet p-platser där arbetsplatser ingår.

En förbättring av trafiksäkerheten kopplat till en ombyggnation av Kallebäcksmotet ligger minst 10-15 år bort, vilket gör att Trafikverket är mån om att trafiksäkerheten inte förvärras genom att ytterligare trafik påförs Kallebäcksmotet. I FÖP Mölndalsåns dalgång finns en promemoria som anger att med Trafikstrategins fördelning blir det en minskning av bilresorna och en ökning av antalet resande liksom gång och cykel. Det saknas dock en förklaring och verifiering av hur det kommer sig att antalet förflyttningar följer Trafikstrategins fördelning.

I samrådsredogörelsen redogörs för strategier och olika program för stadens arbete med att ställa om från personbilstrafik till andra mer hållbara färdmedel. Det är ett viktigt arbete. I redogörelsen visas trafikflödesbilder för år 2013 och 2035, utan att förklara bildernas bakomliggande beräkningar. Staden säger att man ska minska biltrafiken men man visar inte några uppgifter i form av beräkningar, kvantifieringar, trafikanalyser eller likande som stödjer eller verifierar resonemanget. Trafikverket anser att det ska redovisas uppgifter i form av beräkningar, trafikanalyser eller liknande som verifierar hur Göteborgs Stad kommit fram till att ingen trafik från exploateringarna i området kommer att belasta det statliga vägnätet.

Flera av de åtgärder som redovisas i FÖP Mölndalsåns dalgång är planeringsförutsättningar för de olika detaljplanerna i området. För att säkerställa att nödvändiga åtgärder genomförs behöver avtal tecknas mellan Göteborgs Stad och Trafikverket. Trafikverket

hyser förhoppning om att innan detaljplanen går till antagande har nödvändiga överenskommelser träffats kring FÖP:en, och därigenom undanröjt en eventuell skada på riksintresset för kommunikation.

Då både riktvärden för buller och storleken på beräknad tågtrafik till år 2030 har ändrats sedan bullerutredningen togs fram, Sweco 2015-05-21, bedöms utredningen inte längre vara aktuell. Stadsbyggnadskontoret har därför tagit fram en ny beräkning på bullernivåerna utifrån nya trafikprognoser och nya riktvärden. Detta har sammanställts i ett PM-Buller som biläggs planhandlingarna.

Kommentar:

Bullervärdena inom området har kontrollerats utefter de nya uppgifterna på antal tåg för Götalandsbanan. Analysen visar att bullervärdena enligt den nya förordningen klaras inom området.

En planbestämmelse om vibrationer läggs till på plankartan.

Planbeskrivningen har förtydligat att det är positivt ifall parkeringsplatserna kan samutnyttjas och om gröna resplaner kan användas, dock säkerställer planen att tillräckligt många parkeringar kan uppföras kopplat till kommunens gällande parkeringsnorm.

Trafikkontoret har tagit fram beräkningar på framtida trafik i området utifrån de strategier och mål som är beslutade i staden. Trafikkontoret har tagit fram en replik på länsstyrelsens och Trafikverkets yttranden kring trafiken på det statliga vägnätet. Repliken är reviderad efter granskningsskedet för att bland annat tydligare beskriva hur kommunen arbetar för att öka det hållbara resandet samt hur Trafikkontoret ser på olika instansers uppdrag. Repliken biläggs utlåtandet, se bilaga 2. Ett stycke om trafikalstring läggs till i planbeskrivningen dessutom redovisas de åtgärdsförslag som finns framtagna för FÖP Mölndalsåns dalgång och hur planen bidrar till att uppnå dem. Åtgärdsförslagen är samradda med Trafikverket och Länsstyrelsen, 2015-03-27, inom arbetet med FÖP:en.

Det är inte aktuellt att teckna avtal för åtgärder kopplade till FÖP:en, innan den har vunnit laga kraft. Aktuell detaljplan kommer gå upp för antagande innan dess.

Sakägare

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

18. Stejla Krokslätt 35:6 AB

Anser att det är viktigt med trygga och säkra genomfarter för gång- och cykeltrafikanter från skolan på Krokslätt 35:6 till kollektivtrafik och cykelbanor.

Kommentar:

Noteras. Överensstämmer med planens intentioner då en ny gångväg skapas mellan Ebbe Leiberathsgatan och Mölndalsvägen. Ebbe Leiberathsgatan kommer få breda trottoarer och bli fartdämpad. Längs med Mölndalsvägen kommer en dubbelriktad cykelbana att byggas vilket förbättrar tillgängligheten för gång och cykel i området.

19. Allkontor AB

Vill ha klargörande över hur tillfarten till deras parkering ska lösas, som tidigare skett via Krokslätt 34:11 där avtalet nu är uppsagt. Dels hur det ska lösas från då avtalet slutar gälla, dels under byggnation och dels efter byggnationens färdigställande.

Undrar ifall det på sida 17 i planbeskrivningen är deras parkeringsplats som syftas på som kan ha passage över gångvägen.

Undrar om Göteborg Stad kommer äga gångväg och lokalgata.

Undrar vad som gäller ifall de ändrar sin infart till att bli från Mölndalsvägen.

Kommentar:

Det kan inte garanteras att parkeringen kommer kunna ha tillfart via annan fastighet under byggtiden. Dialog kan föras med exploatören om eventuellt samutnyttjande av tillfarter under byggtiden. I annat fall får tillfarten ske via egna fastigheten.

På sida 17 i planbeskrivningen är det parkeringen till Allkontor som syftas på, passage kommer därmed vara möjlig över gångvägen.

Gångväg och lokalgata kommer ägas av Göteborgs Stad.

På grund av trafiksäkerhet är det inte att föredra med en infart från Mölndalsvägen till parkeringen, dock regleras detta inte i detaljplanen.

Revideringar

Planförslaget har reviderats. Revideringen innebär att plankartan kompletteras med en bestämmelse om maximala vibrationer, markbelastning, varsamhetsbestämmelse för befintlig kulturhistorisk bebyggelse, samt ändras bestämmelsen om färdigt golv till +3,9 m. Planbeskrivningen har justerats med texter under Trafik, Risk för hälsa och säkerhet samt under Luft och buller. Dessutom har plankarta och planbeskrivning uppdaterats utefter nya bullerförordningen. I övrigt har redaktionella ändringar gjorts. Berörda fastighetsägare har informerats om revideringen. Eftersom revideringen inte innebär någon väsentlig ändring av förslaget erfordras inte någon ny granskning.

Birgitta Lööf
Planchef

Sirpa Antti-Hilli
Konsultsamordnare



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Anna Hendén
Planhandläggare
Samhällsavdelningen
010-224 43 65
anna.henden@lansstyrelsen.se

Yttrande
2016-02-23

Diarienummer
402 4313-2016

Sida
1(4)

Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret
sbk@sbk.se

Granskningsyttrande över detaljplan för Bostäder och verksamheter norr om Lana i Göteborgs stad, Västra Götalands län

Handlingar daterade 2016-01-19 för samråd enligt 5 kap 22 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900)

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen är positiv till aktuellt förtätningsprojekt som ligger i linje med FÖP Mölndalsåns dalgång men planeringsförutsättningarna måste utredas vidare och säkerställas inom ramen för planen.

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

Länsstyrelsen befarar att:

- Riksentresse kommunikation E6 och riksväg 40 kommer att skadas påtagligt.
- Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten rikserar att överskidas.
- Bebyggelse blir olämplig för människors hälsa och säkerhet med avseende på geoteknik, markföroreningar och buller.

Länsstyrelsen vill också göra Göteborgs stad uppmärksam på att vid en utveckling av området i Mölndalsåns dalgång kommer Länsstyrelsen i kommande detaljplaner ställa krav på användning av en beräkningsmodell för luft som kan ta hänsyn till byggnader för att få en tillräckligt bra uppfattning om halterna i området. Nya byggnader kan förändra vindfältet så att luftkvaliteten blir bättre än i dagsläget på vissa platser, men följaktligen kan den bli sämre på andra platser.

Motiv för bedömningen

Riksentresse kommunikation E6 och riksväg 40

I handlingarna hänvisar Göteborgs stad till FÖP Mölndalsåns dalgång. Länsstyrelsen anser att det måste framgå på vilket sätt denna plan går hand i hand med de förutsättningar som presenteras i FÖP Mölndalsåns dalgång. Där anges att med Trafikstrategins fördelning blir det en minskning av bilresorna och en ökning av kollektivt resande liksom gång och cykel. Länsstyrelsen saknar en förklaring till och en verifiering av hur det kommer sig att antalet förflyttningar följer Trafikstrategins fördelning. Underlaget till strategin, i form av beräkningar, kvantifieringar, trafikanalyser eller liknande som stödjer eller verifierar resonemanget behöver redovisas för att Länsstyrelsen ska kunna skapa sig en uppfattning. Planeringsförutsättningarna måste också säkerställas inom ramen för detaljplanen.

Eftersom ovanstående inte är klarlagt/säkerställt befarar Länsstyrelsen fortfarande att riksintresse för kommunikation väg E6 och riksväg 40 kommer att skadas påtagligt.

Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten

Länsstyrelsen ansåg i samrådet att vattenfrågorna hanterats mycket bra men att påverkan från dagvattensystemet på recipienten Mölndalsån behövde bedömas. En bedömning har nu gjorts och redovisats i samrådsredogörelsen; ”*Miljöförvaltningen gör bedömningen att MKN troligen kommer att kunna klaras redan i det fördröjda dagvattenflödet inne på fastigheten och ser inte att det finns någon risk för att MKN i recipienten ska riskera att påverkas negativt av den förändring som sker. Det mest troliga är snarare att föreslagen utbyggnad med tillhörande åtgärder är positivt för recipienten.*” Länsstyrelsen saknar en redovisning av grunderna som bedömningen har gjorts utifrån. Länsstyrelsen efterfrågar därför ett faktaunderlag med utredning som styrker Göteborgs stads bedömning, att planerade fördröjningsåtgärder är tillräckliga för att planerade dagvattenutsläpp inte skall riskera att negativt påverka underliggande kvalitetsfaktorer och därmed försvåra möjligheterna att uppnå MKN för vatten i aktuell recipient, Mölndalsån.

Förorenad mark

Den översiktliga markmiljöundersökningen visar på markföroreningar i området som innebär att saneringar måste ske inom planområdet innan byggnation kan komma till stånd. Det behöver därför säkerställas inom ramen för detaljplanen

För att kunna göra en bedömning av vilka föroreningshalter som kan accepteras för planerad markanvändning och hur saneringen ska gå till behöver en riskbedömning genomföras.

Riskbedömningen behöver göras mot bakgrund av föroreningssituationen och planerad markanvändning d v s bedömningen behöver ta hänsyn till föroreningarnas farlighet och spridningsförutsättningar samt vilka skyddsobjekt som kommer att finnas. Genom att göra en riskbedömning få man en

uppfattning av hur exponeringssituationen kommer att se ut för människor och miljön.

Riskbedömningen och bedömningen av vilka föroreningshalter som kan accepteras behöver ske i dialog med tillsynsmyndigheten.

Buller

Planområdet är bullerutsatt från järnväg och vägtrafik. Det är positivt att befintligt hus direkt i anslutning till Mölndalsvägen byggs på i höjdded och inte kommer inrymma bostäder. Denna påbyggnad av befintligt hus är en förutsättning för att klara bullervärdena för bostäderna innanför. Det ska därför säkerställas inom ramen för detaljplanen att påbyggnaden av huset mot Mölndalsvägen sker innan de övre våningarna i bostäderna innanför byggs. Beroende på hur Göteborgs stad avser att hantera frågan behöver underlag eventuellt tas fram för att utreda vid vilken höjd som bostadshuset är beroende av en påbyggnad av huset längs Mölndalsvägen för att klara bullernivåerna.

Geoteknik

Vilken glidyta och vilken belastningen av den som redovisas på Bilaga 4:17 behöver klargöras i underlaget till planen för att totalstabiliteten av planområdet ska anses som tillfredsställande. Se yttrande från SGI 2016-02-18.

Synpunkter på granskningshandlingen

Luft

Detaljplanen påverkas av trafiken i området med relativt höga luftföroreningshalter som följd. Ur luftkvalitetsaspekt anser Länsstyrelsen det positivt att den föreslagna detaljplanen inte medger bostäder i direkt anslutning till Mölndalsvägen. Det är även positivt att tilluft för ventilation regleras i planen på så sätt att den lokaliseras åt väster alternativt in mot gården.

Länsstyrelsen har tagit del av luftutredningen för planområdet och konstaterar att spridningsberäkningarna visar på en positiv lufthaltsutveckling i området. Beräknade halter av kvävedioxid är dock relativt höga i planområdet. I enlighet med vad som skrivs i utredningen är modellberäkningar behäftade med vissa felkällor och vid en liten underskattning kan det finnas risk för överskridanden av dygnsnormen för kvävedioxid, både i nuläget och 2020.

Avseende partiklar visar beräkningarna att miljökvalitetsnormen sannolikt klaras i området. Man skriver att den prognosticerade trafikökningen kompenseras av en antagen minskning av andelen fordon med dubbdäck. Länsstyrelsen efterfrågar storleken och källan till den antagna minskningen av dubbdäcksanvändningen.

Beräkningarna tar inte hänsyn till påverkan från befintliga och planerade byggnader i området. Man antar i utredningen att byggnaderna skulle ha en viss minskande effekt på kvävedioxid- och partikelhalten (PM10) på inne-

gårdarna bakom byggnaderna. I detta fall instämmer Länsstyrelsen med bedömningen att det höga kontorshuset ut mot Mölndalsvägen sannolikt har en skärmande effekt för luftföroreningarna från vägtrafiken till fördel för husen bakom.

I planbeskrivningen skrivs vidare att ”de föreslagna byggnaderna norr om Lana antas inte försämra luftkvaliteten för närliggande områden, så att det skulle begränsa möjligheten till byggnation i framtiden”. I detta fall vill Länsstyrelsen uppmärksamma på att vid en utveckling av området genom förtätning måste en modell som kan ta hänsyn till byggnader användas för att få en tillräckligt bra uppfattning om halterna i området. Modellen måste ha en god rumslig upplösning och kunna simulera ett tredimensionellt vindfält som bland annat tar hänsyn till turbulens kring byggnader. Nya byggnader kan förändra vindfältet så att luftkvaliteten blir bättre än i dagsläget på vissa platser, men följaktligen kan den bli sämre på andra platser.

Detta yttrande har planhandläggare Nirmala Blom-Adapa beslutat och planhandläggare Anna Hendén föredragit. I den slutliga handläggningen har även Robert Ernstsson, Tvärgrupp Göteborg och Roger Rudolfsson från vattenavdelningen, deltagit.

Nirmala Blom-Adapa

Anna Hendén

Detta beslut har signerats elektroniskt i Länsstyrelsens diariesystem.

Bilaga för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från SGI, daterat 2016-02-18

Kopia till:

SGI

Trafikverket, Hanna Dahlqvist

Replik på Länsstyrelsens och Trafikverkets yttranden i detaljplaner

Denna text är ett svar på Länsstyrelsens och Trafikverkets yttranden över ett antal detaljplaner, där de är oroliga över att trafiken på det statliga vägnätet kommer att öka. De vill därför att trafikkontoret samlat bedömer den framtida trafiken. Beskrivningen är generell och bör kompletteras med specifika förutsättningar för enskilda detaljplaner.

Ett stort antal resor och transporter sker varje dag i Göteborgsregionen. Många människor väljer att åka bil, det kan bero på tidsvinst, bekvämlighet, möjligheten att kombinera olika ärenden eller av andra skäl. Resandet sker på såväl enskilda, kommunala, regionala som nationella vägar. Inom Göteborgsregionen har K2020 tagits fram i bred enighet som ett sätt att minska andel bilresor och öka andelen kollektivtrafik samt gång och cykel. Utvecklingen av transportsystemet är ett gemensamt ansvar mellan såväl nationella, regionala och lokala aktörer. Göteborg stad deltar i en rad forum för att utveckla samarbetet. Stadens investeringsram för att utveckla det kommunala vägsystemet har utökats kraftigt de senaste åren bland annat utifrån åtgärder inom det Västsvenska paketet men också som ytterligare satsningar inom kollektivtrafik, gång och cykel.

Göteborg Stad ser K2020 som en bas för trafikplaneringen i vår målsättning att gå från att vara en stor småstad till att bli en storstad med fler boende, arbetande och besökare. För att klara detta behöver stadsplaneringen ske utifrån ett helhetsperspektiv där trafik är ett medel för att uppnå en fungerande och attraktiv stad. I och med detta krävs en omställning av trafiksystemet. Omställningen innebär att vi går från att anpassa trafiksystemet utifrån rådande trafiksituation till att med styrning och påverkansåtgärder förändra resbeteenden. Trafik för en nära storstad, som är Göteborgs Stads trafikstrategi (antagen av Trafiknämnden i februari 2014), är vägledande för hur trafiksystemet i staden ska utvecklas för att för att uppnå fastslagna mål och möta de utmaningar som staden står inför de närmaste tjugo åren.

Göteborgs Stad arbetar för att öka det hållbara resandet

Trafikstrategin har tagits fram parallellt med strategi för utbyggnadsplanering och grönstrategi och utgår i likhet med dessa från översiktsplanen som antogs 2009 och som är det övergripande styrdokumentet för stadens markanvändning. I samklang med stadens klimatstrategi krävs enligt trafikstrategin en minskning av antalet bilresor med 25 % år 2035 jämfört med 2011. Det innebär en fördubbling av antalet resor till fots, med cykel, samt med kollektivtrafik, vilket är i linje med K2020 där större omställning bör ske där bäst förutsättningar finns.

Trafikstrategins intentioner konkretiseras genom en rad olika program såsom cykelprogram och fotgängarprogram. Även vägledning för parkeringstal ses över för att bättre stödja trafikstrategins inriktning för minskat bilresande. Trafikstrategins färdmedelsfördelning har brutits ned på områdesnivå för att utgöra ett verktyg för den planering som sker i program, detaljplaner och ombyggnader.

Utöver Göteborgs planering för förbättrade förutsättningar för gång- och cykeltrafik genomförs även planeringsarbete för den framtida kollektivtrafiken i linje med stadens mål. Göteborgs Stad samverkar med Västra Götalandsregionen, Mölndal och Partille i ett gemensamt projekt som syftar

till att säkerställa kapaciteten och kvaliteten i kollektivtrafiken med sikte på 2035, vilket är en vidareutveckling av K2020.

Västsvenska paketet – ett regionalt samarbete

Västsvenska paketet är benämningen på ett regionalt samarbete mellan GR, Göteborgs Stad, Region Halland, Västtrafik, VGR och Trafikverket. Västsvenska paketet har i grunden inga nya mål utan utgörs av en sammanställning av parternas mål¹, där Trafikstrategins mål återfinns. Västsvenska paketets övergripande mål är att Göteborgsregionen ska utvecklas med en stark och attraktiv regional kärna med en konkurrenskraftig kollektivtrafik för en god livsmiljö. De övergripande målen förtydligas i åtta effektmål, av vilka kan nämnas:

- En mer attraktiv kollektivtrafik med ökad kapacitet
- Ökad andel kollektivtrafik
- Minskad andel biltrafik till och i regionkärnan
- Snabba, trygga, enkla gång- och cykelresor

Trafikverkets uppdrag

Trafikverkets uppdrag och det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet (förordning 2010:185). Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden. Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Hänsynsmålet behandlar säkerhet, miljö och hälsa. Ett, av flera, funktionsmål är att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel skall förbättras.

Trafikverket har nyligen lämnat inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029 (Trafikverket 2015:180). Trafikprognoserna som redovisas i materialet visar på en ökning i personbiltrafiken på ca 25 % och gods på väg med 60 % de närmaste 20 åren. Analyserna är gjorda i flera scenarion men med relativt liten variation i tillväxt och färdmedelsfördelning. Dock baserade på resvaneundersökningar gjorda 1994 och 2001 samt mellan 2005 och 2006.

Den stora prognostiserade trafikökning bör medföra att Trafikverket själva bör göra omfattande analyser för att se vilken påverkan detta får på det övergripande trafiksystemet och hur dessa kan hanteras i samverkan med berörda aktörer.

I underlaget framgår också betydelsen av att jobba med omställningen i storstäderna. ”Den växande trafiken i Sveriges storstadsregioner medför bland annat trängsel, tidsförluster, miljöstörningar och därmed behov av ökad kapacitet i transportsystemet. Där finns också ett större underlag för satsningar på kollektivtrafik, cykel och gångtrafik. Det är också i de större städerna som de största utsläppen av klimatgaser sker. Städerna blir därför centrala för en omställning till ett mer hållbart samhälle.”

I underlaget för inriktningsplaneringen anges ett antal preciseringar för tillgänglighet bland annat att medborgarnas resor förbättras genom tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet samt att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel ska förbättras. Att minska trängsel ses

¹ Västsvenska paketet, Sammanställning av målen, Rapport 2011:1

dock inte som ett mål i sig vilket ligger i linje med att förbättra förutsättningarna för att få fler att välja alternativa färdstätt.

I uppdraget från regeringen att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029 (N2015/4305) skriver också regeringen att det finns behov av en förbättrad samordning mellan transportplanering och markanvändningsplanering. Inriktningsunderlaget samt analyser och underlag inför kommande åtgärdsplanering för nationell plan och länstransportplaner bör därför i ökad utsträckning samordnas med regionala strategier samt med planering av bostadsförsörjning och övrig fysisk planering. Inte minst med tanke på bostadsförsörjningsmålet om minst 250 000 nya bostäder som ska byggas till 2020.

Det går inte att läsa ut hur Trafikverket kommer ta sig an detta uppdrag men Trafikkontoret välkomnar en ökad dialog om hur vi tillsammans identifierar lämpliga sätt att skapa ett mer hållbart transportsystem.

Riksintresse för transporter omprövas

De statliga lederna i och runt Göteborg är utpekade som intresse och Trafikverket begär därför regelmässigt utredningar som visar på hur riksintresset påverkas av de detaljplaner som ligger i nära anslutning till de berörda lederna. Detta kan te sig naturligt om man befärar påverkan på kopplingspunkten till berörd led men knappast om staden i varje skede ska visa på hur lederna i stort påverkas. Med tanke på att Trafikverket i sina prognoser förutspår stora trafikökningar bör dessa analyser snarare göras av Trafikverket då verket har ansvaret för den övergripande trafiken. Stadens ambition att ställa om och minska bilanvändning bör därför ses som något positivt och stödjas i varje givet tillfälle då en åtgärd kan identifieras som har en potential att stärka kollektivtrafiken eller gång och cykel.

Nyligen redovisades ett betänkande Planering och beslut för hållbar utveckling (SOU 2015:99). Där föreslås att alla nuvarande områden av riksintresse enligt 3 kap. miljöbalken ska omprövas i dialog med berörda kommuner. Tydliga beslut om sådana områden ska därefter fattas av ansvariga myndigheter. Man föreslår också en så kallad ventil där länsstyrelserna ska bemyndigas att besluta om företräde för ett väsentligt allmänt intresse före ett riksintresse. Bostadsförsörjning beskrivs som ett sådant väsentligt allmänt intresse.

Utgångspunkten är att kloka och långsiktiga överväganden om framtida mark- och vattenanvändning bäst kan göras med kunskap om lokala förhållanden, utifrån ett planeringsunderlag som tydligt visar vilka områden av allmänt intresse som behöver beaktas vid planering och beslut av användning. Utredningen pekar på att sådana överväganden i större utsträckning bör göras av kommunerna, som har ett stort engagemang för hållbar utveckling.

Det hållbara resandet måste öka

Trafikkontoret arbetar parallellt med flera olika handlingsprogram i linje med såväl stadens mål som regionala och nationella mål för att ställa om från personbilstrafik till andra, mer hållbara, färdmedel. I det korta perspektivet kan det vara rimligt att anta att dagens färdmedelsfördelning gäller. Men i det längre perspektivet är det orimligt att planera staden på ett traditionellt sätt, som innebär en traditionell trafikutveckling. En förutsättning för att kunna öka det hållbara resandet är också att nya bostäder och verksamheter planeras i goda kollektivtrafik-, gång-, och cykellägen i enlighet med utbyggnadsplaneringen. På detta sätt kan fler välja hållbara transportslag och vi uppnår en god effektivitet i kollektivtrafiksystemen samtidigt som gator och vägar avlastas från personbilstrafik.

Framtida trafikmängder om trafikstrategins mål uppnås

För att belysa effekterna på biltrafiken då trafikstrategins mål uppnås har en trafikprognos tagits fram med hjälp av Trafikverkets prognosverktyg Sampers. Prognosen som innehåller stadens planerade markanvändning för 2035 bygger på det scenario som tagits fram inom WISE-projektet².

Trafikprognosen visar på en generell minskning av trafikmängderna på det övergripande vägnätet i förhållande till idag. Marieholmstunneln ger omfördelningar som lokalt kan resultera i ökad trafik. Marieholmstunnelns påverkan märks främst på E6N där trafiken ökar något medan den sammanlagda trafiken för snittet norr om Tingstads-/Marieholmstunneln minskar.

Figurer i bilaga 1 illustrerar prognostiserade biltrafikmängder på det övergripande vägnätet 2013 och år 2035.

² Omställning till 40 % kollektivtrafikandel i Göteborgsområdet – en backcastingstudie med Sampers, Mistra Urban Futures Report 2014:6

