



PM Luftmiljö

Detaljplan för bostäder vid Södra Vårvindsgatan

Avvägningar och ställningstagande som gjorts gällande byggnation av bostäder med hänsyn till risker för luftmiljöföroreningar kring planområdet.



Planområdets läge

2016-11-01

Förutsättningar

Stadsbyggnadskontoret har fått i uppdrag att ta fram en ny detaljplan för bostäder vid Södra Vårvindsgatan. Planområdet består av en "lucktomt" och ligger cirka 4 kilometer nordväst om Göteborgs centrum. Området omgivs av småskalig bebyggelse. Väster om planområdet löper ett gröonstråk som sträcker sig i syd-nordlig riktning genom stadsdelen. Stråket är viktigt ur rekreationssynpunkt men utgör även ett viktig gång- och cykelstråk. Gällande översiktsplan anger "bebyggelseområde med grön- och rekreationsytor". Planområdet angörs från Södra Vårvindsgatan via Västra Bräckevägen alternativt Dysiksgatan. Södra Vårvindsgatan ingår i det lokala nätet för biltrafiken medan Västra Bräckevägen och Dysiksgatan ingår i huvudnätet som är hastighetsbegränsande till 50 km/tim. Södra Vårvindsgatan är skyltad med rekommenderad högsta hastighet 30 km/tim.

Kring planområdet bedöms potentiella föroreningskällor utgöras av fordonstrafik. Södra Vårvindsgatan trafikeras med 350 bilar/dygn ÅMVD (årsmedelvardagsdygnstrafik,) och Dysiksgatan med 2200 ÅMVD, (mellan Bräckevägen-Oslogatan).



Planområdet förses med kollektivtrafik genom hållplatsen Vårvindsgatan, direkt angränsande planområdet. Hållplatsen trafikeras av tre busslinjer som går i halvtimmestrafik mot bland annat västra Frölunda och Ekeströmgatan som är en knutpunkt för kollektivtrafiken. Hållplatsen Bräcke Östergård ligger ca 350 från planområdet och trafikeras av en busslinje. En flexlinje stannar vid mötesplats 1893 på Södra Vårvindsgatan. Närmaste service finns på Kyrkbytorget 500 meter norr om planområdet. Här finns livsmedelsaffär, apotek, tandläkare, restauranger och en rad andra handelsverksamheter. En mer utökad service finns vid Wieselgrensplatsen (2,5 km) och vid Hjalmar Brantingsplatsen (3,5 km).

Cirka 600 meter väster om planområdet löper Lundbyleden och Lundbytunneln.

I anslutning till området är gång- och cykelnätet väl utbyggt med kopplingar till kollektivtrafiken. Längs Västra Bräckevägen finns en separerad gång- och cykelbana som går mot centrum.

Beskrivning av förslaget

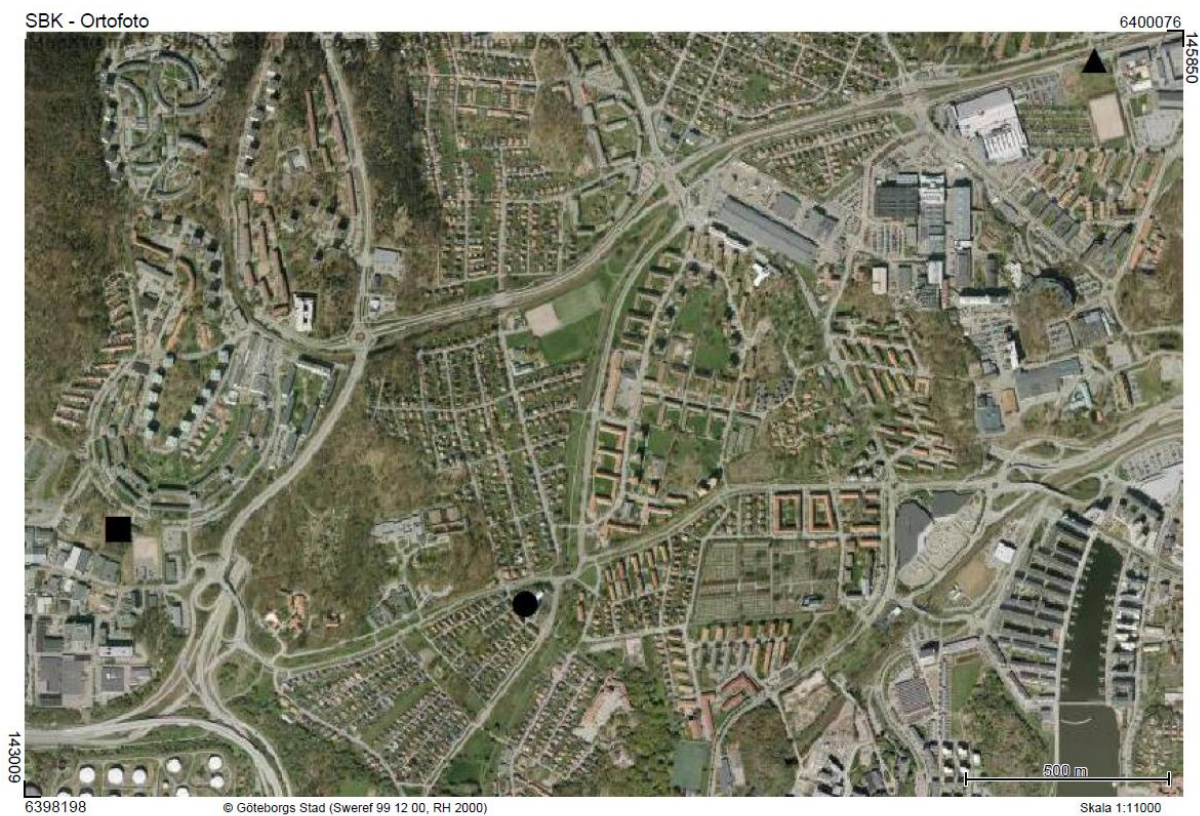
Avsikten är att pröva lämpligheten av att uppföra nya bostäder i form av ett eller flera flerbostadshus i fyra till fem våningar inrymmande cirka 70 bostäder varav 8 lägenheter ska anpassas för boende som har behov av särskilt stöd och service, ett så kallat BmSS-boende. I bottenplan möjliggörs även för centrumändamål och den tillkommande bebyggelsen stärker och förtydligar gaturummen både längs Dysiksgatan och Södra Vårvindsgatan.

Bebyggelsen inom detaljplaneområdet kommer att ge en ökad trafikalstring om cirka 148 fordonsrörelser. Den alstrade trafiken kommer främst belasta korsningarna Södra Vårvindsgatan/ Västra Bräckevägen och Södra Vårvindsgatan/Dysiksgatan.

En ökning av gång- och cykeltrafiken förväntas också till följd av de nya bostäderna.

Miljöförvaltningens bedömning

Platsen ligger mer än 600 meter från någon större trafikled. Älvsborgsbrons norra upp- och nedfarter där 67 000 fordon passerar per dygn, samt Lundbytunnelns västra mynning, ligger på 700 m avstånd, i sydväst respektive väst. Yrvädersgatan, med 15 000 fordon per dygn, ligger 640 meter nordväst om planområdet. På Hjalmar Brantingsgatan, 730 m norrut, åker 18 000 fordon per dygn. De mest närliggande vägarna (Bräckevägen, Sotérusgatan och Dysiksgatan) har 2000 – 3000 fordon per dygn.



Figur 1. Karta över området med mätplatser inritade. Planområdet är markerat med en punkt, Blidvädersplan med en kvadrat och Lundbybadet med en triangel.

Miljöförvaltningen har de senaste åren mätt luftkvaliteten på två jämförbara platser på Hisingen. Mätplatsen vid Blidvädersplan (svart kvadrat i figur 1 och 2) ligger 1 km väster om planområdet (svart punkt i figur 1 och 3) och mätplatsen intill Lundbybadet ligger 1,9 km nordost om planområdet (svart triangel i figur 1 och 3). De tre platserna har liknande topografiska förhållanden, men de två mätplatserna är båda närmare hårt trafikerade vägar än vad planområdet är.

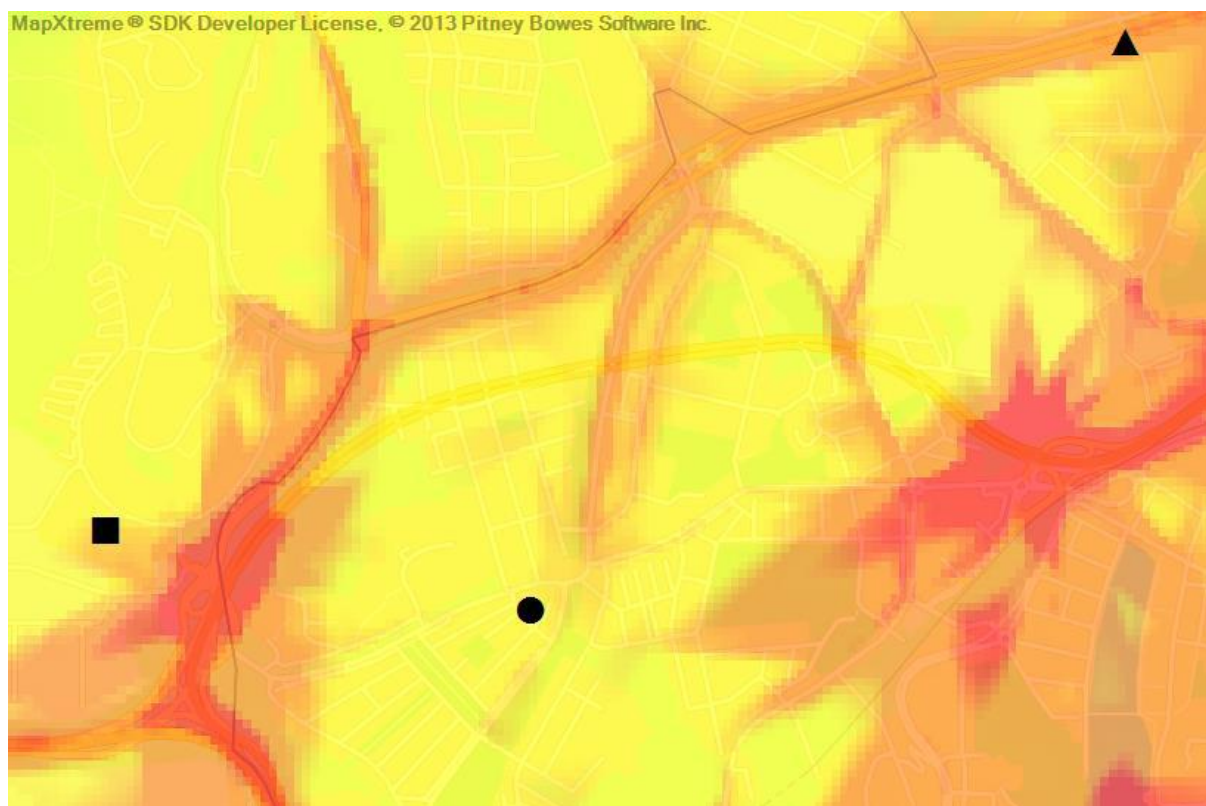
Tabell 1. Uppmätta kvävedioxidhalter under 2014

	År ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Dygn ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Timme ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Blidväderplan	15,0	36,1	47,8
Lundbybadet	18,9	47,8	65,7
Miljökvalitetsnorm	40	60	90
Miljömål	20		60

I tabell 1 visas de uppmätta kvävedioxidhalterna, samt miljökvalitetsnormer och miljömål. Miljökvalitetsnormer och miljömål klaras på båda platserna, med undantag av målet för timme vid Lundbybadet. En jämförelse med beräknade halter från Ren Stadsluft 2013 (se figur 2) visar att de uppmätta halterna är något lägre än de beräknade. Det finns vid planområdet inga viktiga källor till luftföroreningar som inte påverkar någon av eller båda mätplatserna. Det är därför troligt att halterna av kvä-

vedioxid är lägre vid planområdet än vid mätplatserna, vilket också bekräftas av beräkningarna som visas i figur 2.

Det är därför mycket troligt att miljökvalitetsnormerna klaras vid planområdet.



Figur 2. Beräknade kvävedioxidhalter för 2013 i området, med mätplatser inritade. Planområdet är markerat med en punkt, Blidvädersplan med en kvadrat och Lundbybadet med en triangel.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägande

Göteborgs stad växer och bostadsbrist råder i stora delar av staden. Stadsbyggnadskontoret avser att bygga en hållbar stad med förtätning av mellanstaden snarare än expanderings av staden. Det aktuella läget ligger i ett område med mycket bostäder redan idag och god tillgång till kollektivtrafik samt ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät, vilket minskar risken för väsentlig ökning av luftföroreningar.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att platsen ur ett övergripande miljö- och hälsoperspektiv är lämplig för bostäder. Det är vår bedömning att de positiva aspekterna överväger de negativa. Att bygga staden enbart där bullernivåer och halter av luftföroreningar är låga, kommer inte att skapa en situation avseende miljö och hälsa som är bättre på lång sikt. Det kan snarare resultera i att bostäder placeras mer perifert, utanför stadens centrala delar, vilket kan innebära en högre trafikbelastning och därmed också högre halter av luftföroreningar och mer buller för staden som helhet. Det sammanlagda arbetet som staden bedriver är att förtäta staden i centrala lägen med god infrastruktur och bra kollektivtrafik. Utöver finns en trafikstrategi som visar på en ambition att minska biltrafiken med 25 %, att bygga ut kollektivtrafiken samt gång- och cykelvägnätet. Alla dessa parametrar tillsammans menar vi kommer innebära en positiv inverkan på luftmiljön. Stadsbyggnadskontoret anser att planförslaget är en åtgärd i ett led av många för att bygga en hållbar stad.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det med hänsyn till förväntat begränsade luftmiljöföroreningarna är försvarbart med utbyggnad av bostäder enligt planförslaget.