



Samrådsredogörelse

Utfärdat: 2024-03-01

Diarienummer: SBF-2023-00690

Aktbeteckning: 2 -5639

Sirpa Antti-Hilli

Telefon: 031-368 16 09

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

Detaljplan för Tvärförbindelse i Torslanda inom stadsdelarna Lilleby och Syrhåla i Göteborg

Samrådsredogörelse

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 23 augusti 2022 att genomföra samråd för detaljplaneförslaget. Förslaget har sänts för yttrande under tiden 2022-09-07 – 2022-10-18.

Planförslaget har skickats ut enligt bifogad lista över samrådsrets.

Förslaget har under samma tid varit tillgängligt på stadsbyggnadsförvaltningen och på Torslanda bibliotek, Kulturhuset Vingen. Även ett samrådsmöte har hållits på Torslanda bibliotek, klockan 18:00-19:30, onsdagen den 21 september 2022. Uppskattningsvis närvarade ett tjugotal besökare.

Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida:

www.goteborg.se/planochbyggprojekt.

Sammanfattning

Inkomna yttranden berör i huvudsak vald sträckning, trafiksäkerhet, buller, vibrationer, skyddade arter, gestaltning, förorenad mark, dagvatten och fastighetsrättsliga frågor etc. Allvarligaste invändningen gäller att ett genomförande kan antas innebära betydande miljöpåverkan.

Förvaltningen har bedömt att en miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram och att låta föreslagna åtgärder säkerställas i planförslaget.

Framförda synpunkter har i övrigt till stor del kunnat beaktas genom mindre ändringar i planhandlingarna.

Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till exploateringsförvaltningen och berörda konsulter för kännedom och eventuellt beaktande vid planens genomförande.

Inkomna synpunkter och Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. Vid publicering på Stadens webbplats anges inte personuppgifter så som namn, fastighetsbeteckning eller adress. Synpunkterna finns i sin helhet på stadsbyggnadsförvaltningen.

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden tillstyrker förslaget till detaljplan.

Kommentar: Noteras

2. Trafiknämnden

Trafiknämnden tillstyrker förslaget till detaljplan

Kommentar: Noteras

3. Park- och naturnämnden

Helhetsbedömning

I tidigare förstudier framtagna inom Göteborgs stad, och som bakgrund till planarbetet, har flertalet avvägningar gjorts kring olika alternativa vägdragningar och påverkan på befintligt friluftsliv, områden för rekreation, naturvärden och kulturmiljövärden vid Torslanda.

Aktuellt planområdes läge bedöms av förvaltningen som det mest lämpliga för tvärförbindelsen då det ger minst påverkan på ovan nämnda värden, jämfört med övriga väglägen som har studerats.

Det är oklart om tvärförbindelsens utbredning planeras som en del av ett större sammanhang, som en del av infrastrukturen för eventuell ny lämplig bebyggelse och i förhållande till bevarande och utveckling av biologisk mångfald och ekosystemtjänster.

I det större sammanhanget kunde även värden utifrån artskyddsförordningen hanteras. För detta planområde påverkas mindre hackspett och entita negativt. Dispens från artskyddsförordningen behöver sökas och åtgärder för att bibehålla en livsmiljö göras utanför planområdet. Åtgärderna görs utifrån ett hållbarhetsperspektiv och ska inte förstöras framöver som en konsekvens av eventuell framtida bebyggelseplanering i närheten av aktuellt planområde.

Som underlag till detaljplanen finns den genomförandestudie av tvärförbindelsen som har tagits fram av trafikkontoret. Planområdets utbredning utgår från genomförandestudien.

Genomförandestudien behöver utvecklas med större fokus på gestaltning av vägrummet utifrån ett gång- och cykelperspektiv respektive förhållandet till omgivande landskap med varierande karaktärer. Gaturummen bör också gestaltas med hänsyn till barns ögonhöjd för att skapa trafiksäkra och upplevelserika stråk även för barn.

Gestaltningsfrågan behöver hanteras mer utförligt under planskedet för att kunna tas med i budget och som ekonomisk konsekvens för genomförandet av detaljplanen. Gestaltningen behöver hanteras tidigt för att ge tillräckligt underlag till planområdets utbredning och eventuella behov av justeringar på plankartan.

Viktigaste synpunkterna på planförslaget utifrån park- och naturnämndens styrdokument Rekreation och friluftsliv

Befintliga områden för rekreation finns främst väster om planområdet. Detaljplanen möjliggör för passager över tvärförbindelsen i ost-västlig riktning för de boende öster om planområdet. Väster

om planområdet går även befintliga ridvägar, vilka inte kommer påverkas av planläggningen för vägen.

Nåbarheten för ungdomar till motorsportsområdena vid Bulycke förbättras i samband med genomförandet av detaljplanen, med passager från gång- och cykelvägen över till områdena.

Befintliga motorsportsområden bidrar med bullerregn till markerna kring planområdet. Tvärförbindelsen bidrar med ökade trafikbullernivåer vid vägens närområde vilket kan upplevas som negativt (utredningen redovisar trafikbullernivåer inom 80 meter från vägen). Det får därför förväntas att även bullerregnet kommer öka men med en begränsad utbredning inom rekreativområdet i väster, på grund av topografin.

Naturvärden

Inom och i anslutning till planområdet finns konstaterade områden med naturvärdesklass 3 och 4 som kommer att påverkas negativt av planen.

Förvaltningen anser att påverkan på dessa områden bör kompenseras för i samband med hanteringen av kompensationsåtgärder för ekosystemstjänster inom planarbetet.

Artskyddsutredning och åtgärder

Artskyddsutredningen har visat att livsmiljön för mindre hackspett och entita kommer påverkas så pass mycket att dispens behöver sökas avseende artskyddsförordningen och att kompensationsåtgärder kommer behöva göras i närområdet till planområdet.

Inför granskning av detaljplanen kommer hantering av dispensansökan och åtgärder för livsmiljöerna att utredas vidare och säkerställas, vilket finns beskrivet i planbeskrivningen.

Åtgärderna behöver planeras strategiskt då aktuellt område är utpekade i nya översiktsplanen som ”utredningsområde för blandad stadsbebyggelse” respektive ”kust och landsbygd”, där inriktningen är att natur-, kultur- och friluftsvärden ska värnas.

Kulturmiljövärden

Inom och angränsande till planområdet finns identifierade fornlämningar, spår från brukad jordbruksmark och viss vegetation med koppling till tidigare bebyggelse.

För att ta vara på dessa befintliga värden finns möjlighet att arbeta in dem i gestaltningen av vägrummet, vilket bidrar till ett identitetsskapande och platsens koppling tillbaka i tiden vid avläsningen av landskapet.

Gestaltning och budget

Det behöver studeras och tydliggöras varför och hur olika berg- och släntskärningar med krön hanteras utifrån upplevelsen av landskapet och dess karaktär. Planområdets delområde med befintliga naturmarker och bergsmark är en utmaning för gestaltningen av vägrummet, utifrån ingreppspåverkan och ekonomiska kostnader. Med skarpa berg- och släntkrön och branta slänter riskerar vägrummet att upplevas som ett kraftigt ingrepp i landskapet vilket likväl behöver tas hänsyn till i gestaltningen och tas höjd för att kunna hanteras, i budgeten för projektet. Beroende på hur berg- och släntkröna ska hanteras kan planområdet behöva anpassas på plankartan, vilket behöver studeras inför granskning av detaljplanen.

Befintlig vegetation som kan ge mervärde för gestaltningen och vistelsen vid gång- och cykelvägen behöver mätas in och redovisas på grundkartan och anpassningar kan behöva göras. Viss vegetation

utgör spår från tidigare bebyggelse och ger en variation i gestaltningen av vägrummet liksom en koppling tillbaka i tiden vid avläsningen av landskapet.

Avståndet mellan den tyngre trafiken och övriga motorfordon och gång- och cykelvägen bör utökas för delar av vägen för att tillskapa en tryggare trafikmiljö för de oskyddade trafikanterna. Beroende på behovet av bredare sektioner kan det påverka budget för tvärförbindelsen, vilket behöver tas med i de ekonomiska konsekvenserna av genomförandet av detaljplanen.

En god gestaltning och lugna miljöer är viktigt för att barn ska vilja röra sig och känna sig trygga längs med tvärförbindelsen. Eventuellt fokusarbete och konsekvenser för gestaltningen behöver tas med i de ekonomiska konsekvenserna av genomförandet av detaljplanen.

Stadens kompensationsåtgärder för ekosystemtjänster

Planarbetet har påbörjat identifiering av de befintliga ekosystemtjänster som kan behöva kompenseras för, på grund av negativ påverkan vid ianspråktagande av marken inom planområdet.

I fortsatt planprocess kommer behovet av stadens egna kompensationsåtgärder för befintliga ekosystemtjänster att klargöras, vilket även beskrivs i planbeskrivningen.

Förvaltningen ser att kompensationsåtgärderna säkerställs ekonomiskt inför genomförandet av detaljplanen. Åtgärderna ska tas med i budget för genomförandestudien.

Infrastruktur i förhållande till eventuell ny bebyggelse i närområdet med påverkansbedömning av befintliga värden (natur, kultur, rekreation och friluftsliv)

Planområdet föreslås utifrån förutsättningar för befintlig bebyggelse och uppskattade framtida trafikmängder, exempelvis trafikmängder för den nya batterifabriken.

Tvärförbindelsens läge anpassas till att i minsta möjliga mån påverka befintliga natur- och kulturvärden samt rekreation och friluftsliv, inom det större naturområdet på västra Hisingen.

Infrastrukturprojektet verkar inte ha utretts i förhållande till och som en del av ett sammanhang inom stadsutvecklingen. I detta fall planläggs för en väg, men det görs inte i samband med en nytta för bebyggelseutveckling där hela stadsutvecklingen kan hanteras och påverkan bedömas i en helhet. Det är oklart hur vägens läge kan komma att sätta ramarna för eventuell planering av ny bebyggelse i närområdet och vilka befintliga natur- och kulturvärden, rekreation och friluftsliv som därmed kan bli påverkade.

Förslag på förändringar i planförslaget

Utifrån ovanstående synpunkter kan planområdesgränserna behöva justeras på plankartan och budget för projektet behöva kompletteras. Det bör även beskrivas att gestaltningen medför ekonomiska konsekvenser för genomförandet av detaljplanen, detta för att lyfta gestaltningens betydelse för projektet.

Kommentar:

Den påverkan som detaljplanens genomförande kommer att generera inom de områden med naturvärdesklass 3 och 4 kommer att kompenseras inom ramen för planarbetet och stadens rutiner avseende kompensationsåtgärder för ekosystemtjänster. Kompensationsåtgärderna kommer att planeras strategiskt så att de områden där compensationen kommer att ske, inte ska vara tänkt för annan markanvändning i ÖP. Kompensationsåtgärderna kommer också att säkerställas ekonomiskt genom att de finns budgeterade i Genomförandestudien men också att kostnaderna beskrivs i genomförandebeskrivningen, som är en del av Planbeskrivningen (tillhörande detaljplanen).

Även åtgärder kopplade till artskyddsförordningen kommer att ta hänsyn till gällande översiktsplan för att undvika markområden som är tänkta att användas för annan markanvändning.

De kulturmiljövärden som finns i området har så långt som möjligt arbetats in i gestaltningen.

Efter samrådsskedet så har olika berg- och släntskärningar studerats ytterligare med dess kopplingar till de olika landskapstyperna och dess karaktär. Det har inte visat sig nödvändigt att justera plangränsen med anledning av det. Kostnader kopplade till detaljplanen och dess genomförande hanteras framför allt i genomförandestudien men beskrivs också i genomförandebeskrivningen, som är en del av planbeskrivningen (tillhörande detaljplanen). Där kommer det att tydliggöras att gestaltningen medför ekonomiska konsekvenser för genomförandet av detaljplanen.

Avståndet mellan den tyngre trafiken och övriga motorfordon och gång- och cykelvägen har anpassats för att kunna skapa en tillräckligt trygg trafikmiljö för de oskyddade trafikanterna. En viktig del i projektet är att skapa en god möjlighet för cykelpendling, vilken inte finns idag. Därför är det viktigt att gång- och cykelvägen har en god framkomlighet, med hög standard vad gäller lutningar och linjeföring. Inom och i anslutning till planområdet finns också värdefulla natur- och kulturmiljöer. Ska avståndet mellan bilväg och gång- och cykelbana utökas så skulle det innebära ett större i anspråkstagande av dessa miljöer. För att undvika ett allt för stort intrång så ligger gång- och cykelbanan längs med bilvägen inom huvuddelen av sträckan eftersom det medför ett effektivt markutnyttjande.

Barnens upplevelse av trygghet längs sträckan tas med i arbetet kring gestaltning och anpassning och beskrivs mer i planbeskrivningen.

Tvärförbindelsen har som syfte att bland annat avlasta befintliga vägar i Torslanda som idag är överbelastade. Det kommer att gynna Torslanda i stort som stadsdel och kommer också att möjliggöra en del av den planerade bebyggelsen som pågår i området. Tvärförbindelsen är avgörande för att Torslanda ska kunna utvecklas och successivt utökas med nya bostäder. Att Tvärförbindelsen inte skulle ha utretts som en del av ett större sammanhang inom stadsutvecklingen är således felaktigt. Dock så sker stadsutvecklingen, som den oftast gör, i flera detaljplaner med olika förutsättningar och i olika skeden. Vägens primära syfte är således inte att möjliggöra för ny bebyggelse i närområdet där befintliga natur- och kulturvärden, rekreation och friluftsliv kan påverkas. Om det skulle bli aktuellt med sådan planering så får dessa värden hanteras inom eventuella kommande planarbeten.

4. Miljö- och klimatnämnden

Förvaltningens synpunkter

Luftmiljö

Luftkvaliteten inom området är idag god och nivåerna vid bostäder och skolan i närområdet ligger inom miljömålet för god luftmiljö. Miljöförvaltningen bedömer att halterna av luftföroreningar kommer att stiga lokalt om vägen byggs och det finns risk att miljömålets riktvärde kommer att överskridas intill vägen.

Ljudmiljö

Miljöförvaltningen bedömer att bullerutredningen behöver kompletteras med beräkningar av nulägesexponering av buller för de bostäder som ligger inom naturområdet, för att belysa hur

mycket bullerexponeringen kommer att öka jämfört med dagens situation. Den nya vägen kommer leda till en försämrad ljudmiljö i vad som idag är ett obebyggt naturområde, som är relativt tyst. Miljöförvaltningen bedömer att det behöver utredas vilka ljudnivåer som förekommer i idag och hur ljudmiljön förväntas ändras vid de platser mot och i naturområdet som är mest besökta och nyttjade för friluftsliv. Möjliga åtgärder bör utredas vid behov.

Miljöförvaltningen instämmer med bedömningen i planbeskrivningen; att det är viktigt att begränsa fordonshastigheten längs hela tvärförbindelsen för att minimera de negativa konsekvenserna avseende buller och trafiksäkerhet. Miljöförvaltningen förordar att hastigheten hålls på en så låg nivå som möjligt, genom den del/de delar av området som är bebyggt med bostäder, inklusive bostäderna inom "naturområdet". För att minimera bullerstörningar rekommenderas helst 40 km/t, men åtminstone inte över 50 km/t, från sektion 1/700 och norrut.

Detaljplanens avgränsning täcker inte hela tvärförbindelsen, som även innefattar Nya Älvegårdsvägen i norr. Längs med tvärförbindelsen, inklusive Älvegårdsområdet, kommer bullerskärmar att sättas upp för att minska bullerpåverkan till närliggande bostäder. Inom Älvegårdsområdet finns en skola och en förskola. Förskolan är i dagsläget inte i bruk. För bostäder och skolor har skärmar dimensionerats i bullerutredningen för att klara ekvivalent ljudnivå 55 dBA.

Miljöförvaltningen anser att ambitionsnivån angående ljudmiljön vid förskolegården som ligger närmast vägen och som vetter mot nya Älvegårdsvägen (tvärförbindelsen) behöver höjas om förskolan ska tas i bruk igen i framtiden, så att en bättre ljudmiljö för förskolebarnen, som är mest känsliga för buller, kan uppnås. Ambitionen bör vara att klara en ekvivalent ljudnivå på 50 dBA på förskolegården.

Naturmiljö

Mycket av vägen går genom skogsmark. I naturvårdsinventeringen står det "De centrala delarna utgörs av bland annat gräs- och buskmarker. Dessa hyser överlag en rik flora och förekomst av rikblommiga buskar som skapar fina förutsättningar för insekter". I detaljplanen föreslås att slänter och skiljeremsa kläs med lokalt jordmaterial, antingen utan ytterligare grässådd eller sådd med ängsfröblandning. Miljöförvaltningen instämmer att detta är en bra ambition. Miljöförvaltningen rekommenderar att artrika vägkanter säkerställs genom att de markeras i plankartan, som förslagsvis egenskapsbestämmelser för utformning av vegetation¹, för att ge förutsättningar för biologisk mångfald och ekosystemtjänster.

Planområdet är en del av ett grönstråk som går i öst-västlig riktning. Stråket bedöms i naturvärdesinventeringen ha ett högt värde som spridningsväg för många djurarter, samt livsmiljö för skyddade arter. Den nya vägen kommer att ligga som en barriär i landskapet, med negativa konsekvenser för bland annat vilt, groddjur och kräldjur. Stadsbyggnadskontoret skriver att kompensationsåtgärder i form av tunnlar kan behövas för vissa djurs möjlighet att passera vägen. Hur det ska gå till kommer beskrivas i granskningshandlingen. Miljöförvaltningen återkommer eventuellt med fler synpunkter på detta i granskningen.

Detaljplanen kommer påverka häckningsmöjligheter för mindre hackspett och entita negativt. Artskyddsutredningen pekar på att ett välformulerat program för biotopförstärkande åtgärder skulle kunna fungera för mindre hackspett, men detta är mindre säkert för entita. Artskyddsutredningen drar som slutsats att *detaljplanen inte innebär sådan skada att den påverkar möjligheten att bibehålla populationerna på tillfredsställande nivåer*. Miljöförvaltningen finner denna bedömning osäker och det behöver förtydligas till granskningsskedet att biotopförstärkande åtgärder behöver säkerställas.

Kompensationsåtgärder

Det är positivt att kompensationsåtgärder ges mycket utrymme i planbeskrivningen och att de är väl beskrivna i detaljplanen. Förslag på kompensationsåtgärder som den nu planerade tvärförbindelsen i Torslanda föranleder kommer att beskrivas mer utförligt i senare skede av planprocessen.

Miljöförvaltningen bedömer att fler åtgärder kan bli nödvändiga. Miljöförvaltningen återkommer eventuellt med fler synpunkter på detta i granskningen.

I planbeskrivningen står det att de livsmiljöer som kan påverkas av planens genomförande ska kompenseras genom att förbättringsåtgärder föreslås utanför planområdet. Det behöver säkerställas att dessa områden inte planeras för andra ändamål i framtida exploateringar. Miljöförvaltningen konstaterar att detaljplanen för verksamheter vid Pressvägen (batterifabriken), i närheten av det här området, också tar mark med naturvärden i anspråk. Även för den detaljplanen planeras kompensationsåtgärder utanför planområdet.

Jordbruksmark

Miljöförvaltningen bedömer att ianspråktagande av jordbruksmark i den norra delen av naturområdet behöver utredas i detaljplanen. En del av vägsträckningen kommer att gå över jordbruksmark. En del av jordbruksmarken, väster om tvärförbindelsen, finns inom Jordbruksverkets blockdatabas. Det finns även en del öster om vägen som inte finns med i blockdatabasen, men som också kan betraktas som brukningsvärd jordbruksmark. I naturvärdesinventeringen har två biotopskyddade diken identifierats, som löper genom dessa två områden som tidigare har brukats. I naturvärdesinventeringen dras slutsatsen att ”även om marken inte har använts som jordbruksmark på många år, är bedömningen att marken relativt enkelt åter skulle kunna tas i bruk om så var aktuellt”.

Enligt 3 kap. 4 § miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. En lokaliseringstudie behöver tas fram som redovisar vilka alternativa sträckningar som utretts och om det går att undvika ianspråktagande av brukningsvärd jordbruksmark. Detta har inte utretts i samband med tidigare utredningar av sträckning.

Markmiljö

En del av planerad vägsträckning går genom Syrhåladeponin. Markmiljöundersökningar i deponin visar på förhöjda till kraftigt förhöjda föroreningshalter av främst metaller och PAH. Föroreningar har också uppmätts i grundvattenprov, bland annat har PFAS påträffats i ett grundvattenprov. Massorna är heterogena och innehåller byggavfall/rivningsrester, trä etcetera.

Förorenad mark i deponin har pekats ut i trafikkontorets riskanalys för projektet.

Miljöförvaltningen bedömer att nedanstående synpunkter behöver utredas innan detaljplanen antas:

Det saknas detaljstudier på vägdragningen, det vill säga som anger vägsträckningen i deponin och vilka fyllnadsdjup som råder i detta område. Kommer samtliga deponimassor inom vägsträckningen omhändertas eller bara delvis, beroende på vilket förstärkningsalternativ som slutligen väljs?

Det saknas bedömning av hur de olika förstärkningsalternativen kan påverka risk för föroreningsspredning från de förorenade massorna i deponin, samt om riskerna är så höga att riskreducerande åtgärder behövs utöver de geotekniska åtgärdsalternativen som anges i den geotekniska rapporten. Det kan inte uteslutas att ytterligare urschaktning exempelvis är nödvändig

för att reducera risken att föroreningar sprids. Djupet av fyllnadsmassor kan uppgå till sju meter i deponin enligt inlämnat underlag, vilket kan innebära ökade svårigheter med geoteknik som till exempel behov av spontning. Det är viktigt att beakta att en åtgärd inte avsevärt bör försvåra eller förhindra ett framtida åtgärdsbehov i projektområdet med avseende på föroreningar.

Förstärkningsalternativet med pålning kan innebära risk för ökad spridning av föroreningar genom att pålar perforerar de redovisade jordlagren och eventuellt kan sprida förorenat lakvatten ner till exempelvis friktionslager, vilket måste undvikas. I inlämnat underlag framgår det inte hur pålningen ska genomföras och till vilka djup. Detta behöver klargöras liksom om pålningsåtgärderna innebär ökad urschaktning på grund av föroreningsinnehåll och om vald pålningsmetod innebär risk för ökad spridning av föroreningar i deponin.

En grundvattensänkning planeras utföras. Förvaltningen bedömer att det behöver klargöras om och hur denna grundvattensänkning kan påverka deponin med avseende på lakvattenbildning och spridning av lakvatten när vägen är färdigställd.

Dagvatten

Miljöförvaltningen ser det som positivt att föreslagen dagvattenhantering inkluderar biologiska reningsmetoder. Miljöförvaltningen önskar ett förtydligande kring vilka delsträckor (delsträcka D1-D3 eller bara D1-D2) som avrinner till Torslandaviken. Om det endast är delsträcka D1-D2 som avleds dit sker det ett nettotillskott av föroreningar avseende kväve, zink, kadmium, kvicksilver och TOC jämfört med dagens situation. I det fall dagvatten för sträckorna D1-D3 avleds till Torslandaviken innebär förslaget en reduktion i förhållande till dagens nivåer som enligt utredningen innebär att miljö kvalitetsnormer inte riskeras. Miljöförvaltningen bedömer att förslaget i det fallet är rimligt att gå vidare med. Det är viktigt att trafikdagvatten renas optimalt och korrekt, särskilt eftersom dagvattnet ska släppas till Torslandaviken.

Vi önskar också förtydligande om kommande dagvattendamm klarar den generella regeln om 200 till 250 kvadratmeter per hektar avrunnen hårdgjord yta samt om den kan anläggas med optimala proportioner mellan längd och bredd. Dammens utformning bör ta hänsyn till hydraulisk effektivitet, där en hög hydraulisk effektivitet behövs för att undvika döda zoner i dammen och skapa jämnt flöde genom hela dammen.

Mobilitet

I planbeskrivningen står det att tvärförbindelsen kommer att bidra till en mer attraktiv kollektivtrafik, eftersom restiderna för kollektivtrafiken förväntas minska drastiskt i morgon- och eftermiddagstrafiken i centrala Torslanda tack vare minskad köbildning. Tvärförbindelsen innebär inte någon ny satsning på kollektivtrafik i dagsläget, även om vägen kan ge utrymme för framtida satsningar.

Miljöförvaltningen konstaterar att tvärförbindelsen generellt kan leda till ett ökat resande med bil från delar av västra och norra Hisingen, då det kommer att gå snabbare att åka med bil.

Miljöförvaltningen efterlyser underlag som beskriver hur ett minskat vägtrafikarbete kan uppnås med förslag på lämpliga åtgärder. Exempelvis kan en resvaneundersökning göras, som kartlägger resvanor och attityder till resandet, för att undersöka möjliga åtgärder för att minska biltrafiken.

Det står också i planbeskrivningen att *tvärförbindelsen innebär en standardhöjning av gång- och cykelvägnätet genom en ny gång- och cykelväg med god standard som underlättar för cykelpendlare till och från centrala Göteborg samt Volvo Torslanda, som är en stor arbetsgivare i Torslanda med omnejd*. Miljöförvaltningen konstaterar att den befintliga gång- och cykelväg som

finns redan idag tar en rakare väg genom området. En granskning med hjälp av Google Street View visar att vägen är asfalterad och upplyst. Det är inte säkert att en ny gång- och cykelväg som kommer att gå parallellt med en trafikerad väg kommer vara lika attraktiv för cyklister och gående som den befintliga gång- och cykelvägen.

Miljömål

Detaljplanen har stämts av mot relevanta miljömål och delmål i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram i planbeskrivningen. Enligt stadsbyggnadskontoret kan negativ påverkan på stadens miljö- och klimatmål motverkas genom olika åtgärder. Miljöförvaltningen bedömer att anläggandet av vägen sammantaget riskerar att leda till att möjligheten att nå Göteborgs Stads miljö- och klimatmål minskar.

Naturen

Miljöförvaltningen bedömer att miljömålet *Göteborg har en hög biologisk mångfald* riskerar att påverkas negativt av detaljplanen. Miljöförvaltningen håller inte med om stadsbyggnadskontorets bedömning att det finns stora möjligheter inom detaljplanen att öka den biologiska mångfalden. En stor del av planområdet består av skog eller jordbruksmark idag och en stor naturyta kommer att omvandlas till en hårdgjord yta. Miljöförvaltningen bedömer att detaljplanen kommer att ha en negativ påverkan på den biologiska mångfalden och ekosystemtjänster. Påverkan på naturmiljön behöver beskrivas mer utförligt i planbeskrivningen. Miljöförvaltningen bedömer att en ny väg i oexploaterad terräng kommer att ha negativa effekter på ytterligare delmål.

Klimatet

Ett av delmålen i miljö- och klimatprogrammet är att *minska klimatpåverkan från transporter*. En av indikatorerna är vägtrafikarbete, det vill säga antal körda kilometer med alla typer av motoriserade vägfordon per vardagsdygn. Vägtrafikarbetet i Göteborg ska minska med 25 procent till år 2030 jämfört med 2020. Satsningar som underlättar bilresande, exempelvis att anlägga den aktuella tvärförbindelsen, motverkar detta mål. Det behöver beskrivas på ett mer omfattande sätt i detaljplanen hur planen istället kan bidra till minskat vägtrafikarbete.

Människan

Miljöförvaltningen bedömer att planen riskerar att minska möjligheterna att nå flera av delmålen inom målet *Människan – Göteborgarna har en hälsosam livsmiljö*. Delmål två för människan, *säkra en god luftkvalitet för göteborgarna*, har mål för luftkvalitet vid bostäder och förskolor. Delmålet innebär att Göteborgs Stad ska säkerställa att luftkvaliteten vid förskolegårdar och bostäder uppfyller det nationella miljömålet för frisk luft med avseende på kvävedioxid och partiklar. Åtgärder som riskerar att öka det totala vägtrafikarbetet i Göteborg motverkar att detta miljömål uppnås. På samma sätt riskerar planen att påverka delmål tre, *säkra en god ljudmiljö för göteborgarna*. Även delmål fyra, som handlar om ekosystemtjänster, riskerar att påverkas negativt, genom att vägen dras genom ett naturområde.

Kommentar:

Luftmiljö

Efter samrådsskedet har dialog avseende luftmiljön skett med miljöförvaltningen. Enligt trafikutredningen kommer trafikflödet på vägen vara runt 7 000 fordon per årsmedeldygn. Med tanke på att det inte finns några slutna gaturum som kan medföra väsentligt förhöjda halter är det troligt att miljökvalitetsnormerna för luft klaras i området, även med den tillkommande vägen. Detta har stämts av med miljöförvaltningen. Planbeskrivningen kompletteras så att de förutsättningarna bättre framgår.

Ljudmiljö

Det är inte aktuellt att bemöta önskemålet om att komplettera bullerutredningen med beräkningar av nulägesexponering av buller för de bostäder som ligger inom naturområdet. Detta då de i princip inte utsätts för något trafikbuller alls idag. Bullerutredningen med dess åtgärder följer rådande riktvärden för buller så att nivåerna vid bostadshusen klaras. Vad gäller naturområdet så är det inte utpekad som ett område som ska vara ett s.k. tyst område eller på annat sätt är skyddat. Därför borde det anses fullt tillräckligt att föreslå åtgärder för de bostadshus som hamnar över rådande riktvärden gällande trafikbuller.

Inom den del av naturområdet där bostäderna är belägna, har föreslagen referenshastighet sänkts från 60 km/h till 40 km/h efter samrådsskedet.

Bullerdämpande åtgärder föreslås utanför förskolegården, vilka redovisas i planhandlingarna med tillhörande utredningar.

Naturmiljö

Önskemålet om att artrika väggkanter ska säkerställas genom planbestämmelser på plankartan kommer inte att beaktas. Detta eftersom det kan låsa utformningen på ett allt för detaljerat sätt. Dock så kommer kompensationsåtgärder och andra tankar gällande gestaltning och utformning att tydliggöras i planbeskrivningen.

Artskyddsutredningen har kompletterats med en tydligare beskrivning av påverkade arter med tillhörande åtgärdsförslag. Planbeskrivningen justeras med en sammanställning av detta.

Biotopförstärkande åtgärder säkerställs genom bestämmelse på plankartan.

Kompensationsåtgärder

Det är svårt att helt säkerställa att de områden som föreslås för kompenseringsåtgärder inte planeras för andra ändamål i framtida exploateringar. Dock så anges ingen markanvändning i gällande översiktsplan som kan tänkas äventyra föreslagna kompensationsåtgärder.

Jordbruksmark

Detaljplanen medför ett mindre ianspråktagande av jordbruksmark i den norra delen av naturområdet. En lokaliseringsutredning bedöms dock inte som nödvändig eftersom påverkan bedöms så pass ringa. Planbeskrivningen har kompletterats med en beskrivning av ianspråktagen jordbruksmark.

Markmiljö

Dag- och lakvattenutredningen för Syrhåla deponi har inte kompletterats eller uppdaterats efter samrådet. Däremot har det tagits fram en MKB som tydliggör påverkan, åtgärder och konsekvenser av bl.a. markmiljön med anledning av aktuell planläggning. Planbeskrivningen har efter samrådet också uppdaterats med en beskrivning så att det tydligare framgår hur vägdragningen påverkar deponin och vilka åtgärder som behöver vidtas för att vägdragningen inte ska riskera några förorenings-spridningar och/eller människors hälsa och säkerhet.

Med anledning av de åtgärder som föreslås bedöms ett genomförande av detaljplanen inte ge några negativa konsekvenser på markförhållandena. Genomförandet av detaljplanen innebär dels att förorenade massor kommer att avlägsnas, dels att området närmast vägen kommer att täckas med rena massor. Sammantaget minskar därför risken för skador på människors hälsa och på miljön.

Dagvatten

Dagvatten- och skyfallsutredningen har kompletterats efter samrådet med ett förtydligande gällande vilka delsträckor som avrinner till Torslandaviken.

Föroreningsmängderna nedströms recipienter förväntas öka med anledning av att detaljplanens norra delar sträcker sig genom jungfrulig mark. Dock är föroreningskoncentrationerna i utgående dagvatten lägre än Göteborgs stads riktvärden för mycket känsliga recipienter. I detaljplanens södra delar går vägen genom redan i anspråkstaget markområde och här förväntas föroreningsmängderna att minska med anledning av föreslagna dagvattenanläggningar.

Dagvatten- och skyfallsutredningen har kompletterats efter samrådet med ett förtydligande om att kommande dagvattendamm har goda förutsättningar att klara generella regler gällande dess utformning.

Mobilitet

Bakgrunden till formuleringen gällande en attraktivare kollektivtrafik är att köbildningen förväntas minska på Kongahällavägen m.fl. där bussar idag trafikerar. Genom minskad köbildning så blir det en bättre framkomlighet och på så sätt kan attraktiviteten öka.

Tvärförbindelsen förväntas bidra till en ökning av gång- och cykeltrafik eftersom framkomligheten och standarden på berörda cykelvägar höjs, vilket bedöms leda till fler cykelresor. Det finns dock samtidigt en risk för en ökad vilja att resa med bil i stället för kollektivt när restiden för bilresor minskar, något som är negativt för möjligheten att nå miljömålet "Begränsad klimatpåverkan".

Det ligger inte inom förvaltningens uppdrag att studera resvanor etc. i det här planarbetet. Uppdraget är nu att pröva lämpligheten av att huvudsakligen anlägga en väg i den aktuella sträckningen

Den befintliga gång- och cykelvägen ser troligtvis bättre ut på Google Street View än i verkligheten då det är svårt att ta sig fram längs hela sträckan i dagsläget. Dessutom täcker Street View inte hela sträckan. Idag utgörs sträckan av delvis branta backar och med låg standard.

Miljömål

Planbeskrivningen justeras så att det tydligare framgår att detaljplanen kommer att ha en negativ påverkan på den biologiska mångfalden men att den kan kompenseras genom de förbättringsåtgärder som planeras utanför planområdet.

Planbeskrivningen justeras med en tydligare beskrivning om den klimatpåverkan som tvärförbindelsen kan ha med avseende på transporter.

Planbeskrivningen justeras så att det framgår att detaljplanen inte bedöms överskrida gränsvärdet för MKN luft. Likaså att göteborgarna kommer fortsatt ha en god ljudmiljö eftersom åtgärder i form av bullerskärmar kommer att sättas upp så att gällande riktvärden inte överskrids.

5. Kulturnämnden

Kulturförvaltningen har inget att erinra mot detaljplanen.

Kulturförvaltningen menar att Länsstyrelsens tillstånd krävs för ingrepp i de lagskyddade fornlämningarna.

Äldre vägsträckningar, stengärdesgårdar och andra spår av äldre markanvändnings- och ägo gränser bör bevaras. De kräver varsamhet redan i byggfasen. Det är också viktigt att lagskyddade fornlämningar i anslutning till detaljplaneområdet skyddas i samband med vägbyggnationen.

Kommentar:

Den nya vägsträckan korsar befintliga stengärdesgårdar med ett kulturhistoriskt värde som gränsmarkeringar. För att minska negativ påverkan på kulturmiljön så ska dessa demonteras inför vägbygget för att sedan rekonstrueras där möjlighet finns. Demonterade gårdsgårdar som inte går att rekonstruera på samma plats, används i stället för att komplettera intilliggande stengärdesgårdar. Detta anges som bestämmelse på plankartan.

6. Kretslopp- och vattennämnden

Kretslopp och vatten vill särskilt lyfta fram följande information som är viktig att beakta i det fortsatta planarbetet:

Kretslopp och vatten har kommande projekt i berört område vid Bulycke pumpstation där om- och tillbyggnad är planerad. Tillgängligheten till pumpstationen är viktig, både under byggtiden och efter färdigställande.

Kretslopp och vatten har sekretessbelagda anläggningar som behöver beaktas inom området.

Tvärförbindelsen medför åtgärder kopplat till både deponi och ÅVC inom planområdet och det är viktigt att i planarbetet fastställa en ansvars- och kostnadsfördelning mellan Kretslopp och vatten och exploateringen. För de miljöskyddsåtgärder som behövs för deponin behöver även ansvarsfördelningen utredas avseende ansvar under och efter byggnation av tvärförbindelsen.

Kretslopp och vatten ser följande behov av ändringar i planhandlingarna:

Följande ska anges på plankartan: ”Inom området finns underjordisk anläggning som innebär restriktioner vid byggande och markarbeten. Innan bygg- eller marklov beviljas ska samråd ske med Kretslopp och vatten”.

Avfall

I samband med startmötet framförde Kretslopp och vatten ett antal kommentarer avseende olika aspekter av avfall. Vi ser inget behov av ändringar i plankartan men har några kommentarer som behöver beaktas och bemötas inför granskning av detaljplanen.

Deponi

Den föreslagna vägsträckningen går genom den nedlagda deponin Syrhåla, för vilken Kretslopp och vatten har ansvar för miljöskyddsåtgärder. Mestadels bygg- och rivningsavfall, schaktmassor och rivningsvirke har deponerats. De geotekniska förhållandena är osäkra och det förekommer stabilitets- och sättningsrisker. Planhandlingarna understryker att åtgärder behöver vidtas för att minska risken för föroreningsspridning från området.

Den dag- och lakvattenutredning som tagit fram poängterar vikten av att vägen anläggs med lätta massor för att minimera risken för sättningar. Trots det är det en risk att tyngden från vägen

kommer förändra utströmningsvägarna för lakvatten från deponin. Utredningen bemöter inte hur detta ska hanteras. Enligt Kretslopp och vatten är det otydligt om det kan säkerställas att lakvattnet kommer fortsätta rinna ut samma väg ut som tidigare och en kompletterande riskbedömning om lakvattnets väg förändras från nordöstra delen av deponin under väggroppen behövs. Kretslopp och vatten måste involveras i det arbetet för att säkerställa att tvärförbindelsen möjliggör korrekt hantering av deponin och dess lakvatten.

Slutligen vill vi upplysa om ett skrivfel på s. 31, deponin är 5 hektar, inte 50 hektar.

Trafiklösning för Bulycke återvinningscentral (ÅVC)

Tvärförbindelsen innebär sannolikt att antalet besökare till Bulycke ÅVC kommer öka och för att ÅVCn ska kunna bedriva sin verksamhet är det avgörande att det finns en bra trafiklösning.

Trafiklösningen måste möjliggöra säker och lättillgänglig in- och utfart samt tillräckligt långa kömagasin för bilar som väntar på att få köra in på ÅVCn.

Detaljplanen innebär att dagens in- och utfart försvinner och en ny lösning presenteras. Kretslopp och vatten är mycket positiv till den lösning med en ny anslutning till ÅVCn som presenteras och har svårt att se andra möjliga lösningar. Återvinningscentralen föreslås få en kombinerad in- och utfart vid grusytan söder om återvinningscentralen. Grusytan byggs också om för att användas som kömagasin för väntande bilar som ska besöka återvinningscentralen. Bulyckevägen utformas även med ett vänstersvängskörfält vid denna anslutning.

Förvaltningen vill poängtera att det måste säkerställas att de ändringar som föreslås som en följd av planen kan genomföras utan att Kretslopp och vattens verksamhet påverkas (öppetider etc) eller att dagvatten kommer in på vår anläggning. Det gäller såväl under byggskedet som efter färdigställandet av tvärförbindelsen.

Påverkan på befintlig avfallshämtning

Ett antal befintliga platser för avfallshämtning berörs av den nya vägen och det presenteras nya körvägar och vändytor för att sopbilarna ska kunna hämta avfallet på ett säkert sätt. Det är viktigt att säkerställa att körvägar, angöringar och vändytor finns tillgängliga under byggperioden och att permanent lösning anläggs så befintliga hämtställen kan fortsätta att fungera.

Fördelning av ansvar och kostnader

Då tvärförbindelsen innebär åtgärder för både deponin och ÅVC:n är det viktigt att i planarbetet fastställa en ansvars- och kostnadsfördelning mellan Kretslopp och vatten och exploateringen.

För de miljöskyddsåtgärder som behövs för deponin behöver även ansvarsfördelningen utredas avseende ansvar under och efter byggnation av tvärförbindelsen.

VA

Kretslopp och vatten har VA-projekt i området. Det är viktigt att den påbörjade dialogen mellan parterna fortsätter så att projekten kan planera utbyggnad på ett sätt som blir fördelaktigt för både skattekollektiv och VA kollektiv.

Kretslopp och vatten utreder och planerar VA projekt i området. Följande arbeten är eller kan bli aktuella:

- Vid Bulycke pumpstation planeras en om- och tillbyggnad 2022/2023. Tillgängligheten till pumpstationen är viktig, både under byggtiden och efter färdigställande.

- Vid Syrhålamotet behövs en omläggning av vattenledning västerut, för att koppla till befintlig vattenledning vid Bulyckevägen. Denna omläggning görs i en separat entreprenad.
- Kretslopp och vatten har i dagsläget ingen planerad utbyggnad av ny vattenledning i Bulyckevägen, men önskar att en förprojektering av vattenledning görs i samband med vägprojekteringen för att möjliggöra utbyggnad i samband med framtida vägbyggnation.

Allmänna VA-ledningar

Eftersom markarbeten planeras närmare än 10 m från VA anläggning ska Kretslopp och vatten få möjlighet att granska arbetet enligt rutin ”Kretslopp och vattens anvisningar för markarbeten” på Göteborgs stads hemsida.

Allmänna VA-ledningar finns i anslutning till området. Kapaciteten på ledningsnätet vid området bedöms som god.

I Bulyckevägen finns viktiga matarledningar. Läget är osäkert på vissa av ledningarna och ledningarna är känsliga då konsekvenserna vid ett eventuellt ledningsbrott blir stora. Inga fundament eller dylikt får placeras på ledningarna och det krävs en riskanalys kopplat till behov av försiktig grävning innan arbeten genomförs. VA-ledningar och pumpstation i Bulyckevägen är ett samhällsviktigt skyddsklassat objekt. Inom området finns även sekretessbelagda dagvattenanläggningar.

I Nya Älvegårdsvägen, på västra sidan om gatan i gång- och cykelbanan, finns vatten-, spillvatten- och dagvattenledningar.

Utformning, projektering och utbyggnad av bullerskärmar i Älvegårdsområdet behöver ske med hänsyn till befintliga VA-ledningar.

Dagvatten- och skyfallshantering

Kretslopp och vattens skyfallsmodell visar något högre flöde för ytan där fördröjning av skyfall föreslås söder om Lilleby 3:8 i dagvatten- och skyfallsutredningen (2022 03 25). Vid kontrollberäkning av behov av skyfallsvolymer lades flödet till fördröjningen som inflöde i programvaran ”Hydraulic Toolbox” tillsammans med den föreslagna fördröjningsytan och utloppsledningen (400 mm). Beräkningen gav att skyfallsfördröjningen behöver ökas från ca 1200 m³ till ca 1500 m³ för att inte vallen ska översvämmas vid ett 100-årsregn.

Kretslopp och vatten vill poängtera att det behöver tas fram tydliga rutiner för drift och underhåll av de dagvattenanläggningar som ska hantera dagvatten från vägen. Detta behövs för att säkerställa god funktion både avseende fördröjning och rening för att minska risken för översvämning samt för att värna om recipienternas status.

Kretslopp och vatten konstaterar att avrinningen ökar till Lossby m.fl. torrläggningsföretag.

Berganläggning

Planområdet ligger i närheten av en berganläggning. Arbeten som riskerar att påverka berganläggningen, till exempel sprängning, spontning, pålning och borrar, ska utföras så att skador ej uppkommer på berganläggning eller i dess installationer. Förbesiktning av berganläggning och installationer ska utföras. Kretslopp och vatten ska kontaktas tidigt i planeringsskedet, minst 6 månader innan arbetet ska utföras.

Förutsättningar för anslutning

I den norra delen av tvärförbindelsen kan det dagvatten som leds mot Nya Älvegårdsvägen,

anslutas till Kretslopp och vattens dagvattenledning. I den södra delen av tvärförbindelsen är det viktigt att i fortsatta utredningar studera skicket på befintliga trummor för dagvattenavledning som avrinner söderut för att avgöra om de kan användas för anslutning av dagvatten, eller om någon trumma behöver ersättas.

Ekonomi

Gällande samrådet för tvärförbindelsen är inte förknippad med några kostnader för VA kollektivet. Fortsatt dialog kommer behövas gällande en eventuell framtida samverkan mellan Trafikkontoret och Kretslopp och vattens projekt.

Kommentar:

Tillgängligheten till pumpstationen är hanterad och säkerställd inom Genomförandestudien som kommande projektering utgår från. Kretslopp och vattens sekretessbelagda anläggningar kommer att beaktas.

De åtgärder som är kopplade till både deponin och ÅVC kommer att hanteras att beskrivas i genomförandebeskrivningen, som är en del av planbeskrivningen, där ansvars- och kostnadsfördelningen framgår. Även för de miljöskyddsåtgärder som behövs för deponin beskrivs i genomförandebeskrivningen avseende ansvar (både under och efter byggnationen) av tvärförbindelsen.

Plankartan kompletteras med upplysningen: "Inom området finns underjordisk anläggning som innebär restriktioner vid byggande och markarbeten. Innan bygg- eller marklov beviljas ska samråd ske med Kretslopp och vatten".

Dag- och lakvattenutredningen har inte kompletterats efter samrådet. Däremot har det tagits fram en MKB som beskriver mer utförligt att även om det finns olika alternativ till grundläggning så förordas lättfyllnad efter genomförd förbelastning. På så sätt minimeras omfattningen av schakt i förorenade massor och därmed även behovet av att hantera förorenat vatten under byggnadstiden. Detta har även säkerställts genom bestämmelse på plankartan.

För att minska risken av att tyngden från vägen kommer att förändra utströmningsvägarna för lakvatten så föreslås avskärande diken anläggas kring det tidigare deponiområdet. För att på sikt minska mängden lakvatten från deponiområdet bör därför utbyggnaden av Torslanda tvärförbindelse samordnas med en utbyggnad av avskärande diken kring området. Detta läggs till som upplysning på plankartan.

Kretslopp och vatten inkluderas under planarbetet genom att vara en remissinstans under samråds- och granskningsskedet.

Upptäckt skrivfel har åtgärdats i planbeskrivningen.

Följande arbeten som Kretslopp och vatten utreder och planerar, noteras.

Kretslopp och vatten ska få möjlighet att granska framtida projektering i enlighet med stadens rutin "Kretslopp och vattens anvisningar för markarbeten" eftersom markarbeten planeras närmare än 10 m från VA-anläggning.

Att det finns viktiga matarledningar i Bulyckevägen är redan tidigare medvetandegjorts. Likaså att dess läge är osäkert samt att ledningarna är känsliga då konsekvenserna vid ett eventuellt ledningsbrott blir stora. Att inga fundament eller dylikt får placeras på ledningarna noteras också. Inom ramen för framtida projektering tas det fram en riskanalys kopplad till behov av försiktig grävning innan arbeten genomförs. Att VA-ledningar och pumpstation i Bulyckevägen är ett

samhällsviktigt skyddsklassat objekt noteras samt det inom området finns sekretessbelagda dagvattenanläggningar.

Att det i Nya Älvegårdsvägen, på västra sidan om gatan i gång- och cykelbanan, finns vatten-, spillvatten- och dagvattenledningar, noteras.

Utformning, projektering och utbyggnad av bullerskärmar i Älvegårdsområdet kommer att ske med hänsyn till befintliga VA-ledningar.

Dagvatten- och skyfallsutredningen har justerats med att skyfallsfördröjningen behöver kunna rymma 1500 m³ för att vallen inte ska översvämmas vid ett 100-års regn.

Rutiner för drift och underhåll av de dagvattenanläggningar som ska hantera dagvatten från vägen kommer att hanteras och följas i det fortsatta arbetet.

Rutiner för arbeten som riskerar att påverka Kretslopps och vattens berganläggning kommer att hanteras och följas i det fortsatta arbetet. Arbetena ska utföras så att skador ej uppkommer på berganläggningen eller i dess installationer. Dessutom så ska förbesiktning av berganläggning och installationer utföras.

Att det dagvatten som leds mot Nya Älvegårdsvägen i den norra delen av tvärförbindelsen, kan anslutas till Kretslopp och vattens dagvattenledning, noteras.

I det fortsatta arbetet kommer skicket på befintliga trummor för dagvattenavledning som avrinner söderut, studeras. Detta för att avgöra om de kan användas för anslutning av dagvatten, eller om någon trumma behöver ersättas.

Att fortsatt dialog kommer behövas gällande en eventuell framtida samverkan mellan Stadsmiljöförvaltningen (tidigare Trafikkontoret) och Kretslopp och vattens projekt, noteras.

7. Socialnämnden Hisingen

Planförslaget är väl genomarbetat och socialförvaltningen Hisingen ser att synpunkter och inspel som tidigare lämnats i ärendet har omhändertagits. Socialförvaltningen Hisingen tillstyrker förslaget till detaljplan och lämnar nedan några kommentarer inför det fortsatta detaljplanearbetet.

Tvärförbindelsen har potential att binda samman staden bland annat genom att tillskapa en genare väg, minska trafiken på Kongahällavägen samt förenkla och göra det tryggare för gångare och cyklister. Dock finns en risk att förbindelsen blir ytterligare en barriär i området, en oro som flera boende lyfte under SKA/BKA-workshoparna. I planförslaget anges att det är sannolikt att skyltad hastighet sätts till 50 km/h. Förvaltningen ser gärna att den blir lägre, särskilt i Älvegårdsområdet då många barn och unga rör sig i området. Planförslaget föreslår flertalet passager och övergångsställen längs med tvärförbindelsen samt hastighetsdämpande åtgärder för att skapa ett tryggare och säkrare trafikrum, förvaltningen vill trycka på vikten av att dessa blir av i ett genomförandeskede. Utan dessa åtgärder är risken stor att förbindelsen blir en barriär, minskar barn och ungas rörelsefrihet och minskar tillgången till rekreationsområden.

Med den trafiksituation som finns i Torslanda idag samt pågående och kommande stadsutveckling ökar behovet av hållbara trafiklösningar. Att planförslaget möjliggör för kollektivtrafik längs med tvärförbindelsen är positivt, men bidrar inte till att minska bilanvändandet inom en snar framtid. Genom att leda bort biltrafik från Kongahällavägen möjliggörs förbättrad framkomlighet för befintlig kollektivtrafik, vilket kan leda till att denna uppfattas som mer attraktiv och fler väljer att

ställa bilen. En förbättrad och utökad kollektivtrafik gör det också möjligt för fler att ta del av staden. Som förvaltningen tidigare redogjort för är bilinnehavet i Björlanda och Södra Torslanda mycket högt och förvaltningen ser att fler åtgärder behövs för att få fler att välja att resa hållbart, något som behöver hanteras på systemnivå snarare än i enskilda detaljplaner.

Kommentar:

Planerade åtgärder inom Älvegårdsområdet kommer i praktiken att innebära att hastigheten blir lägre. De passager och övergångsställen som är redovisade längs med vägsträckan är inarbetade i Genomförandestudien, vilket innebär att genomförandet i sin helhet är politiskt beslutad och budgeterad.

8. Grundskolenämnden

Grundskoleförvaltningen lyfter följande:

- När stadsdelen utvecklas med ytterligare bebyggelse, behöver byggnadsexpansion mötas av fler skolplatser.
- Förvaltningen ser fördelar med en tryggare och säkrare trafikmiljö vid Kongahällavägen.
- Ökade trafikmängder på Nya Älvegårdsvägen behöver mötas av åtgärder kring buller och säkra skolvägar för Älvegårdsskolan F-3 i och med sitt läge nära inpå Nya Älvegårdsvägen.
- Förvaltningen ser nackdelar med att rekreativvärden påverkas då tvärförbindelsen bildar en barriär och närområdet blir mer bullerpåverkat än tidigare.
- Förvaltningen ser fördelar med att tvärförbindelsen innebär en ny gång- och cykelväg (exempelvis till och från centrala Göteborg), ger möjligheter för nya linjesträckningar för kollektivtrafiken samt att restiderna för kollektivtrafiken förväntas minska.

Kommentar:

Skolplatser ses över av lokalförsörjningen och följer stadens planering med ny bebyggelse. De åtgärder som planeras inom Älvegårdsområdet är utifrån att skapa säkra skolvägar och bullervärden under gällande riktvärden. Rekreativvärden som minskar i värde genom tvärförbindelsens barriäreffekt och bullerpåverkan kompenseras och beskrivs mer utförligt i planbeskrivningen.

9. Räddningstjänsten Storgöteborg

RSG har inget att erinra planen i samrådskedet.

Kommentar:

Noteras.

10. Göteborgs Energi AB

Vid schaktningsarbeten i närheten av i markförlagda ledningar hänvisas till våra gällande Bestämmelser vid markarbeten som omfattar el-, fjärrvärme-, fjärrkyla-, signalkabel, optostyrkabel, optofiber och gasledning tillhörande Göteborg Energi AB, Göteborg Energi Gothnet AB, Göteborg Energi Nät AB, Göteborg Energi Gasnät AB och Ale Fjärrvärme AB. Det poängteras att det är för var tid gällande version som skall uppfyllas och att uppdaterade bestämmelser finns tillgängliga på hemsidan.

Giltighetstiden för av oss lämnat projekteringsunderlag är begränsad, se uppgifter i ert utkvitterade svar. Göteborg Energi lämnar endast synpunkter på föreslagna ledningslägen baserat på utkvitterade underlag från oss.

Det är viktigt att korrekt ledningsanvisning av befintliga ledningar och anläggningar utförs och schaktning och andra markarbeten sker med stor försiktighet.

För ledningsanvisning, projekteringsunderlag, samordnings ärenden och samhällsplanerings ärenden hänvisas till Ledningskollen.

Göteborg Energi Nät AB (GENAB)

Göteborg Energi Nät AB har inget att erinra.

Göteborg Energi Fjärrvärme och Fjärrkyla samt Signalkablar. Göteborg Energi Gasnät AB (GEGAB)

Fjärrvärme och signalkablar

Göteborg Energi har befintliga fjärrvärmeledningar inom planområdet som behöver beaktas. Om markhöjderna förändras är det viktigt att säkerställa att de befintliga ledningarna får tillräckligt med marktäckning. Det är viktigt att beakta ledningarna när slänter, placering av belysningsstolpar, andra ledningar och vägen byggs ut så att avstånd och marktäckning blir tillräckliga. Göteborg Energi har fjärrvärmeventiler inom området som vår driftpersonal behöver tillgång till dygnet runt med kort varsel.

Det finns befintliga fjärrvärmeledningar som hamnar inom industri och plantering (planområdets södra del). Om det inte går att uppfylla Göteborg Energis ”Bestämmelser vid markarbeten” kan ledningarna eventuellt behöva läggas om.

Göteborg Energi har signalkablar inom området som behöver beaktas. Observera att det även finns signalkabelskåp inom planen som behöver flyttas om de hamnar i vägen.

Göteborg Energis markbestämmelser ska följas.

Fjärrkyla

Finns inte i området.

Gas

Göteborg Energi Gasnät AB (GEGAB) har driftsatta gasledningar strax utanför planområdet. GEGAB har inget att erinra.

Göteborg Energi GothNet AB

Är intresserade av att medverka i detaljplaneringen. Även intressant för dem om man kan få med tomrör när denna sträcka byggs.

Göteborg Energi GothNet AB har befintligheter i södra och norra delen som behöver beaktas.

Kommentar:

Planbeskrivningen uppdateras med information om vad som gäller vid schaktningsarbeten i närheten av markförlagda ledningar.

Att giltighetstiden för lämnat projekteringsunderlag är begränsad, noteras. Likaså att Göteborg Energi lämnar endast synpunkter på föreslagna ledningslägen baserat på utkvitterade underlag.

Att det är viktigt med korrekt ledningsanvisning av befintliga ledningar och anläggningar utförs och schaktning och andra markarbeten sker med stor försiktighet, noteras.

Planbeskrivningen är uppdaterad med information om att vid ledningsanvisning, projekteringsunderlag, samordnings ärenden och samhällsplanerings ärenden, så är man hänvisad till Ledningskollen.

Att Göteborg Energi Nät AB inte har något att erinra, noteras.

Planbeskrivningen är uppdaterad med information om att Göteborg Energi har befintliga fjärrvärmeledningar inom planområdet som behöver beaktas. Likaså att om markhöjderna förändras är det viktigt att säkerställa att de befintliga ledningarna får tillräckligt med marktäckning samt att det är viktigt att beakta ledningarna när slänter, placering av belysningsstolpar, andra ledningar och vägen byggs ut så att avstånd och marktäckning blir tillräckliga. Att Göteborg Energi har fjärrvärmeventiler inom området som driftpersonal behöver tillgång till dygnet runt med kort varsel, har beskrivits i planbeskrivningen.

Planbeskrivningen uppdateras med information om att ifall det inte går att uppfylla Göteborg Energis "Bestämmelser vid markarbeten" kan ledningarna eventuellt behöva läggas om.

Planbeskrivningen uppdateras med information om att Göteborg Energi har signalkablar inom området som behöver beaktas. Likaså att det finns signalkabelskåp inom planen som behöver flyttas om de hamnar i vägen.

Att Göteborg Energis markbestämmelser ska följas, noteras.

Att fjärrkyla inte finns i området, noteras.

Att Göteborg Energi Gasnät AB (GEGAB) inte har något att erinra, noteras.

Planbeskrivningen uppdateras med information om att Göteborg Energi GothNet AB har befintligheter i södra och norra elen som behöver beaktas. Likaså att de är intresserade av att få med ett tomrör i tvärförbindelsen, vilket får hanteras i det fortsatta arbetet med projekteringen.

11. Göteborgs Hamn

Göteborgs Hamn AB (GHAB) hyr mark av Fastighetskontoret vid Lilla Bulyckevägen. Området är viktigt för tillfälliga verksamheter kopplat till Göteborgs hamn. GHAB har dock förståelse att tvärförbindelsen behöver gå genom området.

Med tanke på den brist av planlagd mark som finns i Göteborg ser gärna GHAB att området längs nuvarande Bulyckevägen på sikt omvandlas till ett mer renodlat industri-/verksamhetsområde, speciellt med tanke på kommande etableringar i närområdet som batterifabrik m.m.

Kommentar:

Noteras.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

12. Länsstyrelsen

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen lämnar följande bedömning enligt 5 kap. 14 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen vill skapa en funktionell förbindelse för både motortrafik som för gång- och cykeltrafik. Men hur detta ska göras i förhållande till hälsa och säkerhet, skyddade arter, kulturmiljö och vattenverksamhet behöver studeras vidare.

Flera utredningar som behövs som underlag till planen behöver kompletteras till granskningsskedet.

Följande frågor som berör Länsstyrelsens ingripandegrunder gällande Hälsa och säkerhet behöver hanteras vid fortsatt planering:

- Buller
- Förorenad mark
- Geoteknik
- Skyfall

Länsstyrelsen befarar i övrigt inte att riksintresse enligt miljöbalken (MB) påtagligt kommer att skadas, att mellankommunal samordning blir olämplig, att miljö kvalitetsnormer enligt MB inte iakttas, eller att strandskydd enligt 7 kap. MB upphävs i strid med gällande bestämmelser.

I det fortsatta planarbetet bör kommunen beskriva den planerade vattenverksamheten ytterligare. Det behöver även undersökas och beskrivas i planhandlingen om det krävs åtgärder som innebär markavvattning. I Västra Götalands län är markavvattning förbjuden och om så avses utföras krävs dispens/tillstånd från Länsstyrelsen.

Artskyddsutredningen behöver kompletteras med uppgifter. Se mer under rubriken *Skyddade arter*.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa / säkerhet måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte ska prövas av Länsstyrelsen.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder redovisar Länsstyrelsens synpunkter vilka ska uppfyllas för att det antagna planförslaget inte ska riskera överprövning. Råd och synpunkter handlar om anvisningar för att planförslaget ska uppfylla lagstiftningens krav.

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Enligt 11 kap. 10 § ska Länsstyrelsen överpröva kommunens antagandebeslut av en plan eller områdesbestämmelser om dessa kan antas strida mot någon av de fem prövningsgrunderna.

Hälsa och säkerhet

Buller

Kommunen behöver komplettera med en tydlig beskrivning av hur åtgärder som är nödvändiga för att klara bullernormer ska säkerställas på plankartan.

En trafikbullerutredning har upprättats enligt 4 kap 33a § PBL (Norconsult, 2022-03-25) eftersom tvärförbindelsen riskerar att förändra ljudnivåerna för befintliga bostadshus samt

skola och förskola längs vägen. Utredningen visar att bullernormerna kan följas med anpassad hastighet och bullerskärmar. Enligt planbeskrivningen ska en planbestämmelse ha tillförts plankartan om att bullerskärm tillåts inom allmän plats GATA. Länsstyrelsen anser inte att de framgår tydligt på plankartan var de olika skärmarna ska anläggas. Vi kan inte heller se en planbestämmelse om detta på kartan.

Inom Älvegårdsområdet hanteras bullerskärmar inom gällande detaljplan, men de framgår inte hur detta ska säkerställas så att dessa skärmar uppförs utanför planområdet. Kommunen behöver säkerställa dessa åtgärder genom exempelvis avtal. Detta ska framgå tydligt i genomförandebeskrivningen.

Förorenad mark

En översiktlig miljöteknisk markundersökning har utförts inom ramen för detaljplanearbetet (Norconsult, 2021-03-09). Utredningarna visar att de finns föroreningar i både jord och grundvatten som man får ta hänsyn till i kommande arbete. Risker för människors hälsa och miljön har konstaterats inom detaljplaneområdet som sträcker sig över den före detta deponin. Det finns därmed ett riskreduceringsbehov inom området som behöver beaktas vid vidare detaljplanearbete. Åtgärder behöver vidtas för att minska risken för förorenings-spridning från området, samt minska hälsorisk för människor som uppehåller sig inom vägområdet som går över deponin. Utredningar för att minska dessa risker pågår. Länsstyrelsen ser fram emot att ta del av utredningarna vid granskningsskedet. Om det finns behov av åtgärder måste de säkerställas i planen i godtagbar utsträckning.

Geoteknik

Statens geotekniska institut (SGI) har lämnat ett yttrande daterat 2022-10-13, som bifogas i sin helhet. SGI framför att det från geoteknisk synvinkel kvarstår en del arbete för att planen ska kunna betraktas som godtagbar. Kompletterande undersökningar och stabilitetsberäkningar behöver genomföras i det fortsatta planarbetet för att visa på områdets lämplighet. Åtgärder som krävs för att erhålla godtagbara stabilitetsförhållanden behöver säkerställas i plankartan. Om det finns behov av förstärkningsåtgärder och/ eller belastningsrestriktioner för att göra marken lämplig ur ett geotekniskt perspektiv behöver detta säkerställas i plankartan. Vidare rekommenderar SGI justeringar av ställda krav på säkerhetsfrågor som görs i den geotekniska utredningen, samt tydligare redovisning gällande stabilitetsberäkningar. Gällande bergteknik behövs det förtydliganden och omformuleringar i planhandlingarna. Länsstyrelsen delar SGI:s uppfattning.

Skyfall

Kommunen har tagit fram en dagvatten- och skyfallsutredning som på ett bra sätt beskriver risk för översvämning. Utredningen ger också förslag på åtgärder för att minska denna risk. Åtgärder som är nödvändiga för att göra marken lämplig ur ett översvämningssperspektiv måste säkerställas. Kommunen behöver komplettera med en tydlig beskrivning av hur dessa åtgärder säkerställs på ett godtagbart sätt.

Råd enligt PBL och MB

Enligt 5 kap. 14 § PBL är en av Länsstyrelsens uppgifter under samrådet att särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kapitlet PBL och bestämmelserna i lagen i övrigt om det behövs från allmän synpunkt. (utökat, efter 1 januari 2015)

Förhållande till ÖP

Länsstyrelsen anser inte att förslaget strider mot gällande översiktsplan för Göteborgs kommun från 2022.

Vatten

Dagvattenutredningen visar att det är möjligt att rena och fördröja dagvatten inom planområdet. Mark avsedd för dagvattenhantering bör reserveras och i möjligast mån förses med bestämmelse på plankartan. Länsstyrelsen vill betona att det är angeläget att kommunen vidtar de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen för att uppnå en hållbar dagvattenhantering. Baserat på det som presenteras bedömer Länsstyrelsen att planen inte medför risk för att miljökvalitetsnormerna för vatten inte följs. Vid planering och utformning av dagvattenhantering inom området bör hänsyn tas till förekomst av markföroreningar.

Kulturmiljö

Ett PM för kulturmiljö har tagits fram i samband med detaljplanearbetet. I denna konstateras att vissa kulturmiljövärden i området kommer att påverkas negativt av föreslagen vägdragning, då tvärförbindelsen kommer att förändra upplevelsen av en lantligt och agrart präglad miljö. Konsekvenserna för kulturmiljön behöver beskrivas tydligare i planförslaget. I PM:et lämnas ett flertal rekommendationer för att de kulturhistoriska värdena fortsatt ska vara läsbara. För att dessa även fortsättningsvis ska vara läsbara i området bör dessa rekommendationer utgöra en del i den fortsatta planprocessen.

Arkeologi

Länsstyrelsen bedömer att kommunen har hanterat frågan om fornlämningar bra och att det är riktigt beskrivet i samrådsunderlaget. Vi förutsätter att frågan även fortsättningsvis hanteras i enlighet med kulturmiljölagen.

Trafik

Trafikverket har lämnat ett yttrande (änr TRV 2022/103171, daterat 2022-10-03) som bifogas i sin helhet. Trafikverket ställer sig positiva till tvärförbindelsen och ser att vägen är av stor vikt för väg 155 (Torslandavägen). Vidare betonar de vikten av att kapaciteten för högersvängande fordon till Volvo är tillräcklig för att förhindra negativ påverkan i form av köer i Syrhålamoet och ut på väg 155. Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning.

Koppling till miljömålen

En översiktlig redovisning av miljömål på olika nivåer och planinnehållets förhållande till detta beskrivs i planförslaget.

Barnperspektiv

Den 1 januari 2020 blev barnkonventionen lag i Sverige. Kommunerna har genom sitt planmonopol en särskilt viktig uppgift att fylla för att barnkonventionen ska införlivas i samhällsplaneringen. Länsstyrelsen noterar att en Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys har tagit fram vilket är bra. I den lämnas flera rekommendationer, både inom och utanför planområdet. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att dessa rekommendationer utgör en del i det fortsatta planarbetet.

Gestaltning

Bullerskärmar

Om gestaltningen av bullerskärmar är en viktig aspekt i det fortsatta arbetet bör detta säkerställas på plankartan genom en planbestämmelse. Uppllysningar på plankartan är inte juridiskt bindande.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Skyddade arter

Artskyddsförordningen efter den 1 oktober 2022

Den 1 oktober 2022 ändrades artskyddsförordningen, gällande skyddet för vilda fåglar. Skyddet för arter med stöd av EU:s art- och habitatdirektiv genomförs från och med den 1 oktober genom 4 a § artskyddsförordningen. Den bestämmelsen är identisk med nuvarande 4 §. Av betydelse i det här ärendet är närmast förbuden i 4 § första och fjärde punkten mot att avsiktligt döda och störa fåglar, samt förbuden i 4 a § första och fjärde punkten mot att avsiktligt döda djur och skada eller förstöra deras fortplantningsområden och viloplats. Förbudet i 4 § fjärde punkten aktualiseras uttryckligen först om störningen inte saknar betydelse för att återupprätta eller bibehålla populationen av fågelarten på en tillfredsställande nivå. Enligt förordningsmotiven (FM 2022:5) innefattar störning även habitatförstörelse. Förbudet i 4 § första punkten mot att döda vilda fåglar bör enligt förordningsmotiven, om syftet är ett annat än att döda vilda fåglar, gälla enbart i den utsträckning detta är nödvändigt för att bibehålla eller återupprätta populationen av dessa arter på en nivå som svarar särskilt mot ekologiska, vetenskapliga och kulturella behov, med hänsyn till ekonomiska krav och rekreationsbehov.

Förväntad påverkan på skyddade arter i det aktuella fallet Tvärförbindelsens förväntade påverkan på skyddade arter beskrivs i Artskyddsutredningen. Arterna som utretts i detta skede är större vattensalamander, hasselsnok, mindre hackspett, nattskärra, mindre hackspett och entita. Avgränsningen tycks ha gjorts utifrån områdets naturliga förutsättningar och resultatet av tidigare utredningar i området. Förutom nämnda arter har några andra rödlistade arter (främst fåglar) noterats inom planområdet. Dessa är dock överlag vanliga och rödlistade på grund av pågående populationsminskning.

Grod- och kräldjur

Länsstyrelsen noterar att det inte kan uteslutas att större vattensalamander rör sig i området; inom planområdet finns miljöer som kan nyttjas för övervintring. Närmaste fortplantningsmiljö (damn) finns 500–600 meter från planområdet. Hasselsnok bedöms däremot inte röra sig i området i någon betydande omfattning.

Länsstyrelsen bedömer att det tydligare behöver beskrivas hur kontinuerlig ekologisk funktion i den större vattensalamanderns viloplats kan upprätthållas; kan populationen övervintra med framgång i området även om planen genomförs? Det behöver också beskrivas hur skador på individer kan minimeras, till exempel genom att tiden för markarbeten anpassas efter djurens livscykel och att vägen utformas på ett sätt som hindrar djur från att ta sig upp på vägbanan. Länsstyrelsen noterar också att vägen kan komma att få barriäreffekter. Fragmentering av livsmiljöer är ett stort problem särskilt för grod- och kräldjur. Det bör därför beskrivas hur barriäreffekter kan minimeras, till exempel genom att passager för grod- och kräldjur anläggs. Slutligen rekommenderar Länsstyrelsen kommunen att beskriva åtgärdens förväntade påverkan på åkergröda, som enligt andra utredningar förekommer i närområdet.

Fåglar

Länsstyrelsen har inga skäl att ifrågasätta avgränsningen av fågelarter; de arter som ingår i utredningen kan på olika sätt vara känsliga för störning. Länsstyrelsen noterar att fågelarterna bedöms påverkas på olika sätt; genom buller (nattskärra) och förlust av livsmiljöer (mindre

hackspett och entita). i Med ledning av den nya artskyddslagstiftningen kan Länsstyrelsen inte utesluta att den påverkan som uppstår på arterna ska anses acceptabel. Det är emellertid rimligt att negativ påverkan på arterna minimeras så långt det är möjligt. Kommunen bör därför genomföra förbättringsåtgärder för mindre hackspett och entita, på det sätt som beskrivs i artskyddsutredningen.

Markföreningar

Eftersom halter som överstiger riktvärden för ”känslig markanvändning” har påvisats ska det inför framtida markarbeten ske en anmälan enligt 28 § av förordning om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (SFS 1998:899). Denna ska upprättas och lämnas in till tillsynsmyndigheten i god tid innan åtgärder ska starta. Ett godkännande från myndigheten ska erhållas innan entreprenadarbetet får påbörjas. Beaktning bör tas att PFAS har påträffats i jord och grundvatten i området. Enligt planbeskrivningen s. 31 ska detta ha lagts in som upplysning på plankartan, men Länsstyrelsen kan inte se denna upplysning där.

Vattenverksamhet enligt 11 kap MB

I handlingarna skrivs att flertalet kulvertar avses att anläggas i diken och bäckar för att leda vatten under vägen. Även omgrävning nämns. Länsstyrelsen informerar om att även åtgärder i våtmarker, småvatten o dyl. kan utgöra vattenverksamhet. Länsstyrelsen bedömer att staden bör beskriva planerade vattenverksamheter ytterligare så att deras omfattning, karaktär och lokalisering framgår tydligare.

Föreslagna åtgärder innebär arbeten i vatten och/eller anläggning i vatten vilket är vattenverksamhet enligt 11 kap MB. Arbeten i vatten är anmälnings- eller tillståndspliktiga om det inte är uppenbart att vare sig allmänna eller enskilda intressen skadas. I det fall åtgärderna innebär vattenverksamhet ska samråd/anmälan utföras i tidigt skede med Länsstyrelsen.

Markavvattning och markavvattningsföretag

Detaljplanen berör markavvattningsföretag. Markavvattningsföretag som på något sätt berörs bör höras som sakägare i det fortsatta planarbetet. Omprövning av markavvattningsföretag kan bli aktuellt. Markavvattningsföretagen presenteras numera digitalt, se informationskartan och länsstyrelsens hemsida.

Åtgärder som utförs i syfte att varaktigt öka en fastighets lämplighet för något ändamål, till exempel bebyggelse, genom torrläggning eller invallning av mark kan innebära markavvattning. Att till exempel anlägga en vall eller annan anläggning i eller vid vattenområde kan innebära markavvattning. I det fortsatta planarbetet behöver det undersökas och beskrivas i planhandlingen om det krävs åtgärder som innebär markavvattning. I Västra Götalands län är markavvattning förbjuden och om så avses utföras krävs dispens/tillstånd från Länsstyrelsen.

Grundvatten

Länsstyrelsen upplyser om att åtgärder som kan innebära bortledning eller infiltration av grundvatten innebär en vattenverksamhet som regleras i 11 kap Miljöbalken. Bortledning av grundvatten är tillståndspliktig om det inte är uppenbart att vare sig allmänna eller enskilda intressen skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena. I det fall åtgärden bedöms vara tillståndspliktig ska samråd utföras i tidigt skede med Länsstyrelsen. Det är verksamhetsutövarens ansvar att göra denna bedömning.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen bedömer dock att betydande miljöpåverkan, orsakat av planens genomförande, inte går att utesluta. Detta eftersom ett genomförande av planförslaget har konsekvenser både utifrån hälsa och säkerhet (buller och markföreningar), vattenverksamhet samt naturvärden. Planområdet

är komplext och Länsstyrelsen saknar en totalbedömning och en övergripande slutsats. Om dessa konsekvenser utgör betydande påverkan går inte att utesluta i dagsläget. Detta behöver utredas vidare och Länsstyrelsen bedömer att detta görs bäst genom en miljökonsekvensbeskrivning.

Betydande miljöpåverkan och artskydd

Enligt 5 § miljöbedömningsförordningen ska, vid en undersökning enligt 6 kap. 6 § MB, identifieringen av omständigheter som i det enskilda fallet talar för eller emot en betydande miljöpåverkan utgå ifrån bland annat i vilken utsträckning planen har betydelse för möjligheterna att följa miljölagstiftningen (punkten 1 d) samt påverkan på områden eller natur som har erkänd skyddsstatus nationellt, inom Europeiska unionen eller internationellt (punkten 9).

Enligt Länsstyrelsen bör en plan som innebär en beaktansvärd risk för otillåten påverkan på skyddade arter antas medföra en betydande miljöpåverkan. Bedömningen görs med ledning av MÖD 2014:4.

Länsstyrelsen saknar vissa uppgifter om planens effekter på större vattensalamander och åkergroda i området. Beträffande fåglar bedömer Länsstyrelsen att kommunens kunskapsunderlag är bra, men det är oklart hur de nya artskyddsbestämmelserna ska tillämpas (se mer under rubriken *Skyddade arter*). Länsstyrelsen rekommenderar därför kommunen att utgå från att planen ska anses innebära en beaktansvärd risk för otillåten påverkan på skyddade arter, och att en betydande miljöpåverkan därmed inte kan uteslutas.

Väljer kommunen att gå vidare med en miljöbedömningsprocess med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning ska samråd hållas med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts.

Kommentar:

Buller

Plankartan är kompletterad med bestämmelser som styr att det ska finnas bullerskärmar så att riktvärden för buller klaras vid befintliga bostäder.

Genomförandebeskrivningen tydliggörs så att det framgår hur uppförandet av bullerskärmar säkerställs utanför planområdet (inom Älvegårdsområdet).

Förorenad mark

För att minska risken för föroreningsutbredning från området, samt minska hälsorisk för människor som uppehåller sig inom vägområdet som går över deponin, så har det lagts till en planbestämmelse på plankartan. Bestämmelsen säkerställer att vägen ska grundläggas på sådant sätt så att föroreningar inte sprids samt att ytorna i anslutning till vägen ska täckas med rena jordmassor. Det har också lagts till en upplysning på plankartan om att utbyggnaden av tvärförbindelsen bör samordnas med en utbyggnad av avskärande diken kring området för att på sikt minska mängden lakvatten från deponiområdet.

Geoteknik

Den geotekniska utredningen har kompletterats med både undersökningar, stabilitetsberäkningar och förtydliganden. Plankartan har kompletterats med en planbestämmelse som inom begränsat område säkerställer att bergsslänten ska säkras mot blockutfall. Plankartan har även kompletterats med upplysningen om att det i tillhörande geoteknisk utredning ges rekommendationer för delsträckor som går över sättningsbenägna

jordar och att dessa kan ligga till grund för val av grundläggning. Likaså har det lagts till en upplysning om att slänter behöver rensas från vegetation för att fortsatt bibehålla god stabilitet med hänvisning till bilagan i Bergtekniskt PM för mer information.

Skryfall

Plankartan har kompletterats med planbestämmelse som reglerar att det ska finnas torrdammar / infiltrationsdammar på avsedda platser inom planområdet. Likaså att dagvattnet ska renas så att föroreningskoncentrationerna uppfyller gällande riktvärden för mycket känsliga recipienter. Planbeskrivningen har tydliggjort vilka åtgärder som behöver göras och hur dessa säkerställs på plankartan.

Kulturmiljö

Planbeskrivningen kompletteras med en tydligare beskrivning av konsekvenserna för kulturmiljön och vilka åtgärder som föreslås för att de värden som finns i området fortsatt ska vara läsbara.

Trafik

Göteborgs Stad och Trafikverket har en dialog om hur Syrhålomotet och anslutande vägar på bästa sätt planeras för att förhindra negativ påverkan på kapaciteten. Utformningen anpassas för att säkerställa att kapaciteten för högersvängande fordon till Volvo är fortsatt god.

Bullerskärmar

Plankartan har kompletterats med planbestämmelse som anger att bullerskärm ska finnas och dess lägsta höjd. Gestaltning av bullerskärmar anses inte nödvändigt att reglera på plankartan. Upplysning om hantering av bullerskärmar har tagits bort.

Grod- och kräldjur

Planhandlingarna kompletteras med en beskrivning om hur kontinuerlig ekologisk funktion i den större vattensalamanderns viloplats kan upprätthållas och om populationen kan övervintra med framgång i området även om planen genomförs. Planhandlingarna kompletteras också med en beskrivning om hur skador på individer kan minimeras (till exempel genom att tiden för markarbeten anpassas efter djurens livscykel och att vägen utformas på ett sätt som hindrar djur från att ta sig upp på vägbanan). Planhandlingarna kompletteras även med en beskrivning om hur barriäreffekter kan minimeras. Likaså beskrivs åtgärdens förväntade påverkan på åkergroda, som förekommer i närområdet.

Fåglar

Planhandlingarna kompletteras med en beskrivning om hur förbättringsåtgärder för mindre hackspett och entita ska genomföras i enlighet med artskyddsutredningen. Efter samrådet så har även en MKB tagits fram som beskriver detta ytterligare. MKB:n ligger som bilaga till planhandlingarna.

Markföroreningar

Upplysning om att framtida markarbeten ska föregås av en anmälan med anledning av markföroreningar har lagts till på plankartan.

Vattenverksamhet enligt 11 kap MB

Planhandlingarna justeras med en tydligare beskrivning av planerade vattenverksamheter (inkl. åtgärder i våtmarker, småvatten o dyl.). Vattenverksamheterna beskrivs så att deras omfattning, karaktär och lokalisering tydligare framgår.

Markavvattning och markavvattningsföretag

Planbeskrivningen har kompletterats med ett förtydligande gällande de delar av genomförandet som kommer att innebära markavvattning. Likaså att det krävs tillstånd/dispens från Länsstyrelsen innan byggstart.

Grundvatten

Permanent bortledning eller infiltration av grundvatten är inte aktuellt med anledning av planens genomförande. Dock så kan det bli aktuellt med temporära grundvattensänkningar under byggtiden. I så fall tas kontakt med Länsstyrelsen då det kan vara fråga om en vattenverksamhet som är tillståndspliktig. Detta läggs in som upplysning på plankartan.

Behovsbedömning

Göteborgs Stad delar Länsstyrelsens åsikt och därför har samråd hållits med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning. En MKB har upprättats och ligger som bilaga till planhandlingarna.

Betydande miljöpåverkan och artskydd

Planhandlingarna har kompletterats med en tydligare beskrivning av planens effekter på större vattensalamander och åkergroda i området. Likaså hur de nya artskyddsbestämmelserna tillämpas beträffande fåglar (se kommentar under "Fåglar" ovan).

13. SGI

Geoteknik

Enligt planbeskrivningen ska kompletterande fältundersökningar göras inför granskningsskedet. SGI noterar i den geotekniska utredningen att konsulten har identifierat områden där det finns ett behov av att genomföra stabilitetsberäkningar, men att detta ännu inte har gjorts. SGI delar uppfattningen att dessa kompletterande undersökningar och stabilitetsberäkningar behöver genomföras under arbetet med detaljplanen för att visa på områdets lämplighet. Vidare ska åtgärder, som krävs för att erhålla godtagbara stabilitetsförhållanden, säkerställas i plankartan. Den geotekniska utredningen har identifierat behov av förstärkningsåtgärder och/eller belastningsrestriktioner, men dessa har inte säkerställts i plankartan.

Informerar om att val av säkerhetsfaktor vid stabilitetsberäkning för detaljplaner gäller tabell 4.2 i IEG 4:2010. Vid beräkning med partialkoefficientanalys för framtida utformning, då säkerhetsfaktorn tolkas som en "over-design factor" FEN, ska kravet på denna ODF motsvara kravet för säkerhetsfaktorn i tabell 4.2 markanvändning planläggning. TK Geo och val av olika säkerhetsklasser är inte direkt tillämpligt för planläggning, utan behöver väljas så att de motsvarar kraven listade i tabell 4.2 i IEG 4:2010. Exempelvis ställs ett lägre krav i kap 4.1.1.1 i den geotekniska utredningen där SK1 väljs för skärningsslant. SK1 innebär ett lägre krav än

vad som ges i tabell 4.2, vilket inte är tillämpligt i plansammanhang. SGI rekommenderar att denna justering av ställda krav på säkerhetsfaktor görs i den geotekniska utredningen.

I dagsläget är det svårt att utläsa i den geotekniska utredningen var det har funnits ett behov av stabilitetsberäkningar för befintliga förhållanden och var det har funnits ett behov för planerade förhållanden. SGI bedömer att en översiktskarta med en tydlig redovisning av var detta har gjorts skulle underlätta för läsaren.

Bergteknik

SGI anser att bestämmelsen "Vid bergskärning så ska slänterna säkras" behöver förtydligas i planhandlingarna. Det behöver bli tydligt att detta avser alla konstruerade (schaktade) bergsslänter där instabilitet kan förekomma på kort eller lång sikt. Likaså behöver innebörden av processen "säkra" tydliggöras. Detta behöver också förtydligas i planbeskrivningen där skrivningen "Det är bl.a. risk för bergras och blocknedfall i området som behöver säkras eller bultas" verkar skilja på säkring och bultning. Vidare anser SGI att det bör redovisas att processen även bör innefatta tänkbar instabilitet som förekommer, eller skapas, vid byggnation i direkt angränsande fastigheters slänter i nära anslutning till aktuell Allmän platsmark "Gata". Vid eventuella åtgärdsbehov utanför planområdet kan rådighet över mark också bli aktuell.

SGI vill också påpeka att formuleringen i planbeskrivningen "Det är bl.a. risk för bergras och blocknedfall i området som behöver säkras eller bultas" bör justeras då det är slänterna som ska säkras och inte risken.

Sammanfattningsvis ser SGI således att det från geoteknisk synvinkel kvarstår en del arbete för att planen ska kunna betraktas som godtagbar.

Kommentar:

Den geotekniska utredningen har kompletterats efter samrådet och ligger som bilaga till planhandlingarna. Dess slutsats har implementerats i planhandlingarna. Den kompletterande utredningen har inte föreslagit några åtgärder som krävs för att erhålla godtagbara stabilitetsförhållanden. Därför säkerställs inga sådana på plankartan.

Den geotekniska utredningen har identifierat behov av förstärkningsåtgärder som har säkerställts genom planbestämmelser på plankartan. Även en bestämmelse om att slänter behöver rensas från vegetation har lagts in på plankartan.

Den geotekniska utredningen har utgått från förordat (av SGI) val av säkerhetsfaktor vid stabilitetsberäkningen.

En översiktskarta med en tydlig redovisning av befintliga och planerade förhållanden har lagts in i den kompletterade utredningen.

14. Lantmäterimyndigheten

Planbeskrivningen

På sidan 83 anges att det inte ska bli några ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare. Eventuellt förtydligande kan behövas att kommunen avser att ta vissa kostnader för omprövning av gemensamhetsanläggning för väg, Lilleby ga:69 och det kan även vara lämpligt med avtal om detta med berörda fastighetsägare eller samfällighetsförening eftersom Göteborgs Stad saknar rättighet eller rådighet att bygga ut och ändra ga:69 i område

som inte omfattar kommunalt huvudmannaskap. Kommunen har möjlighet att ansöka om förrättning för att ompröva Lilleby ga:69 vid genomförandet av detaljplanen.

Övrigt om ga:69 (sid 68) Detaljplanen föreskriver ett delat huvudmannaskap vilket innebär att kommunen är huvudman för allmän plats och även ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll inom område markerat med a₁ i plankartan. Kommunen är ansvariga för utbyggnad av allmän plats med enskilt huvudmannaskap inom område markerat med a₂ i plankartan. Delägarna i Lilleby ga:69 är ansvariga för framtida drift och underhåll av allmän plats inom område markerat med a₂ i plankartan.

Plankartan

Koordinater och Koordinatkryss saknas i plankartan.

Det kan vara lämpligt med markreservat ”g” för allmän plats med enskilt huvudmannaskap på område för väg och i så fall är det lämpligt att bestämmelsen specificeras för väg.

Överväg om det behöver redovisas områden som reserveras för ledningar i luften och i marken. U-områden saknas för befintliga ledningsrätter, vilket behövs om ytterligare ledningar ska läggas ner inom samma område.

Det saknas information om vilken version av planbestämmelsekatalogen som har använts.

Lantmäterimyndigheten har i övrigt inga synpunkter på förslaget

Kommentar:

Planbeskrivningen förtydligar att det kan innebära vissa kostnader för omprövning av gemensamhetsanläggning för väg (Lilleby ga:69) och att det kan vara lämpligt med avtal om detta eftersom Göteborgs Stad saknar rådighet att bygga ut och ändra gemensamhetsanläggningens utbredning som inte omfattar kommunalt huvudmannaskap.

Plankartan har kompletterats med koordinater och koordinatkryss.

Plankartan har kompletterats med planbestämmelsen ”g” för allmän plats med enskilt huvudmannaskap.

Bedömningen är att det inte är nödvändigt att redovisa ett markreservat för ledningar då övervägande delar av planområdet utgörs av allmän plats.

Plankartan har uppdaterats med information om vilken version av planbestämmelsekatalogen som har använts.

15. Trafikverket

Infrastruktur

Planområdet ligger i nära anslutning till väg 155 och Syrhålamotet för vilken Trafikverket är väghållare. Väg 155 från Ytterhamsmotet till Syrhålamotet utgör riksintresse för kommunikation enligt 3 kap 8 § miljöbalken.

Väg 155 är utpekad väg för farligt gods. Vägen är utpekad som funktionellt prioriterad väg utifrån kriterierna: dagliga transporter, kollektivtrafik och för godstransporter gäller utpekandet endast mellan Syrhålamotet och Ytterhamsmotet.

Trafikverkets synpunkter

Detaljplanegränsen ligger utanför vägområdet, men tvärförbindelsen påverkar väg 155 och Syrhålamotet. Trafikverket ställer sig positiva till tvärförbindelsen och ser att vägen är av stor vikt för väg 155.

Trafikverket deltar i arbetet med tvärförbindelsen med bevakande projektledare som följer projektet. Trafikverket anser att staden hittills tagit hänsyn till Trafikverkets synpunkter i projektet. Trafikverket vill dock poängtera vikten av att kapaciteten för högersvängande fordon till Volvo är tillräcklig för att förhindra negativ påverkan i form av köer i Syrhålamotet och ut på väg 155.

Kommentar:

Kapaciteten för högersvängande fordon till Volvo är tillräcklig för att förhindra negativ påverkan i form av oacceptabla köer i Syrhålamotet och ut på väg 155.

16. Västtrafik

Västtrafik hyr sedan 2013 fastigheten GÖTEBORG SYRHÅLA 4:3. Fastigheten nyttjas som bussdepå för i dagsläget ca 50 bussar. Funktionerna på depån är uppställningsplatser för bussar, tankning, verkstäder, städ- och tvätthall, lokaler för personal och administration, bilparkering.

In- / utfart

I dialog med Fastighets- och Trafikkontoret har framkommit att ny cirkulationsplats ska byggas söder om 4:3, eventuellt innan den nya DPL vunnit laga kraft. Cirkulationsplatsen ligger inom en äldre, befintlig DPL. I den nya DPL är avsikten att skapa in-/utfartsförbud i vägavsnittet där den befintliga in-/utfarten till depån ligger och i stället bygga en ny gata, samt ny in-/utfart till 4:3. För att bussdepån ska fungera måste det hela tiden finnas en fungerande in- /utfart. Om den befintliga in-/utfarten skulle stängas i samband med cirkulationsplatsen byggs, och ingen annan in-/utfart då finns så uppstår en ohållbar situation.

Depån kräver också en in-/utfart som reservalternativ i det fall att den ordinarie in-/utfarten spärras tillfälligt, dels av säkerhetsskäl, dels om en buss havererar och spärrar möjligheten till in-/utfart. Del av den befintliga utfarten i sydvästra hörnet ägs i dagsläget av Göteborg stad. Den utgör utfart från tvätthallen samt kan fungera som reserv in-/utfart till uppställningsområdet på depån. De möjligheterna måste även fortsättningsvis fungera och måste därför säkerställas i den kommande detaljplanen.

Skalskydd

Depån har ett heltäckande skalskydd (staket, grindar etc). Det måste av säkerhetsskäl finnas ett fungerande skalskydd hela tiden, även under byggnation.

Nätstation, tekniska installationer och prickmark

En stor del av bussarna i Göteborg är nu elektrifierade, och sannolikt kommer alla eller merparten att elektrifieras. Detta kräver att effekten till Bulyckedepån behöver utökas, vilket i sin tur kräver möjlighet att sätta upp en eller flera nya nätstationer. För att möjliggöra detta är det angeläget att det blir tillåtligt att bygga nätstationer även på den mark som avses bli prickmark, alternativt att inte skapa prickmark. Det avser dels markremsan längs fastighetsgränsen mot Bulyckevägen, dels det tillkommande markområdet utanför nordvästra hörnet av den befintliga fastigheten 4:3.

Prickmarken längs Bulyckvägen riskerar dessutom att alltför mycket begränsa utrymmet för bussuppställningarna, samt att det vid bussuppställningarna krävs tekniska installationer, för laddning och uppvärmning av bussarna etc, som måste vara tillåtligt även om området blir prickmark.

Arrende

I planbeskrivningen sid 14 står det ”Kommunen har med arrende upplåtit del av Syrhåla 4:3, nyttjanderätt som innehas av Bo Johansson Transport AB.”

Vad avses med ovanstående, kan det vara en felskrivning?

Lagfarten för 4:3 innehas av BO JOHANSSON TRANSPORT AKTIEBOLAG (orgnr: 556221-9468).

Bulyckevägen

Utformningen av vägen och anslutningarna till depån måste göras på sådant sätt att in- och utfarter för depåns fordon inte riskerar försenas av trafikstockningar etc.

GC-vägen

Sannolikt kommer mängden trafikanter på GC-vägen att öka när tvärförbindelsen är klar. I det fall att utformningen av GC-vägen förändras avseende höjdsättning etc så måste säkerställas att samtliga in- och utfarter till depån, primärt för bussarna, fungerar smidigt, är funktionella och inte riskerar orsaka slitage och skador på bussarna.

Precis som nämns i Planbeskrivningen så finns det inga planer på kort sikt att trafikera tvärlänken med buss i linjetrafik. Den kommer däremot att utnyttjas för in- och utgåendebussar. Det är bra att det möjliggörs för hållplatslägen på sträckan för möjlig framtida bebyggelse och busstrafikering.

Kommentar:

Förslag till ny detaljplan omöjliggör inte ytterligare en in- och utfart som reservalternativ till den huvudsakliga in- och utfarten.

Säkerställande av fortsatt skalskydd, även under byggnation, sker i de avtal som skrivs mellan fastighetsägaren och Göteborgs Stad.

Planförslaget har ändrats till granskningsskedet. Den tidigare föreslagna prickmarken har tagits bort och ersatts med korsmark. Korsmarken är mer flexibel och medger att olika typer av anläggningar får uppföras inom ytan.

Skrivelsen beträffande arrendet var en felskrivning och är nu åtgärdad.

Utformning av Bulyckevägen med dess anslutningar görs på sådant sätt att det ska bli så god framkomlighet och trafiksäkerhet som möjligt. Det inkluderar även gång- och cykelvägen. Höjdsättning etc. kommer att anpassas så att inga skador på fordon ska uppstå.

17. Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet och önskar att så långt som möjligt behålla befintliga tele-anläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Tvingas Skanova vidta

undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan. Hänvisar till Ledningskollen och ledningssamordnare på Skanova.

Kommentar:

Noteras.

18. Vattenfall

Vattenfall har två 132 kV högspänningsluftledning inom planområdet. För att få exakta avstånd måste det mätas fysiskt på plats. Samtliga säkerhetsavstånd gäller från ledningens yttersta anläggningsdel (faslina, stolpe eller stag). Enligt planbeskrivningen är vägen anpassad enligt Vattenfalls riktlinjer, se nedan. Dock är det viktigt att detta kontrolleras innan planen antas.

Anger att det vid arbete i närheten av ledning ska beställas bevakning via Vattenfall Eldistributions hemsida.

Eventuellt flytt/förändring av befintliga elanläggningar utförs av Vattenfall men bekostas av exploitören.

Riktlinjer som ska följas:

Ny korsande väg eller gång och cykelväg under luftledning

Vägområdet för korsande väg samt gång- och cykelväg bör placeras minst 10 meter från luftledningens stolpar och stag.

Avstånd i höjd mellan vägbana och luftledningens faser skall vara minst det avstånd som gäller vid alla belastningsfall enligt gällande Elsäkerhetsföreskrifter.

Luftledningen skall vara utförd i A-klassat utförande. Är inte luftledningen byggd i detta utförande får exploitören bekosta denna ombyggnad.

Ny belysningsstolpe invid luftledning

Belysningsstolpe bör placeras på ett horisontellt avstånd av belysningsstolpens totala höjd + 3 meter och som minst 6 meter till luftledningens närmaste fas. Dock gäller alltid att ett hinder skall placeras på ett sådant avstånd att ingen del kan nå luftledningen vid ett eventuellt fall.

Vid en luftledning med spänningsnivå över 110 kV gäller att om en belysningsstolpe placeras inom 20 meter (tätort) eller 50 meter (landsbygd) från luftledningens i mark förlagda metalliska delar (stolpar, stag, jordtag och genomgående markledare) skall matning till belysning vara försedd med extra yttre isolation så att isoleravstånden enligt TSN uppnås.

Placeras belysningsstolpe inom ovan angivna avstånd bör belysningsstolpen utföras i isolerat utförande.

Vid placering av belysningsstolpe inom ledningsgata skall utförande ske enligt Svensk Standard.

Ny reklam/vägs skylt invid luftledning

Skylten bör placeras på ett horisontellt avstånd av skyltens totala höjd + 3 meter och som minst 10 meter till luftledningens närmaste anläggningsdel (stolpar och stag).

Dock gäller alltid att ett hinder skall placeras på ett sådant avstånd att ingen del kan nå luftledningen vid ett eventuellt fall samt ej påverka framkomligheten vid framtida underhåll.

Elinstallation skall utföras enligt TSN.

Nytt viltstängsel invid luftledning

Ett viltstängsel invid luftledning skall utföras enligt de föreskrifter som anges i aktuell EBR-publikation.

Arbete invid luftledning

Säkerhetsområde

Luftledning med spänningsnivå över 55 kV har ett säkerhetsområde om 6 meter horisontellt avstånd och 4 meter vertikalt avstånd från luftledningens faser.

Inom säkerhetsområdet får under inga omständigheter maskiner, människor, redskap eller dylikt komma in.

Schaktning/grävning

Man får inte ändra marknivån eller vidta annan åtgärd, t ex schaktning som kan medföra fara för ledningen eller medföra att ledningen kan vålla skada på person eller egendom.

Schaktning/grävning i ledningsrätts-/servitutsområde får inte ske utan ledningsägarens i god tid inhämtade medgivande.

Säkerhetsbestämmelser vid schaktning/grävning invid luftledning enligt följande:

- Schaktning får inte ske inom ett avstånd av 10 meter från stolpar, stag och fundament i mark.
- Schaktning under en luftledning får inte göras utan att det fastställts hur eventuella marklinor går så att dessa inte skadas samt att det klargörs vilka säkerhetsavstånd som gäller invid den aktuella luftledningen i samråd med Vattenfalls representant.
- Vid arbete i närheten av en ledning gäller ESA Entreprenör - ESA-E, varvid entreprenör skall inneha intyg avseende angiven ESA-utbildning.

Om Vattenfalls luftledning skadas vid grävarbete är den som utför grävarbetet (entreprenören eller entreprenörens uppdragsgivare) skyldig att ersätta Vattenfall för de kostnader som uppstår i samband med reparation av skadan. Även kostnader som tredje man drabbats av på grund av att markkabel eller luftledning skadas kan bli aktuella.

Sprängning

Man får inte utföra sprängning invid befintlig lednings närområde som kan medföra fara för ledningen eller medföra att ledningen kan vålla skada på person eller egendom.

Sprängning i ledningsrätts/servitutsområde får inte ske utan ledningsägarens i god tid inhämtade medgivande.

Vid sprängning invid Vattenfalls luftledningar gäller följande:

- Riskanalys för arbete/sprängning i närheten av Vattenfalls luftledningar skall utföras och presenteras för Vattenfall i god tid före arbetets början.

- Vid sprängning i närheten av luftledningar skall Arbetsmiljöverkets föreskrifter om sprängarbete AFS 2007:1 tillämpas.
- Vattenfall skall vid behov ta fram en konsekvensanalys avseende vad en skada orsakad av sprängningen och därmed driftstörning ger på aktuell anläggningsdel.
- Vattenfalls handläggare skall kontaktas i god tid före arbetets påbörjan.
- Besiktning av linor, stolpar, stag, fundament och berg i dagen skall utföras före byggstart.
- Vibrationsmätare bör monteras på de anläggningsdelar som kan komma att beröras vid sprängning.
- Vid sprängning skall täckning ske så att inte linor, stolpar eller isolatorer skadas av kringflygande stenar/berg.
- Bevakningsmannen skall hålla kontakt med driftcentralen före och efter varje sprängningstillfälle.
- Besiktning av linor, stolpar, stag, fundament och omgivande berg skall utföras efter slutförd sprängning.
- Protokoll med samtliga vibrationsmätvärden skall överlämnas till Vattenfall.

Övrigt

Vid brukande av mobilkran/byggkran/grävmaskin invid luftledning skall denna vara placerad på minst det avstånd från luftledningen så att kranens aktionsradie inte kommer innanför luftledningens säkerhetsområde.

Vid arbete i närheten av en ledning gäller ESA Entreprenör - ESA-E, varvid entreprenör skall inneha intyg avseende angiven ESA-utbildning.

Telestörningsnämnden – TSN

För ny elanläggning som placeras i närheten av Vattenfalls nätanläggning gäller att matningen till denna skall vara försedd med extra yttre isolation på så lång sträcka att isoleravstånden uppnås.

I detta sammanhang hänvisas till Telestörningsnämndens (TSN) meddelande nummer 21.

I TSN meddelande nummer 21 under rubrik ”Avstånd mellan friledningar för hög-spänning och annan markförlagd anläggning med hänsyn till markpotential” står:

· För att förebygga risk för skador på i marken nedgrävda ledningar och kablar vid åsknedslag eller jordfel på närliggande friledning för högspänning bör angivna avstånd hållas mellan de nedgrävda ledningarna och friledningens i markförlagda metalliska delar (stolpar, stag, jordtag, genomgående markledare).

För gällande avstånd se TSN meddelande nr 21.

Kommentar:

Vattenfalls två 132 kV högspänningsluftledning är väl inmätta och inga ytterligare mätningar bedöms vara nödvändiga. Samtliga angivna säkerhetsavstånd mellan luftledningen med dess anläggningar och ny väg inkl. gc-bana efterföljs. Angivna avstånd kan också hållas för nya belysningsstolpar, vägskyltar etc. Viltstängsel längs sträckan är inte aktuellt. Säkerhetsavstånd vid arbete invid luftledning ska hållas och säkerställs av entreprenör i senare skede. Det gäller även de redskap / verktyg som krävs för vägens anläggande.

För eventuellt sprängarbete invid luftledningarna tas kontakt med Vattenfall i god tid före arbetets början. Detta har tydliggjorts i planbeskrivningen.

Sakägare

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. Vid publicering på Stadens webbplats anges inte personuppgifter så som namn, fastighetsbeteckning eller adress. Synpunkterna finns i sin helhet på Stadsbyggnadsförvaltningen.

19. Fastighetsägare 1

De egna ut- och infarterna kommer ej att kunna användas när cirkulationsplatsen är byggd. Hyresgästen på fastigheten bedriver verksamhet dygnet runt alla dagar i veckan. Således måste ut- och infarter samt parkeringen i nordvästra hörnet vara färdigställda innan arbetet med cirkulationsplatsen påbörjas. Det befintliga skalskyddet måste fungera även under byggnationen.

Området i övre nordvästra hörnet är prickmark. Med tanke på omställningen till fossilsfria bränslen kan detta innebära att man ej kan installera transformator/nätstation. Marken utefter Bulyckevägen i nedre sydöstra hörnet är också markerad som prickmark. Detta kommer begränsa uppställningsytan då det i anslutning till bussarna finns fasta installationer som försörjer bussarna med bl a el.

Saknar information om att ytan mellan Syrhåla 4:1 och 4:3 delas lika mellan fastigheterna, halva ska över gå till 4:3. Ytan behövs för att säkerställa att det finns en reserv-in-/utfart om huvudalternativet av någon anledning korkats igen av t ex en havererad buss. Har bifogat en bild som visar ytan.

Står i planförslaget att det finns två arrenden mellan kommunen och fastighetsägaren. Fastighetsägaren känner bara till ett. Arrendet som innebär att kommunen upplåtit del av Syrhåla 765:248 som nyttjanderätt innehas av fastighetsägaren. Arrendet skrevs 2002-03-01 och gällde 1000kvm. 2002-06-19 skrevs arrendet om till att gälla 800kvm. Står att kommunen med arrende upplåtit del av Syrhåla 4:3, nyttjanderätt som innehas av fastighetsägaren. Misstänker att det senare arrendet är de 200 kvm som arrendet minskades med vid omskrivningen 2002-06-19.

Gång- /cykelbanan utefter Bulyckevägen kommer enligt Trafikkontoret att byggas om för att minska olycksrisken. Eventuell höjdskillnad gentemot ut-/infart måste anpassas så att tex bussar kan passera smidigt utan att det blir skador eller onödigt slitage. Nya dagvattenbrunnar måste installeras så att regnvatten ej blir stående mellan den förhöjda gång-/cykelbanan och vår fastighet.

Kommentar:

Förändringar med anledning av tvärförbindelsens genomförande kommer att säkerställas genom avtal och överenskommelser. Detta gäller såväl utformning som fastighetsregleringar.

Planförslaget har ändrats till granskningsskedet. Den tidigare föreslagna prickmarken har tagits bort enligt önskemål.

Aktuella arrenden som beskrivning i planbeskrivningen är en felskrivning som har åtgärdats till granskningsförslaget.

Eventuella höjdskillnader som uppstår med anledning av ombyggnationen av Bulyckevägen kommer att hanteras i den fortsatta projekteringen. Den ska inte orsaka några olägenheter på omkringliggande fastigheter.

20. Fastighetsägare 2

Framför synpunkter på vald sträckning och belyser konsekvenser för de boende i området:

- Tvärförbindelsen kommer att dras rätt igenom ett bostadsområde precis utanför Älvegårdsskolan, vilket får stor påverkan på barnen som bor i området.
- Vägen kommer generera buller och vibrationer till de boende längs vägen. Om det byggs bullerplank förfulas området och de boendes utsikt blir starkt påverkad till det negativa.
- Trafiktrycket kommer att bli extremt högt, framför allt på morgonen och eftermiddagen. Det kommer att leda till stora risker för trafikolyckor då barnen samtidigt ska korsa vägen till och från skolan.
- Kommunen har tidigare besvarat frågan om passager till och från skola med att det inte planeras att byggas några tunnelpassager eller broar utan att man förlitar sig på befintliga övergångsställen.
- Vägen planeras att gå genom ett grönområde där man vet att det finns utrotningshotade/rödlistade djurarter såsom hasselsnok samt salamander.
- Den yttrande flyttade hit för att få bo på landet med naturliv och tystnad. Tvärförbindelsen gör att det går förlorat.
- Vägen planeras att dras väldigt nära vår fastighet, vilket kommer att medföra sämre boende/levnadsvillkor med störningar i form av buller som påverkar sömn bla. Vidare så består marken till största del av lera vilket kan medföra problem med vibrationer som uppstår av trafiken fortplantar sig till huset. Vi kräver därför att vägen dras så långt bort från fastigheten som det går, helst precis jämte befintligt berg samt att riktiga buller- & vibrationsundersökningar görs.
- Annars förväntas samtal om inlösen.

Kommentar:

Trafiksäkerhetsåtgärder i form av fartgupp, kommer att anläggas i anslutning till överfarter där barn förväntas röra sig, bl.a. i anslutning till skolan.

En bullerutredning samt en vibrationsutredning har tagits fram och ligger som bilaga till planhandlingarna. Där bullernivåer riskerar att överträda rådande riktvärden sätts bullerskärmar upp. De föreslås att få en enhetlig utformning som ska smälta in i området så bra som möjligt. Bostadshuset kring Nya Älvegårdsvägen ligger som närmast cirka 20 meter från vägen. Några enstaka ligger också närmare befintliga eller föreslagna hastighetsdämpande gupp än 40 meter. Dessa riskerar således komfortstörande vibrationer i spannet 0,4-0,6 mm/s, vilket enligt Göteborgs stads riktlinjer kan accepteras. I övrigt är risken kopplad till eventuella skador på vägen.

Genom tvärförbindelsen så kommer trafiken att öka men sammantaget bedöms trafiksäkerheten bli god inom området då det kommer att finnas flertalet hastighetssäkrade övergångsställen längs sträckan. Eftersom det blir tätt mellan förhöjningarna, särskilt på sträckan förbi skolan, kommer hastigheten att hållas nere.

Det bedöms inte lämpligt att anlägga varken gång- och cykelbro eller gång- och cykeltunnel tvärs Nya Älvegårdsvägen. De topografiska förutsättningarna medför att ramper till bro eller tunnel skulle bli mycket långa och därmed inte ett attraktivt alternativ med risk för låg nyttjandegrad. Det blir också svårt att undvika att gående korsar på andra platser om det bara

finns en planskild passage. De långa ramperna är utrymmeskrävande och det är platsbrist inom området.

De arter som blir påverkade med anledning av vägens framdragnings kompenseras genom diverse skyddsåtgärder. En MKB är framtagen som beskriver detta mer utförligt. MKB:n ligger som underlag till planhandlingarna.

Tvärförbindelsens läge i staden är så pass central så att det inte går att räkna med att den lantliga miljön för alltid kommer att bestå. Göteborg är ständigt i förändring och efterfrågan på bostäder, kontor och verksamheter m.m. är hög. Därför behöver även mer lantliga miljöer i stadens ytterkanter tas i anspråk för att tillgodose de behov som finns.

Planförslaget har ändrats sedan samrådet. Vägen föreslås flyttas norrut från aktuell fastighet för att minska påverkan ytterligare.

21. Fastighetsägare 4

Har varit i kontakt med trafikkontoret ett flertal gånger under åren för att ge feedback på förslaget om tvärförbindelse. Framför att det finns olika alternativ för denna tvärförbindelse och att uppgiften som kommunen haft har varit att väga samman olika faktorer och föreslå en sträckning.

Vänder sig emot flera delar i de studier som har gjorts och ifrågasätter att man nu förordar den så kallade Älvegårdsförbindelsen trots det som står i åtgärdsvalsstudien längs Kongahällavägen: *Kongahällavägen leder till framkomlighetsproblem i högtrafik och medför också trafiksäkerhetsproblem. Inte minst för barn och unga medför det en osäker trafiksituation när de på egen hand ska ta sig till exempel till och från skola och fritidsaktiviteter och i många fall behöver korsa Kongahällavägen under perioder med tät trafik. Det leder i sin tur till många korta bilresor då föräldrar väljer att skjutsa sina barn. Anser att man gått emot det ursprungliga syftet med förbindelsen.*

I slutsatser från tidigare utredningar kan man även läsa att kategori 1, Nödvändiga åtgärder att genomföra på kort sikt, ska var inriktade mot att underlätta hållbart resande, skapa trafiksäkra skolvägar, och förbättra kollektivtrafikens framkomlighet.

Anser att det utifrån dessa tidigare studier och utredningar är felaktigt att förordas denna tvärförbindelse, att annan sträckning borde förordas. Älvegårdsförbindelsen väst är det enda alternativet som passerar genom tätbebyggt område och invid en skola. Det kommer att öka antalet barn som måste korsa en högtrafikerad väg och ökar risken för olyckor markant. Förstår inte hur trafiksäkerheten ska lösas när hälften av barnen bor på andra sidan vägen. Dessutom är bullernivån redan idag för skolan på gränsen till 50 dB, naturvårdsverkets riktvärden för buller för skolor och förskolor.

I systemlösningen tar man enbart hänsyn till naturmiljö, kulturmiljö och landskapsbild men lösningen nämner ingenting om barnsäkerhet, skola eller tätbebyggt område. Anser att boendeperspektivet och skolan inte alls fått den vikt som det ska ha i sammanvägning.

Det finns en alternativ sträckning som kallas Bulyckeförbindelsen där i stort sett inget boende eller skola påverkas. Bulyckeförbindelsen kan ha en hastighet på 70 km/h jämfört med 30 km i timmen och fartgupp på Älvegårdsalternativet. Bulyckeförbindelsen är 1 km bort och går igenom samma naturområden som Älvegårdsförbindelsen så det är heller inte ett hållbart argument.

Framhåller att Domarringsalternativet är så närliggande att man påverkar samma naturområde, enda skillnaden är att Domarringsalternativet / Bulyckeförbindelsen ej passerar skola.

I utredningen syns att Domarringsförbindelsen/Bulyckeförbindelsen ger en god avlastning för området men ger ett stort intrång i naturmiljön och är mycket kostsam. Man har tagit större hänsyn till ekonomi och miljö än barnsäkerhet och skola i den bedömningen.

Framför att den totala kostnaden för Domarringen/Bulyckeförbindelsen är 143 miljoner, medan den totala kostnaden för Älvegårdsförbindelsen Väst är 114 miljoner. En skillnad på 29 Miljoner/20%. Anser att det är en relativt liten kostnad med tanke på att trafiken ska öka till 11 000 fordon per dygn. Anser det vara felaktigt att välja en lösning där ca 6000 fordon ska passera en skola och där barn behöver korsa vägen. Undrar om verkligen 29 Miljoner kronor kan vara mer värt än barnens säkerhet.

Efterfrågar återkoppling med fokus på hur man kan argumentera för en lösning som passerar skola samt tätbebyggt område med väldigt många barn.

Kommentar:

Innan detaljplanen startades har det tagits fram en rad olika utredningar och studiers vars innehåll och konsekvenser tidigare har presenterats för politiken. Därefter har den nu aktuella sträckningen förordats som alternativet förvaltningen ska gå vidare med i en detaljplaneprocess.

Trafiksäkerheten bedöms bli god inom området då det kommer att finnas flertalet hastighetssäkrade övergångsställen längs sträckan. Eftersom det blir tätt mellan förhöjningarna, särskilt på sträckan förbi skolan, kommer hastigheten att hållas nere.

Som underlag till detaljplanen har en bullerutredning tagits fram. De delar av sträckan som bedöms få bullernivåer över rådande riktvärden kommer åtgärdas genom bullerskärmar. Skolan inkluderas i den framtagna utredningen.

Beslut om vald sträckning har tagits av den politiska instans som var beslutsfattare vid den aktuella tidpunkten. Motivering ska finnas i tidigare politiska beslut (protokoll finns tillgängliga på hemsidan). Politiken är de yttersta beslutsfattarna i den kommunala handläggningen och är folkvalda av kommunens invånare.

22. Fastighetsägare 5

Den egna fastigheten ligger i direkt anslutning till den föreslagna tvärförbindelsen. Framför att de som bor i direkt anslutning till Nya Älvegårdsvägen behöver bullervall och bullerplank. Idag studsar ljud från berget mot husen i området. Planket behöver vara utformat med dubbla paneler samt ett ljudabsorberande material, t ex träull eller mineralull. Vall och plank måste tillsammans ha en höjd som gör att ljud inte tränger igenom eller går över. Husen är byggda i två våningar. Ljud ska varken nå nedre eller övre plan.

Saknar även ett bullerplank eller liknande mellan vägen och egna huset. Bullerplank och vall borde inte sluta halvvägs bort mot Lillebygrillen. Startsträckan på vägen är redan idag en accelerationssträcka med högre ljud än längre in på vägen.

Efterfrågar ett förbud mot tung trafik (bussar och lastbilar) förbi Älvegårdens bostadsområde. Hela området är byggt på lera så vibrationer fortplantas sig in i husen när tung trafik går förbi. Eftersom man behöver bygga fartgupp på sträckan kommer även detta påverka vibrationer vid tung trafik.

Kommentar:

Som underlag till detaljplanen så har det tagits fram en bullerutredning. För de sträckor där bullernivåerna bedöms överskrida rådande riktvärden föreslås åtgärder i form av bullerskärm. Bullervall förordas inte med anledning av att de är så pass ykrävande och att det inte motverkar buller bättre än bullerskärm. Bullerskärmen kommer att vara uppbyggd enligt gällande praxis för att minska bullret på bästa sätt och inte bara bestå av ett tunt plank. Skärmens höjd är anpassad efter de bullernivåer som har beräknats. Samtliga våningar i bostadshusen ska klara sig under rådande riktvärden när vägen är anlagd och bullerskärmar är uppförda.

De tidigare föreslagna bullerskärmarna på östra sidan av Nya Älvegårdsområdet är förlängda upp mot Lilleby grillen.

Inget förbud mot tung trafik kommer att inträda. Däremot har en vibrationsutredning tagits fram och ligger som underlag till detaljplanen. Mycket riktigt så kan vibrationer fortplanta sig in i husen när tung trafik kör över ojämnheter i marken, såsom lösa brunnsock och/eller fartgupp. Vibrationsnivåerna som är uppmätta kan innebära, för en del av husen, viss komfortproblematik. De uppmätta nivåerna är kännbara på andra våningen. Nivåerna ligger dock inom spannet 0,4-0,6 mm/s, vilket enligt Göteborgs stads riktlinjer kan accepteras. Inga åtgärder kommer därför att vidtas. Viktigt att komma ihåg är att vibrationerna inte innebär någon skada på byggnaden.

23. Fastighetsägare 6

Framför att de som bor i direkt anslutning till Nya Älvegårdsvägen behöver bullervall och bullerplank. Bullerplank och vall måste även sträcka sig till avfarten i nordost in mot Kråketegen, från skolan till Lillebygrillen.

Saknar ett förbud mot tung trafik (bussar och lastbilar) förbi Älvegårdens bostadsområde. Hela området är byggt på lera så vibrationer fortplantas sig in i husen när tung trafik går förbi.

Framför att det redan idag är för höga bullernivåer, gränsen på max 50 dB som det högst får vara vid skolor och förskolor överskrids.

Barn går idag över vägen utmed hela sträckan. Därför behövs fler fartgupp och även trafiksignaler för att de ska komma över till Älvegårdsskolan och till Lillebyskolan. Fler fartgupp behövs för att sänka hastigheten på de partier där det redan idag gasas mellan guppen.

Förstår inte bedömningen att det inte blir några köer utmed Kongahällavägen under rusningstider, som brukar sammanfalla med när skolan startar, bilar ska ut och barn ska gå över vägen.

Anser att kommunen borde välja en annan placering. Det finns alternativ både nära Volvo och vid Domarringen. Det blir väsentligt mindre påverkan på boende, natur och barn.

Kommentar:

De tidigare föreslagna bullerskärmarna på östra sidan av Nya Älvegårdsområdet är förlängda upp mot Lilleby grillen.

Inget förbud mot tung trafik kommer att inträda. Däremot har en vibrationsutredning tagits fram och ligger som underlag till detaljplanen. Mycket riktigt så kan vibrationer fortplanta sig in i husen när tung trafik kör över ojämnheter i marken, såsom lösa brunnsock och/eller

fartgupp. Vibrationsnivåerna som är uppmätta kan innebära, för en del av husen, viss komfortproblematik. De uppmätta nivåerna är på den skalan att man kan känna av dem på andra våningen. Nivåerna ligger dock inom spannet 0,4-0,6 mm/s, vilket enligt Göteborgs stads riktlinjer kan accepteras. Inga åtgärder kommer därför att vidtas. Viktigt att komma ihåg är att vibrationerna inte innebär någon skada på byggnaden.

Som underlag till detaljplanen har en bullerutredning tagits fram. De delar av sträckan som bedöms få bullernivåer över rådande riktvärden kommer åtgärdas genom bullerskärmar. Skolan och förskolan inkluderas i den framtagna utredningen.

Fler fartgupp kommer att anläggas i anslutning till passagera längs hela sträckan, detta för att sänka hastigheterna och höja trafiksäkerheten längs vägen. Därför föreslås inga trafiksignaler eftersom dessa riskerar att bidra till falsk trygghet.

Syftet med tvärförbindelsen är att sprida trafiken och på så sätt minska köerna längs med Kongahällavägen. Det innebär inte att tvärförbindelsen kan bidra till att ta bort köerna helt och hållet under exempelvis rusningstider.

Vald sträckning har tagits av den politik som var beslutsfattare vid den aktuella tidpunkten. Politiken är de yttersta beslutsfattarna i den kommunala handläggningen och är folkvalda av kommunens invånare.

24. Fastighetsägare 7

Är inte glada över tvärförbindelsen, dels för att boendet valts för att det är långt från stadens larm, trafikleder med buller och trafik. Tvärförbindelsen utgör en barriär som delar av områdets skogs- och rekreationsstråk, vilket blir en enorm försämring av områdets kvaliteter. Vill inte ha ökad privatbilism i Torslanda, vilket är en logisk utveckling när fler vägar byggs. Hoppas kommunen tar hänsyn till att:

1. En genomfartsled i bostadsområdet Älvegården ger helt fel signal om hur man bör köra ett fordon i ett bostadsområde. Gör körbanan smal med hastighet 30 km/h hela dygnet, med hänsyn till skolan och alla barn som leker i området vid Älvegårdskolan. Det är hög koncentration av lekande barn långt efter skoldagens slut. Barnen rör sig hastigt och frekvent över den befintliga vägen. Ett bra exempel på när man tagit fasta på körhastigheten 30 km/h hela dygnet är vid Bjurslättskolan på Wieselgrensgatan. Där är gatan även väldigt smal bitvis.
2. Det naturligtvis inte ska behövas bullerskydd i en miljö där man framför fordonet i max 30 km/h. Men om tanken är att uppföra bullerskydd önskas bullerskydd från utfarten Lilleby Kronogård till utfarten Älvdanshagen. Det skulle skydda den egna fastighet och skolan från buller. Skolan har sina lektionssalar mm mot Nya Älvegårdsvägen.

Kommentar:

Tvärförbindelsens läge i staden är så pass central så att det inte går att räkna med att den lantliga miljön för alltid kommer att bestå. Göteborg är ständigt i förändring och efterfrågan på bostäder, kontor och verksamheter m.m. är hög. Därför behöver även mer lantliga miljöer i stadens ytterkanter tas i anspråk för att tillgodose de behov som finns.

Flertalet fartgupp planeras för att öka trafiksäkerheten längs sträckan. På östra sidan av Nya Älvegårdsvägen sträcker sig bullerskärmar upp till korsningen med Kråketegen. Skolan

ingår i bullerutredningen men omfattas inte av bullernivåer över rådande riktvärden. Därför föreslås inga bullerdämpande åtgärder utanför skolområdet.

25. Fastighetsägare 8

Kilenstam Fastighetsförvaltning AB ingår i koncernen AB Tornstaden. Tornstaden anser att, i den del av detaljplanen där kommunen är fastighetsägare, fastighet Syrhåla 765:248 (4), som är belägen norr om Tornstadens Fastighet Syrhåla 4:1, bör justeras. I planförslaget anges att kommunens fastighet ges användningen J och egenskapen prickmark, vilket alltså innebär industri och att marken inte får förses med byggnad.

Planförslaget har emellertid inte, i tillräcklig utsträckning, beaktat den pågående diskussionen gällande Torslanda Tvärförbindelse och dess konsekvenser för in- och utfartsförbindelse till fastigheterna, samt nya vägar runt fastigheterna. Fastighetskontoret för diskussion med Tornstaden om bland annat nya vägförbindelser. Med anledning av ovan beskrivet bör del av fastighet Syrhåla 765:248 (4) i stället anges som allmän plats, för att säkra Syrhåla 4:3 in- och utfart. Övriga delar av fastigheten får lämpligen användningen J, utan prickmark, för att inte utesluta möjligheten för byggnad.

Kommentar:

Efter samrådet så har fortsatt dialog skett mellan Göteborgs Stad och fastighetsägaren om lämplig planutformning. Fastighetens in- och utfart kommer att säkerställas genom plankartan samt genom de avtal som tecknas med anledning av planens genomförande.

Plankartan justeras genom att prickmarken tas bort och ersätts med byggrätt.

26. Fastighetsägare 9

Som bostadsrättsförening med fastighet och parkeringsplats i nära anslutning till den planerade Älvegårdsförbindelsen framförs synpunkter för våra medlemmar, nuvarande och kommande.

Först och främst ifrågasätts beslutet att över huvud taget välja Älvegårdsförbindelsen framför Domarringsförbindelsen, då alternativet delar upp ett befintligt stadsdelsområde i två delar på sätt som kraftigt försämrar säkerheten, miljön och gemenskapen för området.

Byggnadsnämnden, Fastighetsnämnden och Trafiknämnden har i samrådshandlingar beskrivit utredningar och åtgärdsplaner. För det fall den föreslagna Älvegårdsförbindelsen genomförs har Bostadsrättsföreningen Älvegården följande synpunkter.

För vägsträckan Skärvtensgatan – rondellen vid Lillebyvägen/Kongahällavägen, föreslås som enda åtgärd bullerplank, ytterligare tre vägövergångar utöver de två som finns samt fartbegränsning till 40 km/h. Inga åtgärder föreslås vad gäller framkomlighet för de utfarten från parkeringsplatser för de tre lägenhetsområdena väster om Nya Älvegårdsvägen eller de tre gator med infart/utfart öster om Nya Älvegårdsvägen. När bilar ska göra vänstersvingar in på dessa infarter och gator kommer dessa att stoppa upp trafiken bakifrån samt medföra stora risker från mötande trafik för att utföra säker sväng. Rondeller föreslås därför för dessa in- och utfarter.

Bullerplank medför sämre sikt för utfart från tvärgator och lägenhetsområdenas parkeringsplatser, det medför även försämrad allmän säkerhet för alla som rör sig i området. Därtill är bullerplank inte en effektiv dämpning för boende på andra våningen i fastigheterna. Föreslår därför därtill

plantering av träd längs hela sträckningen för ytterligare dämpning samt även motverka känslan av stor trafikled.

För ytterligare säkerhet för främst skolbarn på väg till och från skolan, Älvegårdsskolan och Lillebyn men även som övriga fotgängare och cyklister förslås ljusreglering av överfarter vid skolan, hastighetsbegränsning till 30 km/h, fartkamera samt sensorer som blinkar för överfarterna.

Bostadsrättsföreningen ifrågasätter också avsaknad av planering av busslinje direkt från början, för att motverka att bilen blir förstahandsalternativet för pendling och användandet av Älvegårdsförbindelsen. Göteborgs Stad har en vision om minskat bilberoende vilket inte tas hänsyn till om man inte samtidigt planerar för kollektivtrafik. Det byggs mycket på Hisingen (Torslanda-Björlanda-Säve) både bostäder och arbetsplatser/produktion vilket kommer att medföra ökad trafik. Västtrafik/Regionen bör därför vara med i planeringen från start. Älvegårdsförbindelsen bör förses med betalstation för trängselavgift för att motverka ökad trafik. Den bör även förses med begränsning för tung trafik och farlig gods.

Sammanfattningsvis har Bostadsrättsföreningen i första hand påpekat valet av alternativet Älvegårdsförbindelsen som sämre än Domarringsförbindelsen. I andra hand framfört synpunkter på utredningar och åtgärder för säkerhet och flera olika miljöaspekter. Därtill slutligen framfört förslag på ytterligare åtgärder, för det fall projektet Älvegårdsförbindelsen ändå genomförs.

Kommentar:

Vald sträckning har föregåtts av en rad olika utredningar och avvägningar har gjorts mellan olika alternativ. Beslut om att gå vidare med den nu aktuella sträckan togs av politiken och således är tjänstemännens uppdrag att pröva lämpligheten genom en detaljplaneprocess. Politiken är de yttersta beslutsfattarna i den kommunala handläggningen och är folkvalda av kommunens invånare.

Som underlag till detaljplanen samt för framtida projektering, har det tagits fram en genomförandestudie (GFS). I den har trafiken utretts längs sträckan. Bedömningen är att inga framkomlighetsproblem förväntas uppstå som föranleder anläggande av cirkulationsplatser.

Bullerutredningen har tagit hänsyn till nivåer även på andra våning och de skärmar som föreslås säkerställer nivåer som klarar sig under rådande riktvärden på bostadens samtliga våningsplan. Träd kan inte planteras eftersom det ligger underjordiska ledningar i grönremsan. Trädens rötter skulle med tiden förstöra ledningarna.

Det bedöms inte lämpligt att signalreglera övergångsställena då det bedöms vara stor risk för att fotgängare går mot rött ljus då trafikmängden inte beräknas bli så stor att det blir nödvändigt att invänta grönt ljus för att kunna passera. Trafikfarliga situationer kan då uppstå. Fartkamera har inte bedömts nödvändig då vägens utformning av sig självt kommer att begränsa hastigheten så att det blir svårt att köra mer än 30 km/h.

Möjligheten att leda in kollektivtrafik längs sträckan har planerats in från början. Dock så är det inte Göteborgs Stad som har rådighet över frågan, det är Västra Götalandsregionen (som ägare av Västtrafik). Göteborgs Stad har kontinuerlig dialog med Västra Götalandsregionen och Västtrafik.

Syftet med tvärförbindelsen är bland annat att omfördela trafiken inom Torslanda. Att införa åtgärder för att motverka det syftet är inte aktuellt. Bedömningen är att det inte finns någon större anledning för tung trafik att trafikera sträckan. Tvärförbindelsen kommer inte utgöra primär transportled för farligt gods.

27. Fastighetsägare 10

Bullerplank medför sämre sikt vid utfart från tvärgator vilket innebär en risk trafikanter på såväl väg som cykelbana.

Bullerplank dämpar ej effektivt buller för de som bor på andra våningen. Vi föreslår plantering av träd mellan bilväg och cykelbana för att vidare dämpa buller på hela sträckningen mellan Skärvstensvägen och Kongahällavägen.

Kommunen ombesörjer vidare ljudisolering av fastigheter på samtliga fasader som vetter mot den tänkta vägen.

För framkomlighetens- och trafiksäkerhetens skull bör små rondeller anläggas vid samtliga utfarter. Det kan redan i dagsläget vara svårt att komma ut på vägen från tvärgator i rusningstrafik, och med en ökande trafikmängd befarar vi att det rent av kan bli farligt för cyklister, mopedister, atraktorer och mopedbilar.

Skolbarn på väg till både Älvegårdskolan och Lillebyskolan kommer, med en ökande trafikmängd, få det svårare, och osäkrare, att korsa vägen. Vi föreslår framkomlighetsåtgärder i form av ljusreglerade övergångsställen och/eller övergångsställesskyltar med sensor vilka blinkar när fotgängare när sig övergångsstället, eller är på väg att korsa vägen.

Vid skolan skall det, för barnens säkerhet och framkomlighet, vara hastighetsbegränsning 30km/h, rödgula skyltar. Elektronisk skylt som påminner trafikanter om att hålla hastigheten i båda riktningar bör sättas upp vid skolan. Hastigheten på vägen bör övervakas av fartkamera.

Vi kräver att samma auktoritet som gjorde undersökningen gällande grod- och kräldjur vid Älvegårdsförbindelsen även gör en utredning vid sträckningen för Domarringsförbindelsen då det gällande Domarringsförbindelsen tagits ett lekmannabeslut. Då kostnaderna ökat avsevärt, från vad som var sagt från början, bör de andra sträckningsalternativen utredas med samma detaljgrad som Älvegårdsförbindelsen gjort för att det skall göras en korrekt bedömning av alla alternativen.

Buller- såväl som utsläppsnivåer från vägtrafik kommer nå för höga värden för vad som är lämpligt på skolgård och även för boende i området. Vi opponerar oss mot att det ej är planerat för några busslinjer, vilket exkluderar vissa socialgrupper från att nyttja tvärförbindelsen. Ej heller har det planerats för några busshållplatser vid Älvegårdskolan eller närliggande bostadsområden. Detta rimmar dåligt med Göteborgs stads vision om att minska bilberoendet. På samrådsmötet påstods att det ej fanns plats för busshållplatser, men vi ser inget hinder mot att bussen stannar på vägen likt som på så många andra platser, till exempel vid Skräddaregården. Busslinje som stannar vid Volvo hade haft potential att minska bilåkandet från Lillebyområdet markant. Varför planeras det ej för någon sådan linje?

Trafiksäkerheten för cyklister och fotgängare kommer att vara under all kritik med tanke på att de behöver korsa tvärförbindelsen 5-6 gånger på sträckan mellan Kongahällavägen och Syrhålomotet, vilket inte går i linje med Göteborgs stads visioner om att främja hållbara transportsätt.

Stora byggnationer sker vid Säve flygplats, bland annat en batteriprovningsfabrik vid den västra infarten. Det planeras för cirka 5000 arbetstillfällen på området. Trafik från exempelvis hamnen och Arendal, kommer att välja tvärförbindelsen för att ta sig till Säve västra. Denna trafikökning har ej tagits i beaktande vid planeringen. Det är heller ej lämpligt med transporter av farligt gods förbi en skola såväl som genom bostadsområden. Förbud mot tung trafik nattetid måste till.

Då områdena kring Nya Älvegårdsvägen är byggda på lera, vilket gör att vibrationer från tung trafik lätt fortplantas, behöver fastigheterna besiktigas före byggnationen av tvärförbindelsen. Löpande besiktning med årliga mellanrum måste ske för att kontrollera om skador uppstår, och att fastighetsägarna inte blir ekonomiskt lidande på grund av skador som uppkommer till följd av tvärförbindelsen.

Fler fartgupp behövs för att garantera en låg och säker hastighet på sträckan utanför Älvegårdskolan samt närliggande bostadsområden. Då hastigheten måste hållas låg på grund av att vägen går genom ett bostadsområde såväl som utanför en skola, finns risk att den önskade trafikavlastningen uteblir.

Det vore lämpligare att tvärförbindelsen drogs via Domarringsalternativet, där hastigheten hade kunnat vara högre, och trafikrymen jämnare, då det ej finns någon nämnvärd bebyggelse i närheten av den. I riktlinjerna för åtgärdsvalsstudien står det att läsa "Kongahällavägen leder till framkomlighetsproblem i högtrafik och medför också trafiksäkerhetsproblem. Inte minst för barn och unga medför det en osäker trafiksituation när de på egen hand ska ta sig till exempel till och från skola och fritidsaktiviteter och i många fall behöver korsa Kongahällavägen under perioder med tät trafik. Det leder i sin tur till många korta bilresor då föräldrar väljer att skjutsa sina barn".

Av dessa slutsatser förefaller det märkligt att välja en sträckning där en sådan trafikvolym skall passera en skola. Följderna av detta blir att barn inte längre på ett säkert sätt kommer att kunna ta sig till varken Älvegårdskolan eller Lillebyskolan, ty de nu blir tvugna att korsa en högtrafikerad väg på väg till skolan. Dessa risker går emot åtgärdsvalsstudiens egna riktlinjer gällande det nämnda barnperspektivet.

Kommentar:

Bullerskärmarna är placerade och utformade på sådant sätt att det inte ska innebära någon trafiksäkerhetsrisk för trafikanter. Bullerutredningen har tagit hänsyn till våningshöjd och föreslagna skärnhöjder är anpassade för de förutsättningar som råder. Även skolan är inkluderad i bullerutredningen som visar på godtagbara nivåer. Eftersom kommunen föreslår bullerdämpande åtgärder i form av bullerskärmar, medför att ljudisolering på fasaderna inte är nödvändigt. Luftkvaliteten bedöms inte överskrida några gränsvärden.

Trädplantering är inte möjligt i grönremsan eftersom det finns ledningar under mark som skulle skadas av trädens rötter. Därför är det endast möjligt med lättare planteringar såsom ängssådd, perennplantering eller liknande.

Inom ramen för planarbetet har trafiken studerats, både utifrån framkomlighetsaspekten samt trafiksäkerheten. Med de föreslagna åtgärderna är bedömningen att inga rondeller behöver anläggas vid utfarterna. Åtgärderna bedöms tillräckliga för att skolbarnen ska få en trygg skolväg. Huruvida skyltar kan vara aktuella att sätta upp hanteras i senare skede. Likaså fartkamera.

Samtliga förhöjningar längs tvärförbindelsen kommer att anpassas till eventuell framtida busstrafik. Dock så är det inte Göteborgs Stad som har rådighet över frågan, det är Västra Götalandsregionen (som ägare av Västtrafik). Göteborgs Stad har kontinuerlig dialog med Västra Götalandsregionen och Västtrafik. Planbeskrivningen har kompletterats med en karta över föreslagna hållplatslägen.

En vibrationsutredning har tagits fram efter samrådet. En del hus riskerar komfortstörande vibrationer i spannet 0,4-0,6 mm/s, vilket enligt Göteborgs stads riktlinjer kan accepteras. I övrigt är risken kopplad till eventuella skador på vägen.

Vald sträckning har föregåtts av en rad olika utredningar och avvägningar har gjorts mellan olika alternativ. Beslut om att gå vidare med den nu aktuella sträckan togs av politiken och således är tjänstemännens uppdrag att pröva lämpligheten genom en detaljplaneprocess.

Politiken är de yttersta beslutsfattarna i den kommunala handläggningen och är folkvalda av kommunens invånare.

28. Fastighetsägare 11

Personen är boende i området och kommer kraftigt påverkas av eventuell tvärförbindelse då hans hus gränsar till den nya älvegårdsvägen, en småskalig boendemiljö nära natur där barn kan känna sig trygga.

I vårt område ser vi redan trafiken på Nya älvegårdsvägen redan idag som alldeles för bullrig och intensiv. Hastigheter hålls inte och mängden trafik gör det både farligt för barn att vara på de gemensamma ytor som vår samfällighet har runt området samt områden som finns mellan väg och tomter.

Angående trafikvolymerna som nämnts i tidigare utredningar på 6-10 tusen bilar per dygn är vår uppfattning att de köer och buller det skapar så finns det flera bättre alternativ än att dra denna sträckning genom ett tätbebyggt område och 7 m från en skola där det behöver vara en låg hastighet (max 30 km/h). Tex domarringsförbindelsen där du kan köra 70 km /h på hela sträckan och där det inte finns fara för skolbarn på samma sätt.

När det gäller utvärderingen av alternativ för sträckning av tvärförbindelsen så har i utvärderingen ingen hänsyn taget till boende eller barnperspektiv. Det syns också i skrivningen inför detta möte att det man tittat på kulturmiljö, naturmiljö och landskapsbild.

Boende och barnperspektiv behöver tydligare värderas i valet av sträckning.

Om det mot all förmodan ska dras en väg

Vi som bor i direkt anslutning till Nya Älvegårdsvägen behöver inte bara bullerplank utan också bullervall. Ljud studsar idag från berget ut mot husen i vårt område. Planket behöver vara utformat dubbla paneler samt ett ljudabsorberande material, t ex träull eller mineralull. Vall och plank måste tillsammans komma till höjden att ljud inte tränger igenom eller går över plank och vall.

Bullerplank och vall måste också gå enligt ritad figur och inte avbytas mitt halvvägs bort mot Lillebygrillen.

Det måste också bli ett förbud mot tung trafik (bussar och lastbilar) förbi älvegårdens bostadsområde. Hela området är byggt på lera så vibrationer fortplantas sig in i husen när tung trafik går förbi.

När det gäller buller så har man redan idag för höga bullernivåer, den gräns på max 50 db som det högst får vara vid skolor och förskolor överskrids. Vi accepterar inte att en väg med 7000 fordon byggs där skolgården har direkt anslutning med vägen.

Barn går idag över vägen utmed hela sträckan och därför behövs fler fartgupp och även trafiksignaler för att barnen ska komma över till Älvegårdsskolan och till Lillebyskolan. Fart gupp behövs utöver det som är beskrivet i detaljplanen på de 2 rödmarkerade ställena. De två extra fartguppen behövs också så det inte gasar upp i hög hastighet emellan guppen vilket redan sker idag.

Med hänsyn till att både en väg och en batterifabrik byggs i samma känsliga naturområde bör länsstyrelse och kommun göra en samlad konsekvensbeskrivning av vad detta innebär för hotade djurarter samt rekreationsområden för boende. För att säkra skolövergångar och barn i området så måste det byggas en gångtunnel, gångbro alternativt så får vägen gå igenom en tunnel förbi bostadsområdet.

Vad jag hört på samråd samt konsekvenser social/barn finns det litet planerat kring hur barnen i området ska ta sig till skolan då vägen blir ett hinder för barn både som ska ta sig till sig Lillebyskolan och Älvegårdsskolan. Många barn utnyttjar idag gång och cykelbron över kongahällavägen. Den nya tvärförbindelsen förhindrar barn på den nordvästra sidan av föreslagen sträckning att nyttja denna bro (förbindelsen stänger vägen till gång och cykelbron), så ur barnperspektiv innebär detta att föräldrar måste skjutsa sina barn till skolan vilket innebär negativa konsekvenser både ur miljösynpunkt och för barnen i området.

Sedan skriver man i riktlinjerna för åtgärdsvalsstudien,

Citat: Kongahällavägen leder till framkomlighetsproblem i högtrafik och medför också trafiksäkerhetsproblem. Inte minst för barn och unga medför det en osäker trafiksituation när de på egen hand ska ta sig till exempel till och från skola och fritidsaktiviteter och i många fall behöver korsa Kongahällavägen under perioder med tät trafik. Det leder i sin tur till många korta bilresor då föräldrar väljer att skjutsa sina barn- slut citat.

Ändå förordar man att förlägga en tvärförbindelse vid en skola som kommer att medföra ökat antal barn som måste korsa en högtrafikerad väg. Älvegårdsförbindelsen är det enda alternativet som passerar en skola. Detta går rakt mot riktlinjerna som tidigare har tagits fram då barnen nu inte kommer kunna ta sig varken till Älvegårdsskolan eller Lilleby skolan på ett säkert sätt.

Sedan tycker vi också man ska utvärdera volymerna trafik på konghällavägen igen. Jag och ett flertal från vårt område kör där dagligen morgontid mellan 0745-0830 och hem 1600- 1645 och upplever inga problem med trafiken. Sedan man gjort studier så har man satt in stombusslinjer (svart express) som minskat trafiken avsevärt. Detta borde också komma fram i arbetet framåt i miljökonsekvensbeskrivning där ”nollalternativet” alltid ska utvärderas, dvs att inte bygga en tvärförbindelse.

Kommentar:

När tvärförbindelsen ska byggas ut så kommer det att utföras åtgärder på Nya Älvegårdsvägen som innebär att det kommer bli svårt att inte hålla hastighetsbegränsningarna. Fler och mer effektiva fartgupp kommer att anläggas längs hela Älvegårdsområdet.

Vald sträckning har föregåtts av en rad olika utredningar och avvägningar har gjorts mellan olika alternativ. Beslut om att gå vidare med den nu aktuella sträckan togs av politiken och således är tjänstemännens uppdrag att pröva lämpligheten genom en detaljplaneprocess. Politiken är de yttersta beslutsfattarna i den kommunala handläggningen och är folkvalda av kommunens invånare.

En bullerutredning har tagits fram inom ramen för planarbetet. Utredningen har tagits hänsyn till såväl terräng som andra lokala förutsättningar i området. Skolan är inkluderad i utredningen och klarar rådande riktvärden. En bullervall innebär ingen bättre dämpning. En vall är också ytkrävande då de kräver en viss lutning. De bullerskärmar som föreslås är fackmannamässigt dimensionerade för att effektivt minska bullerpåverkan till rådande riktvärden. Efter samrådet så har dialog skett med de boende i området. Bullerskärmen föreslås att förlängas till korsningen Nya Älvegårdsvägen / Kråketegen.

En vibrationsutredning har tagits fram efter samrådet. En del hus riskerar komfortstörande vibrationer i spannet 0,4-0,6 mm/s, vilket enligt Göteborgs stads riktlinjer kan accepteras. I övrigt är risken kopplad till eventuella skador på vägen. Det kommer inte införas något förbud mot tung trafik inom området.

Det bedöms inte lämpligt att signalreglera övergångsställena då det bedöms vara stor risk för att fotgängare går mot rött ljus då trafikmängden inte beräknas bli så stor att det blir nödvändigt att invänta grönt ljus för att kunna passera. Trafikfarliga situationer kan då uppstå. Trafikmängderna är inte så höga så att det är motiverat med gångtunnel / gångbro. De topografiska förutsättningarna medför dessutom att ramper till bro eller tunnel skulle bli mycket långa och därmed inte ett attraktivt alternativ med risk för låg nyttjandegrad. Det blir också svårt att undvika att gående korsar på andra platser om det bara finns en planskild passage. De långa ramperna är utrymmeskrävande och det är platsbrist inom området.

En miljökonsekvensbeskrivning tas fram för att belysa konsekvenser med föreslagna åtgärder. Länsstyrelsen är en remissinstans i samtliga planärenden och bevakar planens lämplighet utifrån ett flertal aspekter.

Trafiksäkerheten kommer även med framtida trafikmängder vara god.

Nollalternativet är beskrivet i miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande detaljplanen.

29. Fastighetsägare 12

Området runt den västra delen av föreslagen tvärförbindelse, Älvegården, är precis som underlagen beskriver, ett livligt område med många barn. Förslaget visar inget på hur barn ska ta sig över Nya Älvegårdsvägen under skoltid eller under sin fritid. Dvs hur ska barn ta sig över vägen på ett säkert sätt? Särskilt när trafikmängden, enligt underlagen, förväntas öka till 11 000 fordon per dygn. I området runt Älvegården finns inga förslag på trafikdämpande åtgärder såsom ljussignaler vid övergångsställen, ytterligare övergångsställen eller cykel-/gångbrombro. Förslag för att göra övergångar säkra går inte att hitta i den genomförda social konsekvensanalys eller barnkonsekvensanalys.

I förslaget finns bullerplank inritade. Ingenstans i underlagen beskrivs varför höjden på bullerplanken ska vara av olika höjd vid olika sträckningar av förbindelsen. Dvs varför kan inte bullerplank i ett så tätbebyggt område, som Älvegården är, vara av samma höga höjd, över 2 meter, längs hela den planerade tvärförbindelsen?

Det finns inget beskrivet om hur trafiken till och från Älvegården som bostadsområde, under tider på dygnet då tvärförbindelsen kommer att ha hög trafik, ska hanteras. Dvs under perioder av dygnet kommer köbildning uppstå då bilburna i området inte kommer att ha möjlighet att ta sig ut på Nya Älvegårdsvägen. Ljussignaler eller rondeller borde underlätta och planeras för.

Om tvärförbindelsen är tänkt att avlasta befintliga vägar och att innebära ett mer robust trafiknät så borde också nya hållplatser för kollektivtrafiken planeras för längs tvärförbindelsen. Ingenstans längs den planerade tvärförbindelsen finns förslag på nya busshållplatser, varken längs föreslagen sträckning i Älvegården eller i Syrhåla.

Tvärförbindelsen i Torslanda borde ha beslutats att projekteras längs en annan av de föreslagna alternativen i Torslanda. Mindre påverkan hade i så fall kunnat ske på redan befintliga tätbebyggda områden och ökade säkerhetsrisker för barn i området hade kunnat undvikas.

Kommentar:

Trafiksäkerheten utmed Nya Älvegårdsvägen har utretts inom den genomförandestudie som tagits fram med hänsyn till att trafikmängden på sträckan förväntas öka vid utbyggd tvärförbindelse. Fysiska åtgärder för att hastighetssäkra de viktigaste passagerna till 30 km/h bedöms vara den lämpligaste trafiksäkerhetsåtgärden för sträckan. Det planeras därför för

fler förhöjda övergångsställen. Då det är särskilt angeläget att åstadkomma säkra övergångsställen vid skolan föreslås nu två förhöjda övergångsställen vid varje gatukorsning på sträckan förbi skolan för att hastighetssäkra där flest gående passerar, särskilt barn. Koncentrationen av förhöjda övergångsställen just kring skolan medför också att alla trafikanter blir extra uppmärksamma på just den här sträckan. Utöver dessa förhöjda övergångsställen föreslås också ett förhöjt övergångsställe i södra delen av Nya Älvegårdsvägen där det idag finns en enklare utformad gångpassage. Samtliga förhöjningar kommer att anpassas till eventuell framtida busstrafik. Dock så är det inte Göteborgs Stad som har rådighet över frågan, det är Västra Götalandsregionen (som ägare av Västtrafik). Göteborgs Stad har kontinuerlig dialog med Västra Götalandsregionen och Västtrafik. Planbeskrivningen har kompletterats med en karta över föreslagna hållplatslägen.

Det bedöms inte lämpligt att signalreglera övergångsställena då det bedöms vara stor risk för att fotgängare går mot rött ljus då trafikmängden inte beräknas bli så stor att det blir nödvändigt att invänta grönt ljus för att kunna passera. Trafikfarliga situationer kan då uppstå.

Det bedöms inte lämpligt att anlägga varken gång- och cykelbro eller gång- och cykeltunnel tvärs Nya Älvegårdsvägen. De topografiska förutsättningarna medför att ramper till bro eller tunnel skulle bli mycket långa och därmed inte ett attraktivt alternativ med risk för låg nyttjandegrad. Det blir också svårt att undvika att gående korsar på andra platser om det bara finns en planskild passage. De långa ramperna är utrymmeskrävande och det är platsbrist inom området.

Sammantaget bedöms trafiksäkerheten bli god inom området då det kommer att finnas flertalet hastighetssäkrade övergångsställen längs sträckan. Eftersom det blir tätt mellan förhöjningarna, särskilt på sträckan förbi skolan, kommer hastigheten att hållas nere.

Såväl bullerutredningen som planförslaget har justerats efter samrådet med en tydligare beskrivning av bullerskärmarnas placering och utformning.

Vald sträckning har föregåtts av en rad olika utredningar och avvägningar har gjorts mellan olika alternativ. Beslut om att gå vidare med den nu aktuella sträckan togs av politiken och således är tjänstemännens uppdrag att pröva lämpligheten genom en detaljplaneprocess. Politiken är de yttersta beslutsfattarna i den kommunala handläggningen och är folkvalda av kommunens invånare.

30. Fastighetsägare 13

Vägsträckning

Anser att det inte är lämplig vägsträckning då man redan från början behöver projektera för bullerskydd längs stora delar av vägen. Man skärmar av och delar upp det befintliga området i två delar både med en bullerskyddsbarriär och trafikflödet i sig. Trafiksäkerheten försämras både för barn och vuxna och det måste vara helt fel att lägga en väg med denna trafikintensitet så nära en lågstadieskola. Området förfulas av dessa bullerskydd vilket påverkar oss boende negativt.

Förslagsvis lägger man vägen längs Volvo Cars stängsel med infart vid återvinningsstationen Innegårdsvägen, så stör den sträckningen betydligt mindre och det blir betydligt lättare att bullerskydda på ett naturligt vis. Det är endast ängsmark som påverkas och det finns redan idag buller från Volvos provbana.

Buller

Utgångspunkten för oss som bor längs "naturområdet" av detaljplanen är att det är helt tyst stora delar av dygnet, endast ett svagt bakgrundsljud förekommer från Göteborgs stad under arbetsdagarna. I dagsläget så har vi ett rikt fågelliv som står för en avkopplande ljudbild vilket är väldigt viktigt för vår boendemiljö. Med detta som bakgrund så är ambitionsnivån med 45 dbA vid fasaden oacceptabelt högt. Skulle vägen trots allt byggas så kommer det kräva en längre genomförande tid då arbetsdagarna måste hållas 7-19 och inga helger. Idag pågår ett bygge i närheten som vi inte är nöjda med.

Hastighet och hastighetsändringens placering

Även om framtida bilflottan succesivt kommer elektrifieras så försvinner inte däckljudet. Med avseende på däckbuller samt accelerations och retardationsbuller så känns de två möjliga alternativen för hastighetsändringens ändringen väldigt opassande. Hastighetsbegränsningen 40km/h bör behållas tills att vägen når nord- sydlig riktning ca 1/400.

Bullerskydd

Hela sträckningen 1/900 till 1/400 skall vara bullerskyddad med en hög gräsvall inklusive ett överlapp vid infarten så att vi inte får något bullerläckage från korsningen. En bullervall kommer inte förfula området i samma utsträckning som en bullerskärm och utrymme finns längs hela vägen, det är bara att justera sträckningen. Vi vill att man höjer ambitionsnivån för att vi skall kunna behålla vår boendemiljö utomhus och inomhus så oförändrad som möjligt. Detta är ett unikt boende för Torslanda som bör bevaras. Man borde flytta vägen så långt ifrån den fastboende bebyggelsen Lilleby 2:15-2:18 som möjligt både norr och öster ut. Om man flyttar vägen längre öster ut 1/700-1/400 så kan man helt slippa dubbelsidig skärning. Generellt sätt så upplever vi inte att projektören har gjort sitt yttersta för att behålla boendemiljön som finns i naturområdet idag. Det går att göra mycket mer.

Dagvatten

Avrinningen från fastigheterna Lilleby 2:15/2:16 är på gränsen till svag och den går över hagarna och ner mot den tänkta "torrdamen". Viktigt att säkerställa att avrinningen inte blir sämre. Även under byggnationen.

Grundvatten

Idag är dricksvattnet tjänligt direkt ur marken så ingen efterpolering behövs. Efter mycket sprängning som vägen kommer kräva är detta ingen självklarhet vilket kommer påverka boendet mycket negativt. Hur hanteras denna fråga?

Belysning

Idag finns ingen gatubelysning och väldigt begränsat med stadsljus i naturområdet. Denna miljö vill vi bevara där de viktigaste är att vi inte ser tydliga ljuskällor från tomten. Gatubelysningen får utformas så att man inte ser ljuskällorna från Lilleby 2:15.

Naturvärden

Vi har uppmärksammat större vattensalamander vid flertalet tillfällen under de 17 år vi har bott här. Jag kan inte se att ni har beskrivit förekomsten av denna art och hur den skall hanteras, bevaras. Bild från 2022-09-16 bifogas. Vi anser att kommunen behöver genomföra en miljökonsekvensbeskrivning för att tydligt klarlägga påverkan på människa, djur och miljö.

Prioritering av våra åsikter

Prioritet nr 1. Ändra vägsträckningen

Prioritet nr 2. Behålla ljudbilden i naturområdet och hos befintliga fastigheter.

Kommentar:

Vald sträckning har föregåtts av en rad olika utredningar och avvägningar har gjorts mellan olika alternativ. Beslut om att gå vidare med den nu aktuella sträckan togs av politiken och således är tjänstemännens uppdrag att pröva lämpligheten genom en detaljplaneprocess. Politiken är de yttersta beslutsfattarna i den kommunala handläggningen och är folkvalda av kommunens invånare.

Tvärförbindelsens läge i staden är så pass central så att det inte går att räkna med att den lantliga miljön för alltid kommer att bestå. Göteborg är ständigt i förändring och efterfrågan på bostäder, kontor och verksamheter m.m. är hög. Därför behöver även mer lantliga miljöer i stadens ytterkanter tas i anspråk för att tillgodose de behov som finns.

Övergången till 40 km/h från 60 km/h är vald till sektion 1/780 strax före den planerade gångpassagen. Det är ett lämpligt ställe då den planerade gångpassagen kommer att fungera som en hastighetssäkrande åtgärd. Det bedöms vara stor risk för att efterlevnaden vad gäller hastighet blir låg om hastighetsgränsen skulle sänkas på sträckan öster om passagen. Det är därför inte lämpligt med hastighetsgräns 40 km/h på sträckan öster om gångpassagen.

En bullervall innebär nödvändigtvis ingen bättre dämpning. En vall är också ytkrävande då de kräver en viss lutning. De bullerskärmar som föreslås är fackmannamässigt utformade för att effektivt minska bullerpåverkan till rådande riktvärden.

Efter samrådet så har vägen flyttats 8 meter norrut fastigheterna 2:15-2:18 för att minska den negativa påverkan något. Men att helt förlägga om sträckningen skulle innebära stora konsekvenser för såväl landskapsbild som värdefull natur- och kulturmiljö.

Bedömningen är att detaljplanens genomförande inför betydande negativa konsekvenser på dess omgivning. Avseende dagvatten och grundvatten så har detta studerats inom ramen för planarbetet. Åtgärder har föreslagits för att inte försämra för vare sig avrinning eller vattenkvalitet utanför detaljplanens avgränsning.

Vägbelysningen tjäna flera syften, varför den är nödvändig. Dock så ska dess negativa påverkan försöka minimeras för omgivande bebyggelse.

De arter som riskerar att påverkas negativt av detaljplanens genomförande kommer att hanteras på sådant sätt så att skador på populationen inte ska uppstå. Efter samrådskedet har en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tagits fram. Där kan man läsa mer om vilka skyddsåtgärder som föreslås. MKB:n ligger som underlag till detaljplanen.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

31. Boende på adress 1

Har varit emot detta förslag hela tiden samt kommit med andra förslag som förkastats/ignorerats av Trafiknämnden.

Läser rapporterna som är byråkratiskt utförda och har dålig förankring i verkligheten i området.

Anser att kommunen tycks ha bestämt sig för att köra över boende i området. Framför att ett villkor längs Älvegården i norr måste vara en hastighetsbegränsning om 40 km/h och att befintliga farthinder byggs om så att de faktiskt fungerar som farthinder.

Läser i Trafikanalysen att "I dagsläget är den skyltade hastigheten 50 km/h men eftersom det är många farthinder och hastighetssänkande åtgärder är hastigheten i praktiken möjligen lägre". Uppmanar kommunen att besöka området vid olika tider på dygnet. Framför att Nya Älvegårdsvägen ofta används för accelerationslek mellan farthindren, samt att hastigheten över lag ofta är högre än dagens 50 km/h.

Hittar ingen information om hur det är tänkt med tillgänglighet för de vägar och infarter som ansluter till Nya Älvegårdsvägen. Från parkeringen i den egna förening (Brf Älvegården) är det en vänstersväng för att ta sig norrut till Björlandavägen. Undrar hur det är tänkt att ta sig ut från parkeringen när Älvegårdsförbindelsen trafikeras som beräknat.

Frågar hur den långsiktiga underhållsplanen för skärmarna som planeras ser ut och om tanken är att de ska se ut som de anskrämliga "bullenplanen" längs Björlandavägen.

Kommentar:

Vald sträckning har föregåtts av en rad olika utredningar och avvägningar har gjorts mellan olika alternativ. Beslut om att gå vidare med den nu aktuella sträckan togs av politiken och således är tjänstemännens uppdrag att pröva lämpligheten genom en detaljplaneprocess. Politiken är de yttersta beslutsfattarna i den kommunala handläggningen och är folkvalda av kommunens invånare.

32. Boende på adress 2

Uppskattar om tung trafik hänvisas till en annan väg, eftersom vägen kommer ligga relativt nära befintliga bostäder.

Det bor och vistas en hel del barnfamiljer i området. Dessutom finns det en skola utmed kommande tvärförbindelse. Säkerheten och trivseln för boende hade gynnats av om tung trafik fortsatte på Kongahällavägen i stället.

Kommentar:

Bedömningen är att det inte kommer att bli så stor ökning av andelen tung trafik genom området. Syftet med tvärförbindelsen är dessutom att avlasta Kongahällavägen där det även längs den vägen finns bostäder som är i behov av färre trafikrörelser.

33. Boende på adress 3

Hoppas på förbud mot tung trafik på natten och bullerplank, så de störs så lite som möjligt av den nya vägen.

Kommentar:

Bedömningen är att det inte kommer att bli så stor ökning av andelen tung trafik genom området och förmodligen ännu mindre under natten.

Som underlag till detaljplanen har en bullerutredning tagits fram. De delar av sträckan som bedöms få bullernivåer över rådande riktvärden kommer åtgärdas genom bullerskärmar.

34. Boende på adress 4

Anser att den väg som går via Domarringen är betydligt bättre eftersom det inte ligger några hus där ännu. Den vägen hamnar även mer mitt emellan de två vägar som går till Torslanda idag och blir bättre för alla, barn, skolor, bostadsägare invånarna i Älvegården och runt Lilleby. Undrar varför inte den vägen byggs.

Konstaterar farlig och tung trafik nära bostadsområdet, skola och förskola i Älvegårdsområdet. Dessutom höga bullernivåer. Barnen kommer drabbas hårt, även de som tar sig till Lillebyskolan Från Älvegårdsvägen. Undrar hur kommunen resonerat och hur tryggheten för barnen säkras.

Framför att det redan idag är otroligt lyhört med nuvarande trafik. Undrar om barnen ska låsas in bakom bullerplank. Ifrågasätter varför lägenheter ska tillåtas bli mörka och dystra för att kommunen anser att det är bäst att dra en väg där barn leker och är etablerade, istället för där det ännu inte finns några fastigheter så nära.

Befarar att alla från Vitklövern och de som ska till Lillebyskolan kommer välja föreslagen väg. Det medför otroligt mycket mer trafik utanför skolorna.

Framför att det finns fridlysta salamandrar i området. Undrar vad kommunen gör åt det.

Undrar varför kommunen går vidare med en lösning som går emot vad flera röstar för (en annan sträckning), om det är dags att kommunen börjar lyssna på invånarna och se till barnens bästa. Barnen är framtiden.

Kommentar:

Vald sträckning har föregåtts av en rad olika utredningar och avvägningar har gjorts mellan olika alternativ. Beslut om att gå vidare med den nu aktuella sträckan togs av politiken och således är tjänstemännens uppdrag att pröva lämpligheten genom en detaljplaneprocess. Politiken är de yttersta beslutsfattarna i den kommunala handläggningen och är folkvalda av kommunens invånare.

För att passagerna inom Älvegårdsområdet ska bli så trafiksäkra som möjligt så ska dessa byggas om. Nuvarande gupp kommer att få en annan profil och nya gupp kommer tillskapas. Dessa trafiksäkerhetshöjande åtgärder gör att bilister tvingas sakta ner farten.

Som underlag till detaljplanen har en bullerutredning tagits fram. De delar av sträckan som bedöms få bullernivåer över rådande riktvärden kommer åtgärdas genom bullerskärmar. Skärmarna kommer att ha fönsterpartier i vardera ändor, men även längsgående, för att skapa variation och öppenhet.

De arter som riskerar att påverkas negativt av detaljplanens genomförande kommer att hanteras på sådant sätt så att skador på populationen inte ska uppstå. Efter samrådsskedet har en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tagits fram. Där kan man läsa mer om vilka skyddsåtgärder som föreslås. MKB:n ligger som underlag till detaljplanen.

35. Boende på adress 5

Framför att vägtrafik medför utsläpp av miljöfarliga ämnen som partiklar från bland annat avgasutsläpp, däckslitage och läckage av petroleumprodukter till omgivande miljöer.

Vid regn samlas en stor mängd av de totala föroreningarna som ackumulerats på vägbanan, sedan det senaste regntillfället, i dagvattnet med en hög föroreningskoncentration till följd; vilket kan leda till en föroreningschock i vattendrag. Denna effekt är extra påtaglig gällande tungmetaller.

Föroreningar ackumulerade på vägbanan, samt i närmast omgivande mark längs den tänkta Älvegårdsförbindelsen, kommer vid kraftigt regnfall rinna ner i bäcken nordöst om Skärvstensvägen och påverka vattenkvaliteten negativt. Vattnet leds genom rör från ena sidan vägen till den andra, och efter att ha runnit genom Älvegårdskolans skolgård, korsar bäcken Kongahällavägen nedströms vid infarten till Lilleby kronogård, där likartad tillförsel av utsläpp från vägtrafik sker. Bäcken ansluter till Låssbybäcken nordväst om Kongahällavägen, i vilken det har utförts biotopåtgärder till förmån för öring. Låssbybäcken mynnar sedermera ut i nordre älvs estuarium vilket är ett av länets mest värdefulla naturområden. Området är klassat som ett Natura 2000-område, vilket anses ha särskilda skydds- och bevarandevärden gällande natur- samt djurliv. Låssbybäcken är i dagsläget måttligt påverkad av försurning enligt Havs- och vattenmyndighetens föreskrifter.

Miljöpåverkan på närbelägna tomtmarker, åkermarker såväl som grundvatten längs hela sträckningen, och Låssbybäcken, till följd av föroreningar från vägtrafikutsläpp kan inte uteslutas.

Dessa aspekter måste utredas för att kunna förhindras.

Kommentar:

Som underlag till detaljplanen har det tagits fram en dagvatten- och skyfallsutredning. Utredningen hanterar såväl beräknade föroreningsmängder samt vattenvolymer. För att inte

orsaka förorening i närliggande recipienter så föreslås en rad olika dagvattenlösningar för att rena vattnet innan det når vattendragen. Dessa säkerställs på plankartan.

Efter samrådet har det även tagits fram en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som beskriver konsekvenser på natur- och djurliv samt förslag på åtgärder. MKB:n ligger som underlag till detaljplanen.

36. Boende på adress 6

Bullerplank medför sämre sikt och medför högre risk för gångare och cyklister.

Köbildning kommer att uppstå genom, innan och efter Nya Älvegårdsvägen pga farthindren. Varför planeras en genomfartsväg med sådana förutsättningar? Torslanda behöver en genomfartsled som minskar körtiderna avsevärt även inför framtiden.

Husen längst Nya Älvegårdsvägen är inte byggda för att ligga längst en led som medför hög bullernivå. Hur kommer kommunen se till att även de boende på övervåningarna inte får utstå ljud från vägen som överstiger gränsvärdena? Föreslår plantering av uppvuxna träd samt att kommunen ombesörjer ljudisolerings av samtliga berörda fastigheter.

Gateway Säve (ny logistikhub) kommer att medföra enormt mycket mera tung trafik. Förbindelsen behöver förbud mot tung trafik för att inte få in trailers som går från hamnen till Säve flygplats igenom bostadsområdet och förbi skolan. Även transporter till nya batteritestfabriken kan medföra trp av farligt gods vilket ej är lämpligt att det ska passera en skola. Gateway säve kommer att skapa ca 5000 nya arbetstillfällen. Detta är inte med i beräkningarna för antalet bilar som skall passera varje dag.

Ljudnivåerna ökar kraftigt vid blött väglag. Har bullernivåerna mätts vid dessa förutsättningar?

Hastigheten behöver sänkas till 30km/h på Nya älvegårdsvägen för trafiksäkerheten för barn och boende. Hastigheten bör vara bevakad av fartkamera.

Ljusreglerade korsningar/ rondeller längst nya älvegårdsvägen behövs för att de boende ska kunna komma ut från sina parkeringar i rusningstrafik.

Ljusreglerade övergångsställen behövs på Nya Älvegårdsvägen samt Kongahällavägen för att säkra barnens framkomlighet till Nya Älvegårdskolan samt Lillebyskolan.

Förslag på att lägga vägen längst södra sidan av Volvo testbana.

Fördelar: Där finns inga hinder samt bullerskydd kan sättas upp efter hela sträckan utan att komma nära de boende. Påverkan på djurlivet blir minimal då det redan nu finns en avspärning samt väg i form av testbanan längst nästintill hela sträckan.

Tiden det tar för att köra de par hundra meter länge bort från Torslanda kommer att vara minimal mot vad köerna kommer att bilda pga väghinder på Nya Älvegårdsvägen. Risken är att Älvegårdsförbindelsen inte kommer att avlasta trafiken som tänkt pga stor köbildning.

Dommarringsförbindelsen: Även denna vägsträckning kommer att minska kötiden avsevärt. Bygg vägen först och planera de nya bostadsområdena runt vägen för att behålla en vägsträcka utan hinder som faktiskt minskar kötiderna under rusningstrafik.

Kommentar:

Skärmarnas placering följer Teknisk Handbok. Glaspartierna i vardera ändrar av bullerskärmarna, förbättrar sikten men den klaras även utan dessa.

De planerade fartgruppen har som syfte att sänka farten i anslutning till passagerna. Detta för att öka trafiksäkerheten för passerande oskyddade trafikanter. Fartgruppen bedöms inte medföra köbildning. Eftersom trafiken kan spridas lättare genom tvärförbindelsen så bedöms bilköerna totalt minska.

Trafiksäkerheten bedöms bli god inom området då det kommer att finnas flertalet hastighetssäkrade övergångsställen längs sträckan. Eftersom det blir tätt mellan förhöjningarna, särskilt på sträckan förbi skolan, kommer hastigheten att hållas nere. Inga fartkameror kommer att sättas upp.

Det bedöms inte lämpligt att signalreglera övergångsställena då det bedöms vara stor risk för att fotgängare går mot rött ljus då trafikmängden inte beräknas bli så stor att det blir nödvändigt att invänta grönt ljus för att kunna passera. Trafikfarliga situationer kan då uppstå.

När Älvegårdsområdet bebyggdes så hade man i detaljplanen tagit höjd för att vägen kan komma att byggas ut till en genomfartsgata. Det har inte gjorts förrän nu när behoven har gjort sig alltmer tydliga.

Som underlag till detaljplanen har en bullerutredning tagits fram. Den haft utgått från alla de aspekter som kan påverka bullernivåerna. De delar av sträckan som bedöms få bullernivåer över rådande riktvärden kommer åtgärdas genom bullerskärmar. Samtliga våningar på bostäderna har tagits med i beräkningarna.

Träd i gaturummet är inte möjligt med anledning av att det ligger en mängd ledningar i gräspartierna som skulle skadas av trädens rötter.

De transporter som kommer från Gateway Säve eller några andra av uppräknade målpunkter, bedöms inte ha anledning till att trafikera tvärförbindelsen. Inget förbud mot tung trafik kommer att införas. Bedömningen om hur många fordon som kommer att trafikera sträckan är framtaget utifrån ett övergripande perspektiv där både befintliga och planerade bostäder och verksamheter har tagits med i beräkningarna.

Vald sträckning har föregåtts av en rad olika utredningar och avvägningar har gjorts mellan olika alternativ. Beslut om att gå vidare med den nu aktuella sträckan togs av politiken och således är tjänstemännens uppdrag att pröva lämpligheten genom en detaljplaneprocess. Politiken är de yttersta beslutsfattarna i den kommunala handläggningen och är folkvalda av kommunens invånare.

37. Arrendator 1

Ser fram emot att tvärförbindelsen kommer på plats. Föreningen hyr fritidshus, lada och uthusbyggnader och har jordbruksarrende angränsande till tvärförbindelsen. På jordbruksarrendet har ett privat stall byggts, som inhyser 12 hästar. I stallet bedrivs en ideell förening, Herkules Stallklubb. Stallet är i första hand inriktade på barn och ungdomsverksamhet. Många hästar och barn rör sig i området kring tvärförbindelsen.

Önskar utifrån detta att följande tas i beaktning, för att alla ska kunna fortsätta vistas säkert i området:

- Vägen kommer i nordöst (delsträcka naturområdet) gå precis kant i kant med hästhagarna. Det är en säkerhetsrisk. Önskar en vall med staket eller annat stopp mot vägen, för att minska risk för olycka om en häst/hästar kommer lösa. Speciellt eftersom det även kan medföra att barn springer efter och inte tänker på vägen. Skogen/slyn som finns där idag minskar risken vid lösa hästar. Det vore bra om så mycket som möjligt av det kan få vara kvar.
- Ser ut som att det ska byggas en dagvattendamm i nära anslutning till hagarna. Vill försäkra sig om att det inte finns någon risk att en häst kan gå ner i dammen eller på annat sätt skadas.
- Medlemmarna rider en hel del i skogsområdet nordväst om vägen. Det är planerat en övergång. Önskar att det tas i beaktning att det även kommer att vara hästar som använder övergången. Med exempelvis en grusväg för ridning i anslutning till den cykelväg som ska byggas, likt den som finns längs med Björlanda Kile, skulle verksamheten kunna utvecklas positivt.
- Arrendatorn kommer att få något minskat arrende. Undrar därför om det finns annan mark i området som kan bytas mot denna mark. Har inte intresse av ett större arrende, utan bara kompensation. Ger exempel på område i en karta.

Kommentar:

Det är verksamhetens ansvar att säkerställa att hästar inte kan springa ut på vägen. Likaså att hästar inte kan riskera att skadas av närliggande dagvattendammar.

Verksamheten föreslås ta kontakt med stadsmiljöförvaltningen om eventuell grusväg för hästar.

Exploateringsförvaltningen tar kontakt angående arrendet.

38. Arrendator 2

Arrendet, på Göteborgs stads mark, är för jaktändamål och sammanfaller med en större del av den mark där den nya tvärförbindelsen planeras. Med arrendet följer skyldighet för jaktlaget att på polisens uppdrag utföra eftersök mm vid viltolyckor och rapporter om skadat vilt. Flera av jaktlagets medlemmar har utbildning i enlighet Nationella Viltolycksrådets regelkrav och godkända eftersökshundar. Antalet viltolyckor är i dagsläget mycket högt i området (se GP 2022-10-11). Befarar att dessa ytterligare kommer att öka med aktuell vägdragning.

Området som har relativt stora oexploaterade naturområden på båda sidor om vägdragningen hyser en god vilttillgång av främst rådjur men ibland även älg. Det medför också att vilt i hög utsträckning kommer att röra sig mellan naturområdena och korsar vägen där inga fysiska hinder finns. Vid tidigare kontakter med trafikkontoret har oro för att viltolyckorna kan bli omfattande med den nya vägdragningen med risk för såväl person- som fordonsskador framförts. Planerad referenshastighet på 60 km/h är tillräcklig hög för att orsaka alvarliga personskador, särskilt vid kollision med älg. Erfarenhet visar att trafiktempot oftast ligger betydligt högre än skyltat om fartdämpare o dyl. finns i tillräcklig täthet.

Tidigare önskemål om att uppföra viltstaket på vissa sträckor har avvisat av kommunen. Anser att det blivit alltmer angeläget att den alternativa sträckning som de yttrande föreslagit i ett östligare läge borde prövas på nytt. Faran med viltolyckor analyserades inte tidigare vid val av sträckning.

Den mest optimala sträckningen utifrån risken för viltolyckor är att från Syrhåla i söder lägga tvärförbindelsen parallellt med Volvos provbana och ansluta till Kongahällavägen något längre norrut än i nuvarande förslag. Det skulle resultera i att befintliga natur- och skogsområden inte

delas upp och att vilt korsar vägen i mindre omfattning. En något högre hastighet med bättre trafikflöde än i liggande förslag torde med den lösning vara möjligt.

Med gällande förslag anser de yttrande att hastigheten borde sänkas och att andra fysiskt hastighetsdämpande åtgärder borde vidtas för att minska risken för viltolyckor, problem som person- och materiella skador, eftersöksarbeten o dyl. Det ligger utanför de yttrandes kompetens att bedöma hur de ursprungligt tänkta funktionerna uppfylls med dessa åtgärder.

Kommentar:

Som underlag till detaljplanen samt för framtida projektering, har det tagits fram en genomförandestudie (GFS). I den har frågan om viltstängsel hanterats och slutsatsen är att inget viltstängsel behövs eftersom vägens hastighet inte är så hög, vägen föreslås vara belyst och vägrummet är relativt öppet. Delar av sträckan innebär också höga bergskärningar som begränsar djurens rörelser. Även utan viltstängsel kommer tvärförbindelsen att utgöra en ny barriär för djur som rör sig i naturområdet. Med stängsel skulle barriärverkan vara så stor att passager borde skapas, vilket nu inte bedöms vara nödvändigt. Om det i framtiden skulle visa sig finnas behov av viltstängsel så hindrar inte detaljplanen ett sådant uppförande.

39. Samfällighetsförening 1

Framför synpunkter på vald sträckning och belyser konsekvenser för de boende i området:

- Tvärförbindelsen kommer att dras rätt igenom ett bostadsområde precis utanför Älvegårdsskolan, vilket får stor påverkan på barnen som bor i området. Barnen, 1-9 år gamla, som går i förskolan och skolan är vana vid att röra sig om och kring vägen relativt fritt i dagsläget.
- Vägen kommer generera buller och vibrationer till de boende längs vägen. Om det byggs bullerplank förfulas området, de boendes utsikt blir starkt påverkad till det negativa och området delas upp i sektioner.
- Trafiktrycket kommer att bli extremt högt, framför allt på morgonen och eftermiddagen när människor skall till och från arbetet. Det kommer att leda till stora risker för trafikolyckor då barnen samtidigt ska korsa vägen till och från skolan. Saknar en presentation av en säker lösning.
- Kommunen har tidigare besvarat frågan om passager till och från skola med att det inte planeras att byggas några tunnelpassager eller broar utan att man förlitar sig på befintliga övergångsställen.
- Vägen planeras att gå genom ett grönområde där man vet att det finns utrotningshotade/rödlistade djurarter såsom hasselsnok samt salamander. Tidigare när vägen planerades att byggas på en annan närliggande plats stoppad detta projekt.
- Undra om det verkligen kommer att finnas ett behov för fler vägar när allt fler människor jobbar hemifrån.
- Vägen planeras att dras väldigt nära fastigheten Lilleby 2:18. Det kommer att medföra sämre boende-/levnadsvillkor med störningar i form av buller som bland annat påverkar sömn. Marken består till största del av lera vilket kan medföra problem med vibrationer från trafiken i huset. Föreningen kräver att vägen dras så långt bort från fastigheten som det går, helst precis jämte befintligt berg, samt att riktiga buller- & vibrationsundersökningar görs.

Kommentar:

Med anledning av den något högre andelen fordon så kan barnen behöva vänja sig vid ett något nytt rörelsemönster samt att vara mer uppmärksamma vid passagerna. Sammantaget bedöms dock trafiksäkerheten bli god inom området då det kommer att finnas flertalet hastighetssäkrade övergångsställen längs sträckan. Eftersom det blir tätt mellan förhöjningarna, särskilt på sträckan förbi skolan, kommer hastigheten att hållas nere.

Bullerskärmmarna som föreslås är utformade för att smälta in så bra i området som möjligt. De kommer även att ha fönsterpartier för att skapa variation och ge en viss genomsikt. En vibrationsutredning har tagits fram och har lagts som bilaga till planhandlingarna.

Fysiska åtgärder för att hastighetssäkra de viktigaste passagerna till 30 km/h bedöms vara den lämpligaste trafiksäkerhetsåtgärden för sträckan. Det planeras därför för fler förhöjda övergångsställen.

Det bedöms inte lämpligt att anlägga varken gång- och cykelbro eller gång- och cykeltunnel tvärs Nya Älvegårdsvägen. De topografiska förutsättningarna medför att ramper till bro eller tunnel skulle bli mycket långa och därmed inte ett attraktivt alternativ med risk för låg nyttjandegrad. Det blir också svårt att undvika att gående korsar på andra platser om det bara finns en planskild passage. De långa ramperna är utrymmeskrävande och det är platsbrist inom området.

Vald sträckning har föregåtts av en rad olika utredningar och avvägningar har gjorts mellan olika alternativ. Beslut om att gå vidare med den nu aktuella sträckan togs av politiken och således är tjänstemännens uppdrag att pröva lämpligheten genom en detaljplaneprocess. Politiken är de yttersta beslutsfattarna i den kommunala handläggningen och är folkvalda av kommunens invånare.

Bullerdämpande åtgärder föreslås intill fastigheten så att bullernivåerna inte når högre än rådande riktvärden. Efter samrådet så har bullerutredningen kompletterats och bullerskärmen förbi fastigheten föreslås förlängas. Även en vibrationsutredning har tagits fram efter samrådet, som visar på att det kan förkomma komfortproblem men inom acceptabla värden. Efter samrådet så har vägen flyttats 8 meter norrut bort från fastigheten för att minska den negativa påverkan ytterligare.

40. Samfällighetsförening 2

Synpunkterna är uppdelade i 2 delar, den ena rör detaljplanen och den andra rör valet av sträckning via Nya Älvegårdsvägen. Föreningen har cirka 40 medlemshushåll (som bor i direkt anslutning till Nya Älvegårdsvägen) som blir berörda av detaljplanen för tvärförbindelsen. Ingående hus ligger nordväst om vägen.

Detaljplanen

Anser att det inte endast behövs bullerplank mot dem som bor i direkt anslutning till Nya Älvegårdsvägen, utan även bullervall. Idag studsar ljud från berget mot husen i området. Planket behöver vara utformat med dubbla paneler samt ett ljudabsorberande material, t ex träull eller mineralull. Vall och plank måste tillsammans ha en höjd som gör att ljud inte tränger igenom eller går över. Husen är byggda i två våningar. Ljud ska varken nå nedre eller övre plan.

Saknar även bullerplanket/-vallen på delar av sträckan. Det borde inte sluta halvvägs mot Lillebygrillen.

Efterfrågar ett förbud mot tung trafik (bussar och lastbilar) förbi Älvegårdens bostadsområde. Hela området är byggt på lera så vibrationer fortplantas sig in i husen när tung trafik går förbi.

Framför att det redan idag är för höga bullernivåer, gränsen på max 50 dB som det högst får vara vid skolor och förskolor överskrids. Accepterar inte att en väg med 7000 fordon byggs där skolgården har direkt anslutning med vägen.

Barn går idag över vägen utmed hela sträckan. Därför behövs fler fartgupp och även trafiksignaler för att de ska komma över till Älvegårdsskolan och till Lillebyskolan. Fler fartgupp än det som beskrivs i detaljplanen behövs på ytterligare två ställen. Dessa fartgupp behövs även så det inte gasas upp i hög hastighet mellan guppen, vilket redan sker idag.

Med hänsyn till att både en väg och en batterifabrik byggs i samma känsliga naturområde bör Länsstyrelsen och kommunen göra en samlad konsekvensbeskrivning av vad detta innebär för hotade djurarter samt rekreatiomsområden för boende.

För att säkra skolövergångar och barn i området så måste det byggas en gångtunnel eller gångbro. Alternativt får vägen gå genom en tunnel förbi bostadsområdet.

Val av sträckning via nya Älvegårdsvägen

Trafiken på Nya Älvegårdsvägen anses redan idag vara alldeles för bullrig och intensiv. Hastigheter hålls inte och mängden trafik gör det både farligt för barn att vara på de gemensamma ytor som samfälligheten har runt området samt områden som finns mellan väg och tomter.

Angående trafikvolymerna som nämnts i tidigare utredningar på 6-10 tusen bilar per dygn är vår uppfattning att med de köer och buller som det skapar så finns det flera bättre alternativ än att dra denna sträckning genom ett tätbebyggt område och 7 m från en skola där det behöver vara en låg hastighet (max 30 km/h). Tex Domarringsförbindelsen där du kan köra 70 km/h på hela sträckan och där det inte finns fara för skolbarn på samma sätt.

När det gäller utvärderingen av alternativ för sträckning av tvärförbindelsen så har i utvärderingen ingen hänsyn taget till boende eller barnperspektiv. Det syns också i skrivningen inför detta mötet att det man tittat på kulturmiljö, naturmiljö och landskapsbild. Boende- och barnperspektiv behöver tydligare värderas i valet av sträckning.

Anser att det finns det lite planerat kring hur barnen i området ska ta sig till skolan då vägen blir ett hinder för barn både som ska ta sig till Lillebyskolan och Älvegårdsskolan. Många barn utnyttjar idag gång- och cykelbron över Kongahällavägen. Den nya tvärförbindelsen förhindrar barn på den nordvästra sidan av föreslagen sträckning att nyttja denna bro (tvärförbindelsen stänger vägen till gång- och cykelbron). Ur barnperspektiv innebär det att föräldrar måste skjutsa sina barn till skolan, vilket innebär negativa konsekvenser både ur miljösynpunkt och för barnen i området.

I riktlinjerna för åtgärdsvalsstudien står det: ”Kongahällavägen leder till framkomlighetsproblem i högrafik och medför också trafiksäkerhetsproblem. Inte minst för barn och unga medför det en osäker trafiksituation när de på egen hand ska ta sig till exempel till och från skola och fritidsaktiviteter och i många fall behöver korsa Kongahällavägen under perioder med tät trafik. Det leder i sin tur till många korta bilresor då föräldrar väljer att skjutsa sina barn.”

Ifrågasätter att tvärförbindelse trots riktlinjerna förläggs vid en skola som kommer att medföra ökat antal barn som måste korsa en högrafikerad väg. Älvegårdsförbindelsen är det enda alternativet som passerar en skola. Placeringen går rakt mot riktlinjerna då barnen inte kommer att kunna ta sig varken till Älvegårdsskolan eller Lilleby skolan på ett säkert sätt.

Anser att trafikvolymerna på Kongahällavägen ska utvärderas igen. Flera i området kör dagligen där vid 07.45-08.30 och 16.00-16.45 och upplever inga problem med trafiken. Sedan studier genomförts har stombusslinjer (svart express) satts in som minskat trafiken avsevärt. Det borde också komma fram i arbetet framåt i miljökonsekvensbeskrivning där "nollalternativet" alltid ska utvärderas. Vilket i detta fall innebär att inte bygga en tvärförbindelse.

Bifogar flera bilder till yttrandet.

Kommentar:

En bullerutredning har tagits fram inom ramen för planarbetet. Utredningen har tagits hänsyn till såväl terräng som andra lokala förutsättningar i området. Skolan är inkluderad i utredningen och klarar rådande riktvärden. En bullervall innebär nödvändigtvis ingen bättre dämpning. En vall är också ytkrävande då de kräver en viss lutning. De bullerskärmar som föreslås är fackmannamässigt utformade för att effektivt minska bullerpåverkan till rådande riktvärden. Efter samrådet så har dialog skett med de boende i området. Bullerskärmen föreslås att förlängas till korsningen Nya Älvegårdsvägen / Kråketegen.

Det kommer inte införas något förbud mot tung trafik genom området. Bedömningen är att det inte finns någon anledning för någon större andel tung trafik att använda sig av vägen. En vibrationsutredning har tagits fram efter samrådet. Slutsatsen är att vibrationsproblematiken är knuten till komfort och ligger inom spannet 0,4-0,6 mm/s, vilket enligt Göteborgs stads riktlinjer kan accepteras. I övrigt är risken kopplad till eventuella skador på vägen.

Fler fartgupp kommer att anläggas vid passagerna längs hela sträckan. Detta för att sänka hastigheterna och höja trafiksäkerheten. Det bedöms inte lämpligt att signalreglera övergångsställena då det bedöms vara stor risk för att fotgängare går mot rött ljus då trafikmängden inte beräknas bli så stor att det blir nödvändigt att invänta grönt ljus för att kunna passera. Trafikfarliga situationer kan då uppstå.

En miljökonsekvensbeskrivning tas fram för att belysa konsekvenser med föreslagna åtgärder. Länsstyrelsen är en remissinstans i samtliga planärenden och bevakar planens lämplighet utifrån ett flertal aspekter.

Det bedöms inte lämpligt att anlägga varken gång- och cykelbro eller gång- och cykeltunnel tvärs Nya Älvegårdsvägen. De topografiska förutsättningarna medför att ramper till bro eller tunnel skulle bli mycket långa och därmed inte ett attraktivt alternativ med risk för låg nyttjandegrad. Det blir också svårt att undvika att gående korsar på andra platser om det bara finns en planskild passage. De långa ramperna är utrymmeskrävande och det är platsbrist inom området.

Vald sträckning har föregåtts av en rad olika utredningar och avvägningar har gjorts mellan olika alternativ. Beslut om att gå vidare med den nu aktuella sträckan togs av politiken och således är tjänstemännens uppdrag att pröva lämpligheten genom en detaljplaneprocess. Politiken är de yttersta beslutsfattarna i den kommunala handläggningen och är folkvalda av kommunens invånare.

Övriga

41. Adress 1

Framför att alla som väljer kollektivtrafiken fastnar i samma bilköer som de som väljer bilen med dagens situation på Kongahälla. Efterfrågar en tvärförbindelse som gynnar kollektivtrafik, färdtjänst och utryckningsfordon, exempelvis med egen expressfil. Framför att om kollektivtrafiken förbättras kanske fler väljer att ställa bilen.

Kommentar:

Möjligheten att leda in kollektivtrafik längs tvärförbindelsen finns. Dock så är det inte Göteborgs Stad som har rådighet över frågan, det är Västra Götalandsregionen (som ägare av Västtrafik). Göteborgs Stad har kontinuerlig dialog med Västra Götalandsregionen och Västtrafik.

42. Adress 2

Anser att det blir jättebra om tvärförbindelse byggs. Kongahällavägen är alldeles för trafikerad. Problemet kommer troligtvis lösas med tvärförbindelsen. Ser en möjlighet för busslinje som, på kortare än 20 min, tar en mot centrala delar av Göteborg. Då skulle många välja kollektivt framför bil. Bra ur miljöaspekt.

Kommentar:

Möjligheten att leda in kollektivtrafik längs tvärförbindelsen finns. Dock så är det inte Göteborgs Stad som har rådighet över frågan, det är Västra Götalandsregionen (som ägare av Västtrafik). Göteborgs Stad har kontinuerlig dialog med Västra Götalandsregionen och Västtrafik.

43. Adress 3

Efterfrågar en permanent eller tillfällig, fram till första spadtaget av tvärförbindelsen, att det prövas att minska dagens trafiksituation genom kollektivtrafik. Personen antar att stor del av dagens trafik kommer från Volvo-anställda som i varsin bil åker en kort sträcka till sin arbetsplats i Arendal och Torslanda pga att det inte på ett smidigt sätt går att åka kollektivt.

Idag krävs det exempelvis 3 olika bussar och en restid om 45-50 minuter för att åka från Lilleby till Volvo Torslanda. På samma tid går det i princip att gå, men alla har inte möjlighet att göra det pga barn på dagis och skola som det behövs hänsyn till på morgon och eftermiddag.

Ett antal "Volvo shuttles" (gärna gas - eller eldrivna, med ordinarie biljettpris), morgon och eftermiddag anpassade efter både fabriksskift och kontorstider anser personen borde kunna minska köerna drastiskt. Både Volvo och kommunen hade kunnat dra nytta av det. Volvo genom att de får visa upp sin flotta av nya, mer miljövänliga fordon, och kommunen för att de får visa sitt miljö- och outside the box-tänkande.

Kommentar:

Möjligheten att leda in kollektivtrafik längs tvärförbindelsen finns. Dock så är det inte Göteborgs Stad som har rådighet över frågan, det är Västra Götalandsregionen (som ägare av Västtrafik). Göteborgs Stad har kontinuerlig dialog med Västra Götalandsregionen och även med Volvo.

44. Adress 4

Noterar att det är svårt att komma framåt i processen med en ny tvärförbindelse. Tvärförbindelsen är efterlängtd av frustrerade Torslandabor som idag hamnar i långa köer med bil och kollektivtrafik.

Anser att man borde utreda möjligheten att dra den nya tvärförbindelsen parallellt med Volvos testbana. Det har stora fördelar då det inte skulle påverka naturområden eller kulturområden i samma utsträckning. Samtidigt skulle man slippa dra vägen genom bostadsområden och förbi skolor. Kostnaden borde också sjunka eftersom det är en "befintlig" yta som är betydligt lättare att bereda för ny väg.

Volvo och kommunen har historiskt sett samarbetat mycket runt infrastruktur. Kommunen har varit välvillig till Volvos etableringar genom åren. Förmodar därför att det finns stora möjligheter till samarbete och förståelse för att etablera en ny tvärförbindelse från Volvos sida.

Kommentar:

Vald sträckning har föregåtts av en rad olika utredningar och avvägningar har gjorts mellan olika alternativ. Beslut om att gå vidare med den nu aktuella sträckan togs av politiken och således är tjänstemännens uppdrag att pröva lämpligheten genom en detaljplaneprocess. Politiken är de yttersta beslutsfattarna i den kommunala handläggningen och är folkvalda av kommunens invånare.

45. Adress 5

Personen, som är före detta cykelpendlare, anser att det givetvis behövs bättre förbindelser. Men undrar om bilismen ska prioriteras. Är det hållbart? Var skall bilarna parkera när de kommer in till centrum?

Anser att tvärförbindelsen ska vara en cykel- och bussgata. Det skulle ge bussen fördel tidsmässigt mot egen bil och cyklandet skulle stimuleras. Det känns inte som 2022 att fortsätta bygga för ökad bilism. I en så stor stad som Göteborg behöver bilberoendet försvinna.

Kommentar:

Förutom för biltrafik så planeras tvärförbindelsen även möjliggöra genare och mer effektiv gång- och cykeltrafik som bedöms öka andelen cyklister. Vägen är även planerad för kollektivtrafik. På så vis prioriteras inte biltrafiken utan syftet är att underlätta för alla typer av rörelser genom området.

46. Adress 6

Personen anser att hen, som gångare/cyklist, får passera vägen (nya vägsträckningen inkluderat ny rondell i södra delen av området) onödigt många gånger vilket ger ökad risk för olyckor med en faktor 3!

Dagens förslag innebär:

- Vägen behöver korsas totalt 3 gånger (6st körfält)
- 1 gång mitt på nya sträckningen (nära befintlig stor industrilokal)
- 2 gånger vid den nya rondellen (finns med på ritningar längst i söder)

Jag tycker ni ska utreda följande förslag som alternativ till dagens:

Alternativ 1:

- Planera in gång/cykelväg på söder/väster sida om vägen
- Ger inga överfarter på den nya sträckningen
- Gångare/cyklister behöver bara korsa 1 gång vid rondellen
- Minskar risken med en faktor 3 pga färre passeringar

Alternativ 2:

- Behålla dagens sträckning föreslagna sträckning
- Bygga planlösa över/underfarter för gångare/cyklister på de 3 ställen där vägen behöver korsas.
- Detta minskar risken ytterligare jämfört med alternativ 1 eftersom inga passeringar behöver göras.

Jag vill att ni i er fortsatta utredning av den nya vägsträckan utreder dessa två alternativ!

Kommentar:

Det är riktigt att det blir en del passager i nuvarande förslag. Dock så finns det inte tillräckligt med utrymme för en gång- och cykelväg på västra sidan om Bulyckevägen, i så fall hade hela Bulyckevägen behövt flyttas. Det skulle dessutom medföra konflikter med befintliga ledningsstråk. Därför är det inget rimligt alternativ.

Det bedöms heller inte lämpligt att anlägga varken gång- och cykelbro eller gång- och cykeltunnel. De topografiska förutsättningarna medför att ramper till bro eller tunnel skulle bli mycket långa och därmed inte ett attraktivt alternativ med risk för låg nyttjandegrad. Det blir också svårt att undvika att gående korsar på andra platser om det bara finns en planskild passage.

47. Adress 7

Inne i Älvegårdsområdet, där många barn rör sig, bör det säkerställas att trafiksäkerheten kvarstår med få fordon samt låga hastigheter - även efter och i samband med anläggning av tvärförbindelsen. En utredning behöver genomföras för att säkerställa att området inte används för att gena in till tvärförbindelsen i det fall köbildning uppstår i rondellen vid Lillebygrillen.

Personen befarar att trafikanter genar in genom rondellen vid Lilleby Kronogård och kör vidare längs Lilleby Kronogård eller Gamla Skarpetegen och vidare ut på Älvdanshagen för att slippa kö in i Lillebyrondellen och på så vis ansluta till tvärförbindelsen precis utanför Älvegårdsskolan i stället. Det skulle öka risken för trafikolyckor, försämra luftkvaliteten och ökat slitage på gatorna.

Främst skulle det innebära en försämrad trafiksäkerhet för alla barn som idag går/cyklar/åker spark själva längs gatorna. Gatorna har redan idag delvis skydd sikt för bilister i korsningarna - något som behöver förbättras, inte försämrats.

Anser att de farthinder som finns i området idag fungerar dåligt och att de inte skulle vara en hjälp vid ökad trafik.

Trafikflödet behöver analyseras i Älvegårdsområdet utifrån antal bilar, hastighet och i relation till tid på dygn. Analysen bör ske i god tid innan anläggning påbörjas.

En utvärdering behöver sedan ske i diskussion med boende avseende hur trafiken flyter i området och vilka risker som uppstått på grund av tvärförbindelsen. Detta bör ske 6 månader efter det att tvärförbindelsen tagits i bruk.

Kommentar:

Bedömningen är att bilister inte kommer att köra in i bostadsområdet för att gena och slippa eventuell köbildning. Anledningen är att det inte skulle gå snabbare den vägen.

De befintliga fartguppen kommer att byggas om i samband med utbyggnad av tvärförbindelsen, så att de blir mer effektiva. Guppen kommer även att bli fler.

Idén om en utvärdering tillsammans med de boende lämnas över till stadsmiljöförvaltningen som kommer att ansvara för vägens utbyggnad.

48. Adress 8

Fastighetsägare med intressen i såväl stall Herkules som Bulycke Ryttarförening, lämnar följande synpunkter:

Alternativval röd

Ser med glädje på att det mer östra, kallat röda, alternativet valts, då det inkräktar betydligt mindre på de intressen de boende i Älvegården har. Det skär inte av stall Herkules från ridvägarna och inkräktar inte heller på befintliga ridvägar som bl a nyttjas av Bulycke Ryttarförening. Dessutom är det många boende i området som använder naturområdet väster om planerad tvärförbindelse för daglig rekreation.

Kollektivtrafik

Kritiserar främst tvärförbindelsen för att den inte inkluderar en strategi för ett ökat hållbart resande.

Såväl Göteborgs Stads Översiktsplan och Trafikstrategi som det regionala Trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götaland och K2020 beskriver vikten av att biltrafiken minskar och att fler väljer mer hållbara transportsätt, för att uppnå uppsatta klimatmål mm. Bl a beskrivs att restiden med kollektivtrafik måste minska i förhållande till restider med bil och att 40% av alla motoriserad trafik ska utgöras av kollektivtrafik år 2025. Att planera tvärförbindelsen för att ”möjliggöra framtida kollektivtrafik om behovet uppstår” står således i strid med stadens egen ambition.

Även i flera dokument tillhörande detaljplanen påtalas vikten av att förbättra förutsättningarna för ett hållbart resande. Att ingen kollektivtrafik i nuläget planeras på tvärförbindelsen står således även helt i strid med denna ambition.

Många de boende i Älvegården/Lilleby har ca 700 m till närmsta hållplats idag. Buss till arbete i t ex Göteborgs centrum eller på Lindholmen kör via Skra bro och resan tar dör till dör minst 50 minuter, trots att bussen inte försenas av några köer på Kongahällavägen (det är främst trafiken åt andra hållet som är stökig). Till Volvo går det inte att åka buss alls utan orimliga byten och restider.

Med tvärförbindelsen kommer bilresan till bl a nämnda stora arbetsplatser att kortas avsevärt, medan bussen fortsatt kommer att gå lika långsamt, vilket självfallet får till följd att ännu fler tar bilen än idag (ökad vägkapacitet ger härtill också ökad trafik - s k inducerad trafik). En busslinje längs Nya Älvegårdsvägen och tvärförbindelsen, med hållplatser på strategiska punkter såsom vid Älvegårdsskolan och målpunkter längs Bulyckevägen (delar av Volvo, motorbana, gocart mm),

skulle däremot uppmuntra till ett mer hållbart resande. Det är för övrigt mycket otydligt i handlingarna var ”eventuella framtida busshållplatser” är tänkta att placeras.

Nuvarande Nya Älvegårdsvägen

Den planerade tvärförbindelsens sträckning förutsätter en passage genom Älvegården. Av den anledningen behöver man, oavsett om Älvegården ingår i planområdet eller inte, kunna redovisa hur förbindelsen ska utformas för att hantera buller, gångpassager etc. I Planbeskrivningen beskrivs att man med en tvärförbindelse vill skapa tryggare skolvägar för barnen längs Kongahällavägen men ingenting om att den skapar otryggare skolvägar inom Älvegården.

I flera av handlingarna tillhörande detaljplanen går det att utläsa att det ses som mycket viktigt att Nya Älvegårdsvägen omformas från den storskaliga trafikled den är idag, till ett mer ombonat stadsrum. Vikten av att inte dela Älvegården i två delar påtalas också. Blir därför förvånade av att, i Trafikkontorets genomförandestudie, utläsa att de enda åtgärder som planeras för Nya Älvegårdsvägen är bullerskärmar och att bygga om några övergångsställen. Bullerskärmar kommer ytterligare att förstärka intrycket av en trafikled snarare än en gata som passerar genom ett bostadsområde, och troligtvis även bjuda in till högre hastigheter. Som boende i området hade personerna sett framför sig att man skulle eftersträva att ta ner den befintliga gatans stora skala genom att t ex plantera träd längs gatan. Och sänka hastigheten för att få mindre avskärmande bullerplank.

Även om Nya Älvegårdsvägen inte ingår i planområdet kommer planprocessen sannolikt att flyta smidigare om Nya Älvegårdsvägen ges en större omsorg. För att undvika otydlighet bör det redovisas i planhandlingarna hur den är tänkt att utformas. Bullerplank av en höjd om 3,2 m förskräcker, särskilt eftersom det inte går att utläsa längs vilken sträcka dessa är tänkta att placeras, eller hur de gestaltas.

Slutligen bör också tilläggas att utformningen av förbindelsen som en gata med sänkt hastighet bör förlängas söderut för att möjliggöra framtida utökad bebyggelse (Ansökan om planbesked för bostäder, BmSS och förskola – Diarienummer 1197/22) under sträckningen 1/600 – 2/150.

Tillgänglighet till Bulycke Rytтарförening

Planhandlingarna beskriver möjligheten till en ökad tillgänglighet per cykel och till fots till Bulycke Rytтарförening. Det är en mycket bra idé men det går inte att utläsa hur det är tänkt att lösas.

Idag kommer man till ridanläggningen med cykel eller bil via 155:ans rondell från antingen Göteborg eller Torslanda, med buss till hållplats Torslandakrysset, ca 1,5 km från ridanläggningen, eller till fots via ridvägen från Älvegården, en promenad på ca 2 km. Ridvägen är dock ej belyst så alternativet fungerar inte under den mörka delen av året.

I samband med detaljplanarbetet borde det undersökas vilka möjligheter som finns att ta sig till Bulycke Rytтарförening med cykel och/eller till fots på en belyst GC-väg, kanske i angränsning till Motorklubbsvägen? Hänsyn till ridvägar måste dock tas, då hästar och cyklar inte kan kombineras ur ett säkerhetsperspektiv. En busshållplats i detta läge i kombination med en ordnad gångväg är också ett alternativ. I dagsläget kör de flesta föräldrar sina barn till stallet, då alternativa färd sätt anses för dåliga, vilket är en belastning på Kongahällavägen genom centrala Torslanda.

Kommentar:

Med nu gällande förutsättningar planeras ingen kollektivtrafik på sträckan. Eventuella framtida exploateringar längs tvärförbindelsen kan medföra ett större behov av kollektivtrafik. Tvärförbindelsen är därför planerad och utformad så att bussar ska kunna trafikera sträckan. Dock så är det inte Göteborgs Stad som har rådighet över kollektivtrafiken. Rådighet över kollektivtrafiken och vilka sträckor som ska trafikeras med buss etcetera, har Västra Götalandsregionen (som ägare av Västtrafik). Göteborgs Stad har kontinuerlig dialog med Västra Götalandsregionen och Västtrafik.

Längs med sträckan så kommer en mer attraktiv gång- och cykelväg anläggas, vilken bedöms öka andelen gående och cyklister mellan Torslanda med omnejd till de mer centrala delarna av Göteborg. På så vis bedöms ändå detaljplanen bidra till ett mer hållbart resande. Planbeskrivningen är kompletterad med en redovisning av planerade hållplatslägen längs sträckan.

Utredningarna tillhörande detaljplanen redovisar hur buller, passager osv. ska hanteras inom Älvegårdsområdet. Planbeskrivningen har med en beskrivning av dess konsekvenser för barn och unga. Planbeskrivningen kompletteras så att det tydligare framgår vilka konsekvenser förändringarna i Älvegårdsområdet orsakar för framför allt barn och unga.

Planbeskrivningen (och genomförandestudien) har kompletterats med ett avsnitt kring gestaltning där det tydligare framgår hur vägen genom Älvegårdsområdet ska gestaltas. Eftersom Nya Älvegårdsvägen redan är utformad med hänsyn till att den skulle kunna fungera som en del av den planerade tvärförbindelsen så föreslås inga förändringar av dess nuvarande linjeföring. De förändringar som föreslås syftar framför allt till att minska störningar och annan negativ påverkan från den ökade trafiken. Exempelvis så föreslås en omarbetning av vissa passager för oskyddade trafikanter och dels föreslås bullerskärmar mot närliggande bostäder. Dessvärre går det inte att plantera större träd i grönremsan eftersom det ligger en stor mängd ledningar där som skulle skadas av trädens rötter. Trots lägre hastigheter så behövs bullerskrämorna ändå. Det som föreslås i grönremsorna är att plantera blommande äng eller liknande för att få ett mjukare och mer estetiskt tilltalande intryck.

Efter samrådet så har en bilaga till bullerutredningen tagits fram. I bilagan beskrivs placering av bullerskärmar med angivna höjder samt fotomontage över delar av sträckan för att visa mer illustrativt hur bullerskrämorna kommer att upplevas från vägen.

Önskemålet om en förlängning av förbindelsen söderut noteras.

49. Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen i Göteborg anser att tvärförbindelse i Torslanda helt ska utgå. Föreningen ser mycket kritiskt på hur staden underlättar för motortrafik på bekostnad av människors hälsa och välmående, inklusive barn. Ett större naturområde klyvs vilket leder till att den biologiska mångfalden delvis går förlorad. Naturskyddsföreningen anser att en utbyggnad av Torslanda förbindelse går emot grönstrategin samt andra mål, både lokala och globala, vilka beskrivs nedan.

Trafik

Tvärförbindelsen i Torslanda introducerar en större trafikled, vilket leder till flera förändringar för den lokala färdmedelsfördelningen och därför en större belastning för både klimat och miljö. Ett delvis orördt naturområde blir klivet av den nya genomfarten. Idag är Nya Älvsgrändsvägen en mindre lokalgata som övergår till kombinerad gång- och cykelväg och återgår till lokalgata i söder. Det har lett till ett område med låg bullernivå och säker närmiljö för oskyddade trafikanter.

Förslaget "Tvärförbindelse i Torslanda" skulle innebära högre bullernivåer inklusive större spridning, ökad risk för trafikolyckor för närboende och djur, ökad framkomlighet för bilister, större inskränkning på orörd naturmark samt större barriäreffekt för närboende och djur på grund utav den ökade trafiken och bredare gaturum. Det skulle innebära sämre hälsa för människor som bor i närområdet, begränsad rörlighet för människor och djur som rör sig i, sämre habitat för flora och fauna och fler som kommer se bilen som ett attraktivt färdmedelsval.

Trafikstrategins mål för färdmedelsfördelningen är att antalet bilresor ska minska med 25 procent jämfört med år 2011. Ett mål som är för lågt. Till 2035 kräver föreningen att privatbilismen minskar med 70 %. Detta går i linje med Naturskyddsföreningens arbete med "Hela Sverige ställer om", där städerna måste bidra till att göra den största omställningen i bilkörande för att klara klimatkrisen. Höga ambitioner, men realistiska och nödvändiga. Idag sker majoriteten av biltrafik på fossildrivna bränslen, därför kommer förslaget bidra till ökade klimatutsläpp genom ökad trafik samt arbete på väg.

Förslaget skulle visserligen innebära bättre förutsättningar för cyklister som pendlar genom området. Dock kan detta skapas med enkla medel på redan existerande väg, till exempel med ny asfaltsyta och ny belysning som är anpassad för nattlevande djur. Förslaget är anpassat för motortrafik och för att avlasta sagd motortrafik från befintliga leder.

Om staden vill skapa ett förslag för de prioriterade trafikslagen, gång och cykel, borde Nya Älvsgrändsvägen endast förvaltas, inte breddas. Om staden vill stödja kollektivtrafiken, borde vägen stängas av för privatbilister för att ge större framkomlighet för busstrafiken.

Naturskyddsförening i Göteborg anser därför att förslaget inte stödjer översiktsplanens "Tematiska inriktningar- Mobilitet och infrastruktur" som uttrycker att: "så långt som möjligt ska ny eller utökad infrastruktur för biltrafik undvikas." vidare även: Göteborgs stads Miljö- och klimatprogram, de 17 globala målen, Sveriges Miljömål med mera. Få hållbarhetsstrategier- och mål skulle stödja förslaget.

Natur, hälsa och kompensation

Naturskyddsföreningen i Göteborg anser att Göteborg som stad behöver bevara alla sina större naturområden och bryta barriärer i stället för att skapa nya som allvarligt sätter den biologiska mångfalden ur spel. Enligt staden miljö- och klimatprogram bör den biologiska mångfalden öka. Det gäller särskilt miljömål: "Göteborg har en hög biologisk mångfald". Naturskyddsföreningen i Göteborg vill se en fullständig NVI, utförd under mer artanpassade årstider. Den bör inkludera närområdet, var och hur färdas arterna inom området och vad skulle en barriär skapa för konsekvenser. Föreningen vill se att man även i denna detaljplan "tar höjd" i likhet med NVI framtagna för Sörred - Verksamhet vid Pressvägen och utgår ifrån att likvärdiga fynd finns inom detaljplanområdet. Inom ovan nämnda inventering framgår att fladdermöss finns i närområdet, dessa nämns ej i "Tvärförbindelse Torslanda". Då belysning föreslås vill föreningen att detaljplanen innehåller en konsekvensanalys för dess effekter på nattaktiva arter.

Naturskyddsföreningen i Göteborg anser att "Inventering av Hasselsnok" inte uppfyller kriterierna för en fullständig inventering på grund av att timmarna är för få, även i områden där hasselsnokens förekomst är känd. Hasselsnoken är en kryptisk art och därför är det svårt och tidskrävande att inventera arten genom att aktivt söka efter levande individer. På en lokal med känd förekomst räknar man i genomsnitt med att det krävs 50 timmars sökande för att hitta en hasselsnok

I "Dag - lakvattenutredning" framgår en karta på en våtmark som sträcker sig genom föreslagen väg. Föreningen ställer sig frågande kring varför våtmarken inte beskrivs mer utförligt i NVI:n.

Föreningen anser att staden bygger för att öka framkomligheten för motortrafik på bekostnad av närboende, människors hälsa, naturområden och biologisk mångfald. Tvärförbindelsens uttryckta syfte är inte ett fullgott skäl till att genomföra detaljplanen.

Göteborgs Stad planerar att kompensera för intrången i naturen, men kompensationsåtgärder kan aldrig ersätta befintliga naturvärden. Naturskyddsföreningen i Göteborg anser dessutom att en detaljplan under samrådskedet bör innehålla fullständig information om planerade kompensationsåtgärder och inte hänvisa att det presenteras i ett senare skede. Göteborgs Stad planerar att kompensera flera teknikområden inom detaljplanområdet. Hur detta ska genomföras behöver framgå för att föreningen ska kunna värdera och yttra sig kring dessa. Vid granskningsskede eller senare kan nya förslag vara svåra att implementera, även om dessa skulle vara mer lämpliga. Föreningen anser att Göteborgs Stad borde ha fokuserat mer på skadelindringhierarkin.

Föroreningar

Idag finns flera föroreningar i både planområdet och i närliggande miljö. Naturskyddsföreningen i Göteborg ställer sig frågande kring hur vetskapen om de höga föroreningshalterna i området inte har åtgärdats. Föreningen upplever att flertalet områden på Hisingen, i anslutning till dess industriområden, innehåller höga halter av olika farliga ämnen varav Göteborgs Stad planerar att exploatera ytor som riskerar att släppa ut lakvatten. Enligt "Dag- och lakvattenutredning" anges det: "osäkerheter om var lakvatten eventuellt trycker upp och föroreningar kan uppkomma i våtmarken nedströms deponin på grund av de hydrogeologiska förhållandena". Dessa osäkerheter bör inte ignoreras under så pass lång tid.

Föreningen ser mycket kritiskt på hur staden har hanterat deponin och anser att det bör vara en åtgärdsplan som tagits fram för att möta problematiken området utsatt genom åren. Naturskyddsföreningen i Göteborg önskar en fullständig utredning inklusive åtgärdsplan som bör innefatta en fullständig konsekvensbeskrivning av våra recipienter.

Slutsats

Naturskyddsföreningen i Göteborg anser att Göteborgs större naturområden bör bevaras av anledningen att vi som stad aldrig kommer uppnå hög biologisk mångfald om vi inte tillåter våra skogar, natur- och parkområden vara. Att exploatera för att ge motortrafik ökad framkomlighet kan inte kallas varken hållbart, robust eller miljö- och klimatsmart. Att dessutom riskera att lakvatten läcker ut i våra recipienter för denna anledning är vårdslöst om risken för människors hälsa redan är känt. Med ovan argument och påpekande är föreningens slutsats att projektet ska avbrytas omedelbart. För klimatet, människor och den biologiska mångfalden.

Kommentar:

Innan detaljplanen startades har det tagits fram en rad olika utredningar och studiers vars innehåll och konsekvenser tidigare har presenterats för politiken. Därefter har den nu aktuella sträckningen förordats som alternativet förvaltningen ska gå vidare med i en detaljplaneprocess. Politiken är de yttersta beslutsfattarna i den kommunala handläggningen och är folkvalda av kommunens invånare.

För att passagera inom Älvegårdsområdet ska bli så trafiksäkra som möjligt så ska dessa byggas om. Nuvarande gupp kommer att få en annan profil och nya gupp kommer tillskapas. Dessa trafiksäkerhetshöjande åtgärder gör att bilister tvingas sakta ner farten.

Som underlag till detaljplanen har en bullerutredning tagits fram. De delar av sträckan som bedöms få bullernivåer över rådande riktvärden kommer åtgärdas genom bullerskärmar. Skärmarna kommer att ha fönsterpartier i vardera ändor, men även längsgående, för att skapa variation och öppenhet.

Efter samrådshandlingarna togs fram så har skyddade arter inventerats i området och fynden redovisas i planhandlingarna. I utredningen anges det även hur man hur inventeringen har gått till. De arter som riskerar att påverkas negativt av detaljplanens genomförande kommer att hanteras på sådant sätt så att skador på populationen inte ska uppstå. Efter samrådsskedet har en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tagits fram. Där kan man läsa mer om vilka skyddsåtgärder som föreslås. MKB:n ligger som underlag till detaljplanen.

Efter samrådet har arbetet med stadens frivilliga kompensationsåtgärder slutförts. Dessa redovisas i planbeskrivningen. Även de åtgärder som är kopplade till miljöbalken är beskrivna i planbeskrivningen samt regleras som bestämmelse på plankartan.

För att minska risken för förorenings spridning från området, samt minska hälsorisk för människor som uppehåller sig inom vägområdet som går över deponin, så har det lagts till en planbestämmelse på plankartan. Bestämmelsen säkerställer att vägen ska grundläggas på sådant sätt så att föroreningar inte sprids samt att ytorna i anslutning till vägen ska täckas med rena jordmassor. Det har också lagts till en upplysning på plankartan om att utbyggnaden av tvärförbindelsen bör samordnas med en utbyggnad av avskärande diken kring området för att på sikt minska mängden lakvatten från deponiområdet.

Ändringar

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att det med följande ändringar är lämpligt att gå vidare med förslaget.

Utöver mindre justeringar föreslås följande ändringar på:

Plankartan

- *Plankartan kompletteras med koordinater och koordinatkruss.*
- *Plankartan uppdateras med information om vilken version av planbestämmelsekatalogen som har använts.*
- *Plankartan har kompletterats med bestämmelsen om att området över deponin ska grundläggas på sådant sätt så att föroreningar inte sprids. Ytorna i anslutning till vägen ska täckas med rena jordmassor. Detta för att inte riskera spridning av befintliga föroreningar. Ytorna kring vägen ska täckas för att människor som vistas i området inte ska komma i kontakt med förorenade massor.*
- *Plankartan kompletteras med villkor om startbesked kopplade till biotopförebyggande åtgärder för arterna mindre hackspett, entita och större vattensalamander,*
- *Plankartan kompletteras med bestämmelser som styr att det ska finnas bullerskärmar så att riktvärden för buller klaras vid befintliga bostäder.*
- *Plankartan kompletteras med en bestämmelse som inom begränsat område säkerställer att bergsslänten ska säkras mot blockutfall.*
- *Plankartan kompletteras med en bestämmelse som inom begränsat område säkerställer att berget ska rensas på vegetation för att erhålla god stabilitet.*
- *Plankartan kompletteras med en bestämmelse som reglerar att det ska finnas torrdammar / infiltrationsdammar på avsedda platser inom planområdet.*
- *Plankartan kompletteras med en bestämmelse som reglerar att dagvattnet ska renas så att föroreningskoncentrationerna uppfyller gällande riktvärden för mycket känsliga recipienter.*
- *Plankartan kompletteras med planbestämmelsen ”g” för allmän plats med enskilt huvudmannaskap.*
- *Plankartan justeras genom att prickmark inom ett av J-områdena tas bort.*
- *Plankartan justeras genom att korsmark inom ett av J-områdena läggs till.*
- *Plankartan justeras genom att en mindre del av J-området närmast Bulyckevägen breddas.*
- *Plankartan justeras genom att prickmark läggs till inom ett av J-områdena.*
- *Plankartan justeras genom att markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar läggs till inom område med befintlig ledningsrätt.*
- *Plankartan kompletteras med en bestämmelse som anger att ifall byggnaden (inom Syrhåla 4:2) ska grundläggas utan grundförstärkning med pålar så måste lerans sättningsegenskaper först verifiera grundläggningens lämplighet.*

- *Plankartan samt illustrationskartan är justerad genom att planförslagets vägdragning är flyttad ca 8 meter bort från privat bostadsfastighet för att minska dess negativa påverkan.*
- *Plankartan kompletteras med en bestämmelse om utfartsförbud mot Bulyckevägen.*
- *Plankartan kompletteras med en bestämmelse om att stengärdesgårdar ska demonteras och rekonstrueras.*
- *Plankartan kompletteras med upplysningen: "Inom området finns underjordisk anläggning som innebär restriktioner vid byggande och markarbeten. Innan bygg- eller marklov beviljas ska samråd ske med Kretslopp och vatten".*
- *Plankartan kompletteras med en upplysning om att avskärande diken ska anläggas kring det tidigare deponiområdet för att minska mängden vatten som når området från omgivande terräng.*
- *Plankartan kompletteras med en upplysning om att det i den tillhörande geotekniska utredningen ges rekommendationer för delsträckor som går över sättningsbenägna jordar och att dessa kan ligga till grund för val av grundläggning.*
- *Plankartan kompletteras med en upplysning om att erforderliga tillstånd och dispenser ska sökas och erhållas innan byggstart kan ske.*
- *Plankartan kompletteras med en upplysning om att biotopskyddade åtgärder ska påbörjas i god tid innan byggstart. Likaså att de är tidskritiska och ska endast utföras under en begränsad tid av året.*

Planbeskrivningen

- *Planbeskrivningen kompletteras med ett avsnitt som beskriver dagvatten- och skyfallssituationen inom Syrhåla 4:2 utifrån den utredning som har tagits fram efter samrådet.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med ett avsnitt som översiktligt beskriver föroreningsituationen i marken inom Syrhåla 4:2 utifrån den utredning som har tagits fram efter samrådet.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med ett avsnitt som beskriver de geotekniska förutsättningarna inom Syrhåla 4:2 utifrån den utredning som har tagits fram efter samrådet.*
- *Planbeskrivningen justeras med information om att det inte går att utesluta att ett genomförande av detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med ett avsnitt som beskriver miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) som har tagits fram efter samrådet.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med ett avsnitt som beskriver den vibrationsutredning som har tagits fram efter samrådet.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med en ny sammanfattning av den kompletterade dagvatten- och skyfallsutredningen.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med en tydligare beskrivning om barnens upplevelse av trygghet längs tvärförbindelsen.*

- *Planbeskrivningen kompletteras med ny beskrivning och nya bilder från kompletterad bullerutredning.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med en tydligare beskrivning av föreslagna kompensationsåtgärder.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med en tydligare beskrivning av vägens gestaltning och utformning.*
- *Planbeskrivningen justeras med en sammanställning av föreslagna skadeförebyggande åtgärder.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning av ianspråktagen jordbruksmark.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med en tydligare beskrivning om hur vägdragningen påverkar deponin och vilka åtgärder som behöver vidtas för att vägdragningen inte ska riskera några föroreningsspridningar och/eller människors hälsa och säkerhet.*
- *Planbeskrivningen justeras så att det tydligare framgår att detaljplanen kommer att ha en negativ påverkan på den biologiska mångfalden men att den kan kompenseras genom de förbättringsåtgärder som planeras utanför planområdet.*
- *Planbeskrivningen justeras med en tydligare beskrivning om den klimatpåverkan som tvärförbindelsen kan ha med avseende på transporter.*
- *Planbeskrivningen justeras så att det framgår att detaljplanen inte bedöms överskrida gränsvärdet för MKN luft. Likaså att göteborgarna kommer fortsatt ha en god ljudmiljö eftersom åtgärder i form av bullerskärmar kommer att sättas upp så att gällande riktvärden inte överskrids.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med information om vad som gäller vid schaktningsarbeten i närheten av markförlagda ledningar (Göteborgs Energi).*
- *Planbeskrivningen kompletteras med information om att vid alla typer av ärenden som kan påverka ledningar i mark så är man hänvisad till Ledningskollen.se (Göteborgs Energi)*
- *Planbeskrivningen kompletteras med information om att Göteborg Energi har befintliga fjärrvärmeledningar inom planområdet som behöver beaktas.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med information om att ifall markhöjderna förändras är det viktigt att säkerställa att de befintliga ledningarna får tillräckligt med marktäckning samt att det är viktigt att beakta ledningarna när slänter, placering av belysningsstolpar, andra ledningar och vägen byggs ut så att avstånd och marktäckning blir tillräckliga.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med information om att Göteborg Energi har fjärrvärmeventiler inom området som driftpersonal behöver tillgång till dygnet runt med kort varsel.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med information om att ifall det inte går att uppfylla Göteborgs Energis "Bestämmelser vid markarbeten" kan ledningarna eventuellt behöva läggas om.*

- *Planbeskrivningen uppdateras med information om att Göteborg Energi har signalkablar inom området som behöver beaktas. Likaså att det finns signalkabelskåp inom planen som behöver flyttas om de hamnar i vägen.*
- *Planbeskrivningen uppdateras med information om att Göteborg Energi GothNet AB har befintligheter i södra och norra elen som behöver beaktas. Likaså att de är intresserade av att få med ett tomrör i tvärförbindelsen, vilket får hanteras i det fortsatta arbetet med projekteringen.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med en ny sammanfattning av den kompletterade geotekniska utredningen.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med en tydligare beskrivning om vilka åtgärder som behöver göras avseende skyfall samt hur dessa säkerställs på plankartan.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med en tydligare beskrivning av konsekvenserna för kulturmiljön och vilka åtgärder som föreslås för att de värden som finns i området fortsatt ska vara läsbara.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med en karta över föreslagna hållplatslägen.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning om hur kontinuerlig ekologisk funktion i den större vattensalamanderns viloplats kan upprätthållas och om populationen kan övervintra med framgång i området även om planen genomförs.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning om hur skador på individer (arter) kan minimeras.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning om hur barriäreffekter kan minimeras. Likaså beskrivs åtgärdens förväntade påverkan på åkergröda, som förekommer i närområdet.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning om hur biotopförstärkande åtgärder för mindre hackspett, entita och större vattensalamander ska genomföras i enlighet med artskyddsutredningen.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med en tydligare beskrivning av planerade vattenverksamheter (inkl. åtgärder i våtmarker, småvatten o dyl.). Vattenverksamheterna beskrivs så att deras omfattning, karaktär och lokalisering tydligare framgår.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med information om att vid eventuellt sprängarbete invid luftledningarna ska kontakt tas med Vattenfall i god tid före arbetets början.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med en tydligare beskrivning av de konsekvenser som förändringarna i Älvegårdsområdet orsakar för framför allt barn och unga.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med ett avsnitt kring gestaltning där det tydligare framgår hur vägen genom Älvegårdsområdet ska gestaltas.*
- *Planbeskrivningen uppdateras med en beskrivning av samtliga planbestämmelser på plankartan samt dess syften.*

Genomförandebeskrivningen

- *Planbeskrivningen (genomförandedelen) kompletteras med ett förtydligande avseende de delar av genomförandet som kommer att innebära markavvattnings. Likaså att det krävs tillstånd/dispens från Länsstyrelsen innan byggstart.*
- *Planbeskrivningen (genomförandedelen) kompletteras med ett förtydligande om att det kan innebära kostnader för omprövning av gemensamhetsanläggning för väg Lilleby ga:69.*
- *Planbeskrivningen (genomförandedelen) kompletteras med en beskrivning om hur Göteborgs Stad säkerställer utbyggnad och ändring av gemensamhetsanläggningens utbredning då anläggningen inte omfattar kommunalt huvudmannaskap.*
- *Planbeskrivningen (genomförandedelen) kompletteras så att det framgår hur uppförandet av bullerskärmar säkerställs utanför planområdet (inom Älvegårdsområdet).*
- *Planbeskrivningen (genomförandedelen) kompletteras med en tydligare beskrivning av de åtgärder som är kopplade till både deponin och ÅVC. Ansvars- och kostnadsfördelningen kommer att framgå.*
- *Planbeskrivningen (genomförandedelen) kompletteras med en tydligare beskrivning av de miljöskyddsåtgärder som behövs för deponin avseende ansvar (både under och efter byggnationen).*
- *Planbeskrivningen (genomförandedelen) kompletteras med information om kostnadsfördelning av föreslagna kompensationsåtgärder*

Karoline Rosgardt
Enhetschef detaljplan Hisingen

Sirpa Antti-Hilli
Konsultsamordnare

Bilagor

- Lista över samrådskrets
- Länsstyrelsens yttrande med dess bilagor.



Sändlista

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Exploateringsförvaltningen
Stadsmiljöförvaltningen
Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)
Göteborg Energi Gasnät AB
Göteborg Energi GothNet AB
Göteborg Energi Nät AB
Kretslopp och Vatten
Kulturförvaltningen
Miljöförvaltningen
Namnberedningen och GDA adresser
Räddningstjänsten Storgöteborg
Stadsområde Hisingen
Grundskoleförvaltningen

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Lantmäterimyndigheten
Länsstyrelsen
SGI
Swedavia

Sakägare

Utsänt enligt fastighetsförteckning
Skanova Nätplanering D3N

De som tidigare yttrat sig i ärendet



Länsstyrelsen
Västra Götaland

Yttrande

1 (9)

Datum
2022-10-18

Ärendebeteckning
402-37172-2022

Göteborgs kommun
sbk@sbk.goteborg.se
Ert dnr: 0595/20

Förslag till detaljplan Tvärförbindelse i Torslanda i stadsdelarna Lilleby och Syrhåla i Göteborgs kommun, Västra Götalands län

Handlingar daterade 2022-09-06 för samråd enligt 5 kap 11 och 11 a §§ plan- och bygglagen (PBL 2010:900), utökat förfarande.

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en tvärförbindelse mellan Kongahällavägen och Torslandavägen, som ska avlasta de befintliga vägarna runt Torslanda och därigenom skapa en funktionell förbindelse för både motortrafik och för gång- och cykeltrafik.

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen lämnar följande bedömning enligt 5 kap. 14 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen vill skapa en funktionell förbindelse för både motortrafik som för gång- och cykeltrafik. Men hur detta ska göras i förhållande till hälsa och säkerhet, skyddade arter, kulturmiljö och vattenverksamhet behöver studeras vidare.

Flera utredningar som behövs som underlag till planen behöver kompletteras till granskningsskedet.

Följande frågor som berör Länsstyrelsens ingripandegrunder gällande *Hälsa och säkerhet* behöver hanteras vid fortsatt planering:

- Buller
- Förorenad mark
- Geoteknik
- Skyfall

Länsstyrelsen befarar i övrigt inte att riksintresse enligt miljöbalken (MB) påtagligt kommer att skadas, att mellankommunal samordning blir olämplig, att miljökvalitetsnormer enligt MB inte iakttas, eller att strandskydd enligt 7 kap. MB upphävs i strid med gällande bestämmelser.

I det fortsatta planarbetet bör kommunen beskriva den planerade vattenverksamheten ytterligare. Det behöver även undersökas och beskrivas i planhandlingen om det krävs åtgärder som innebär markavvattning. I Västra Götalands län är markavvattning förbjuden och om så avses utföras krävs dispens/tillstånd från Länsstyrelsen.

Artskyddsutredningen behöver kompletteras med uppgifter. Se mer under rubriken *Skyddade arter*.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa / säkerhet måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte ska prövas av Länsstyrelsen.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder redovisar Länsstyrelsens synpunkter vilka ska uppfyllas för att det antagna planförslaget inte ska riskera överprövning. Råd och synpunkter handlar om anvisningar för att planförslaget ska uppfylla lagstiftningens krav.

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Enligt 11 kap. 10 § ska Länsstyrelsen överpröva kommunens antagandebeslut av en plan eller områdesbestämmelser om dessa kan antas strida mot någon av de fem prövningsgrunderna.

Hälsa och säkerhet

Buller

Kommunen behöver komplettera med en tydlig beskrivning av hur åtgärder som är nödvändiga för att klara bullernormer ska säkerställas på plankartan.

En trafikbullerutredning har upprättats enligt 4 kap 33a § PBL (Norconsult, 2022-03-25) eftersom tvärförbindelsen riskerar att förändra ljudnivåerna för befintliga bostadshus samt skola och förskola längs vägen. Utredningen visar att bullernormerna kan följas med anpassad hastighet och bullerskärmar. Enligt planbeskrivningen ska en planbestämmelse ha tillförts plankartan om att bullerskärm tillåts inom allmän plats GATA. Länsstyrelsen anser inte att de framgår tydligt på plankartan var de olika skärmarna ska anläggas. Vi kan inte heller se en planbestämmelse om detta på kartan.

Inom Älvegårdsområdet hanteras bullerskärmar inom gällande detaljplan, men de framgår inte hur detta ska säkerställas så att dessa skärmar uppförs utanför planområdet. Kommunen behöver säkerställa

dessa åtgärder genom exempelvis avtal. Detta ska framgå tydligt i genomförandebeskrivningen.

Förorenad mark

En översiktlig miljöteknisk markundersökning har utförts inom ramen för detaljplanearbetet (Norconsult, 2021-03-09). Utredningarna visar att de finns föroreningar i både jord och grundvatten som man får ta hänsyn till i kommande arbete.

Risker för människors hälsa och miljön har konstaterats inom detaljplaneområdet som sträcker sig över den före detta deponin. Det finns därmed ett riskreduceringsbehov inom området som behöver beaktas vid vidare detaljplanearbete. Åtgärder behöver vidtas för att minska risken för föroreningsspridning från området, samt minska hälsorisk för människor som uppehåller sig inom vägområdet som går över deponin. Utredningar för att minska dessa risker pågår. Länsstyrelsen ser fram emot att ta del av utredningarna vid granskningsskedet. Om det finns behov av åtgärder måste de säkerställas i planen i godtagbar utsträckning.

Geoteknik

Statens geotekniska institut (SGI) har lämnat ett yttrande daterat 2022-10-13, som bifogas i sin helhet.

SGI framför att det från geoteknisk synvinkel kvarstår en del arbete för att planen ska kunna betraktas som godtagbar. Kompletterande undersökningar och stabilitetsberäkningar behöver genomföras i det fortsatta planarbetet för att visa på områdets lämplighet. Åtgärder som krävs för att erhålla godtagbara stabilitetsförhållanden behöver säkerställas i plankartan. Om det finns behov av förstärkningsåtgärder och/ eller belastningsrestriktioner för att göra marken lämplig ur ett geotekniskt perspektiv behöver detta säkerställas i plankartan.

Vidare rekommenderar SGI justeringar av ställda krav på säkerhetsfrågor som görs i den geotekniska utredningen, samt tydligare redovisning gällande stabilitetsberäkningar.

Gällande bergteknik behövs det förtydliganden och omformuleringar i planhandlingarna. Länsstyrelsen delar SGI:s uppfattning.

Skyfall

Kommunen har tagit fram en dagvatten- och skyfallsutredning som på ett bra sätt beskriver risk för översvämning. Utredningen ger också förslag på åtgärder för att minska denna risk. Åtgärder som är nödvändiga för att göra marken lämplig ur ett översvämningssperspektiv måste säkerställas. Kommunen behöver komplettera med en tydlig beskrivning av hur dessa åtgärder säkerställs på ett godtagbart sätt.

Råd enligt PBL och MB

Enligt 5 kap. 14 § PBL är en av Länsstyrelsens uppgifter under samrådet att särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kapitlet PBL och bestämmelserna i lagen i övrigt om det behövs från allmän synpunkt. (utökat, efter 1 januari 2015)

Förhållande till ÖP

Länsstyrelsen anser inte att förslaget strider mot gällande översiktsplan för Göteborgs kommun från 2022.

Vatten

Dagvattenutredningen visar att det är möjligt att rena och fördröja dagvatten inom planområdet. Mark avsedd för dagvattenhantering bör reserveras och i möjligast mån förses med bestämmelse på plankartan. Länsstyrelsen vill betona att det är angeläget att kommunen vidtar de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen för att uppnå en hållbar dagvattenhantering. Baserat på det som presenteras bedömer Länsstyrelsen att planen inte medför risk för att miljö kvalitetsnormerna för vatten inte följs. Vid planering och utformning av dagvattenhantering inom området bör hänsyn tas till förekomst av markföroreningar.

Kulturmiljö

Ett PM för kulturmiljö har tagits fram i samband med detaljplanarbetet. I denna konstateras att vissa kulturmiljövärden i området kommer att påverkas negativt av föreslagen vägdragning, då tvärförbindelsen kommer att förändra upplevelsen av en lantligt och agrart präglad miljö.

Konsekvenserna för kulturmiljön behöver beskrivas tydligare i planförslaget. I PM:et lämnas ett flertal rekommendationer för att de kulturhistoriska värdena fortsatt ska vara läsbara. För att dessa även fortsättningsvis ska vara läsbara i området bör dessa rekommendationer utgöra en del i den fortsatta planprocessen.

Arkeologi

Länsstyrelsen bedömer att kommunen har hanterat frågan om fornlämningar bra och att det är riktigt beskrivet i samrådsunderlaget. Vi förutsätter att frågan även fortsättningsvis hanteras i enlighet med kulturmiljölagen.

Trafik

Trafikverket har lämnat ett yttrande (änr TRV 2022/103171, daterat 2022-10-03) som bifogas i sin helhet. Trafikverket ställer sig positiva till tvärförbindelsen och ser att vägen är av stor vikt för väg 155 (Torslandavägen). Vidare betonar de vikten av att kapaciteten för

högersvängande fordon till Volvo är tillräcklig för att förhindra negativ påverkan i form av köer i Syrhålomotet och ut på väg 155. Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning.

Koppling till miljömålen

En översiktlig redovisning av miljömål på olika nivåer och planinnehållets förhållande till detta beskrivs i planförslaget.

Barnperspektiv

Den 1 januari 2020 blev barnkonventionen lag i Sverige. Kommunerna har genom sitt planmonopol en särskilt viktig uppgift att fylla för att barnkonventionen ska införlivas i samhällsplaneringen. Länsstyrelsen noterar att en Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys har tagit fram vilket är bra. I den lämnas flera rekommendationer, både inom och utanför planområdet. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att dessa rekommendationer utgör en del i det fortsatta planarbetet.

Gestaltning

Bullerskärmar

Om gestaltningen av bullerskärmar är en viktig aspekt i det fortsatta arbetet bör detta säkerställas på plankartan genom en planbestämmelse. Upplysningar på plankartan är inte juridiskt bindande.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Skyddade arter

Artskyddsförordningen efter den 1 oktober 2022

Den 1 oktober 2022 ändrades artskyddsförordningen, gällande skyddet för vilda fåglar. Skyddet för arter med stöd av EU:s art- och habitatdirektiv genomförs från och med den 1 oktober genom 4 a § artskyddsförordningen. Den bestämmelsen är identisk med nuvarande 4 §.

Av betydelse i det här ärendet är närmast förbuden i 4 § första och fjärde punkten mot att avsiktligt döda och störa fåglar, samt förbuden i 4 a § första och fjärde punkten mot att avsiktligt döda djur och skada eller förstöra deras fortplantningsområden och viloplatsar.

Förbudet i 4 § fjärde punkten aktualiseras uttryckligen först om störningen inte saknar betydelse för att återupprätta eller bibehålla populationen av fågelarten på en tillfredsställande nivå. Enligt förordningsmotiven (FM 2022:5) innefattar störning även habitatförstörelse.

Förbudet i 4 § första punkten mot att döda vilda fåglar bör enligt förordningsmotiven, om syftet är ett annat än att döda vilda fåglar, gälla enbart i den utsträckning detta är nödvändigt för att bibehålla eller

återupprätta populationen av dessa arter på en nivå som svarar särskilt mot ekologiska, vetenskapliga och kulturella behov, med hänsyn till ekonomiska krav och rekreationsbehov.

Förväntad påverkan på skyddade arter i det aktuella fallet

Tvärförbindelsens förväntade påverkan på skyddade arter beskrivs i Artskyddsutredningen. Arterna som utretts i detta skede är större vattensalamander, hasselnok, mindre hackspett, nattskärna, mindre hackspett och entita. Avgränsningen tycks ha gjorts utifrån områdets naturliga förutsättningar och resultatet av tidigare utredningar i området. Förutom nämnda arter har några andra rödlistade arter (främst fåglar) noterats inom planområdet. Dessa är dock överlag vanliga och rödlistade på grund av pågående populationsminskning.

Grod- och kräldjur

Länsstyrelsen noterar att det inte kan uteslutas att större vattensalamander rör sig i området; inom planområdet finns miljöer som kan nyttjas för övervintring. Närmaste fortplantningsmiljö (damm) finns 500–600 meter från planområdet. Hasselnok bedöms däremot inte röra sig i området i någon betydande omfattning.

Länsstyrelsen bedömer att det tydligare behöver beskrivas hur kontinuerlig ekologisk funktion i den större vattensalamanderns viloplats kan upprätthållas; kan populationen övervintra med framgång i området även om planen genomförs? Det behöver också beskrivas hur skador på individer kan minimeras, till exempel genom att tiden för markarbeten anpassas efter djurens livscykel och att vägen utformas på ett sätt som hindrar djur från att ta sig upp på vägbanan. Länsstyrelsen noterar också att vägen kan komma att få barriäreffekter. Fragmentering av livsmiljöer är ett stort problem särskilt för grod- och kräldjur. Det bör därför beskrivas hur barriäreffekter kan minimeras, till exempel genom att passager för grod- och kräldjur anläggs. Slutligen rekommenderar Länsstyrelsen kommunen att beskriva åtgärdens förväntade påverkan på åkergroda, som enligt andra utredningar förekommer i närområdet.

Fåglar

Länsstyrelsen har inga skäl att ifrågasätta avgränsningen av fågelarter; de arter som ingår i utredningen kan på olika sätt vara känsliga för störning. Länsstyrelsen noterar att fågelarterna bedöms påverkas på olika sätt; genom buller (nattskärna) och förlust av livsmiljöer (mindre hackspett och entita). I Med ledning av den nya artskyddslagstiftningen kan Länsstyrelsen inte utesluta att den påverkan som uppstår på arterna ska anses acceptabel. Det är emellertid rimligt att negativ påverkan på arterna minimeras så långt det är möjligt. Kommunen bör därför genomföra förbättringsåtgärder för mindre hackspett och entita, på det sätt som beskrivs i artskyddsutredningen.

Markföroreningar

Eftersom halter som överstiger riktvärden för ”känslig markanvändning” har påvisats ska det inför framtida markarbeten ske en anmälan enligt 28 § av förordning om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (SFS 1998:899). Denna ska upprättas och lämnas in till tillsynsmyndigheten i god tid innan åtgärder ska starta. Ett godkännande från myndigheten ska erhållas innan entreprenadarbetet får påbörjas. Beaktning bör tas att PFAS har påträffats i jord och grundvatten i området. Enligt planbeskrivningen s. 31 ska detta ha lagts in som upplysning på plankartan, men Länsstyrelsen kan inte se denna upplysning där.

Vattenverksamhet enligt 11 kap MB

I handlingarna skrivs att flertalet kulvertar avses att anläggas i diken och bäckar för att leda vatten under vägen. Även omgrävning nämns. Länsstyrelsen informerar om att även åtgärder i våtmarker, småvatten o dyl. kan utgöra vattenverksamhet. Länsstyrelsen bedömer att staden bör beskriva planerade vattenverksamheter ytterligare så att deras omfattning, karaktär och lokalisering framgår tydligare.

Föreslagna åtgärder innebär arbeten i vatten och/eller anläggning i vatten vilket är vattenverksamhet enligt 11 kap MB. Arbeten i vatten är anmälnings- eller tillståndspliktiga om det inte är uppenbart att vare sig allmänna eller enskilda intressen skadas. I det fall åtgärderna innebär vattenverksamhet ska samråd/anmälan utföras i tidigt skede med Länsstyrelsen.

Markavvattning och markavvattningsföretag

Detaljplanen berör markavvattningsföretag. Markavvattningsföretag som på något sätt berörs bör höras som sakägare i det fortsatta planarbetet. Omprövning av markavvattningsföretag kan bli aktuellt. Markavvattningsföretagen presenteras numera digitalt, se informationskartan och länsstyrelsens hemsida.

Åtgärder som utförs i syfte att varaktigt öka en fastighets lämplighet för något ändamål, till exempel bebyggelse, genom torrläggning eller invallning av mark kan innebära markavvattning. Att till exempel anlägga en vall eller annan anläggning i eller vid vattenområde kan innebära markavvattning. I det fortsatta planarbetet behöver det undersökas och beskrivas i planhandlingen om det krävs åtgärder som innebär markavvattning. I Västra Götalands län är markavvattning förbjuden och om så avses utföras krävs dispens/tillstånd från Länsstyrelsen.

Grundvatten

Länsstyrelsen upplyser om att åtgärder som kan innebära bortledning eller infiltration av grundvatten innebär en vattenverksamhet som regleras i 11 kap Miljöbalken. Bortledning av grundvatten är

tillståndspliktig om det inte är uppenbart att vare sig allmänna eller enskilda intressen skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena. I det fall åtgärden bedöms vara tillståndspliktig ska samråd utföras i tidigt skede med Länsstyrelsen. Det är verksamhetsutövarens ansvar att göra denna bedömning.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen bedömer dock att betydande miljöpåverkan, orsakat av planens genomförande, inte går att utesluta. Detta eftersom ett genomförande av planförslaget har konsekvenser både utifrån hälsa och säkerhet (buller och markföroreningar), vattenverksamhet samt naturvärden. Planområdet är komplext och Länsstyrelsen saknar en totalbedömning och en övergripande slutsats. Om dessa konsekvenser utgör betydande påverkan går inte att utesluta i dagsläget. Detta behöver utredas vidare och Länsstyrelsen bedömer att detta görs bäst genom en miljökonsekvensbeskrivning.

Betydande miljöpåverkan och artskydd

Enligt 5 § miljöbedömningsförordningen ska, vid en undersökning enligt 6 kap. 6 § MB, identifieringen av omständigheter som i det enskilda fallet talar för eller emot en betydande miljöpåverkan utgå ifrån bland annat i vilken utsträckning planen har betydelse för möjligheterna att följa miljölagstiftningen (punkten 1 d) samt påverkan på områden eller natur som har erkänd skyddsstatus nationellt, inom Europeiska unionen eller internationellt (punkten 9).

Enligt Länsstyrelsen bör en plan som innebär en beaktansvärd risk för otillåten påverkan på skyddade arter antas medföra en betydande miljöpåverkan. Bedömningen görs med ledning av MÖD 2014:4.

Länsstyrelsen saknar vissa uppgifter om planens effekter på större vattensalamander och åkergroda i området. Beträffande fåglar bedömer Länsstyrelsen att kommunens kunskapsunderlag är bra, men det är oklart hur de nya artskyddsbestämmelserna ska tillämpas (se mer under rubriken *Skyddade arter*). Länsstyrelsen rekommenderar därför kommunen att utgå från att planen ska anses innebära en beaktansvärd risk för otillåten påverkan på skyddade arter, och att en betydande miljöpåverkan därmed inte kan uteslutas.

Väljer kommunen att gå vidare med en miljöbedömningsprocess med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning ska samråd hållas med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning.

De som medverkat i beslutet

Företrädare för natur-, vatten- och miljöskyddsavdelningen, kulturmiljöenheten samt enheten för samhällsskydd och beredskap har bidragit till beredningen av detta yttrande. Detta yttrande har beslutats av planhandläggare Torun Signer med planhandläggare Ann-Louise Hulter som föredragande.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Bilaga för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från:

Trafikverket, daterat 2022 10 03

Statens geotekniska institut, daterat 2022 10 13

Kopia till:

Trafikverket / Maria Patriksson Hellsing

Statens geotekniska institut / Åsa Jönsson

Länsstyrelsen/

Naturavdelningen / Martin Goblirsch

Miljöskyddsavdelningen / Robert Ernstsson

Enheten för samhällsskydd och beredskap / Carin Nero

Kulturmiljöenheten / Andreas Åman och Lena Emanuelsson

Vattenavdelningen / Josefin Jonson

Funktionschef Plan och bygg