

Jordbruksmarksutredning för Säve program

Jordbruksmarksinventering, bedömning av väsentligt
samhällsintresse och lokaliseringsutredning

2022-10-10



Inledning

Stadsbyggnadskontoret har fått i uppdrag att ta fram ett program för Säve flygplats med omnejd. Området ligger på nordvästra Hisingen. Planeringen syftar till att tillskapa ett större sammanhängande verksamhetsområde för både störande och icke-störande verksamheter. Rullbanan i nordsydlig riktning avses bevaras i full längd, medan det gamla flygfältet och terminalområdet avses förtäas med byggnader. Utöver det avses ytterligare mark i anslutning till ovan beskrivna område tas i anspråk för ny verksamhetsmark. Inom programområdet förekommer jordbruksmark.

Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse. 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. Det är 2 kap 2 § Plan- och bygglagen som anger att bestämmelserna om hushållning med mark och vattenområden i Miljöbalken ska tillämpas vid planläggning. Om en kommun ser behov av att ianspråkta jordbruksmark ska kommunen föra ett resonemang kring den brukningsvärda jordbruksmarkens kvalitet, om det exploaterande intresset är ett väsentligt samhällsintresse, samt redogöra för varför förutsättningarna att ta annan mark i anspråk inte är tillfredsställande.

Då kommunen föreslår att jordbruksmark inom programområdet ska tas i anspråk för exploatering har denna rapport upprättats med anledning av lagkravet ovan.

Rapporten är uppdelad i tre delar. Den första delen består av en jordbruksmarksinventering för Säve flygplats med omnejd som utreder vilka markområden inom inventeringsområdet som är brukningsvärd jordbruksmark. Andra delen består av kommunens bedömning om exploateringen kan anses vara ett väsentligt samhällsintresse. Den tredje delen av rapporten består av en lokaliseringsutredning som redogör för varför förutsättningarna att ta annan mark i anspråk inte är tillfredsställande.

Innehåll

1 Jordbruksmarksinventering.....	5
1.1 Läge och markägoförhållanden	5
1.2 Områdets historiska markanvändning.....	5
1.3 Metod och avgränsning	7
1.4 Resultat av inventeringen	10
1.4.1 Är marken taxerad som jordbruksfastighet?.....	10
1.4.2 Har marken erhållit jordbruksstöd?	11
1.4.3 Har marken brukats i närtid?.....	12
1.4.4 Är marken lämplig avseende kvalitet?	12
1.4.5 Är marken lämplig avseende läge och är markförhållandena rimliga?.....	18
1.4.6 Är marken juridiskt sett ianspråktagen för annat ändamål? 19	
1.5 Samlad bedömning och resultat	20
1.6 Förutsättningar för jordbruksmarkens framtida möjliga brukande 21	
2 Bedömning av väsentligt samhällsintresse.....	22
2.1 Begreppet väsentligt samhällsintresse.....	22
2.2 Bedömning	22
2.3 Slutsats	25
3 Lokaliseringsutredning	26
3.1 Urvalskriterier	26
3.2 Bedömningskriterier.....	29
3.2.1 Möjlighet till exploatering	29
3.2.2 Tillgänglighet	29
3.2.3 God bebyggd miljö.....	30
3.2.4 Övriga planeringsförutsättningar – potentiella hinder	30
3.3 Lokaliseringsalternativ – beskrivning och bedömning	31
3.3.1 Lokaliseringsalternativ A (huvudalternativ) – Säve flygplatsområde	32
3.3.2 Lokaliseringsalternativ B, område vid Äspet sydost om Säve samhälle och Svensby	36
3.3.3 Lokaliseringsalternativ C – Ingebäck, väster om E6:an i Rödbo-Kärre	40
3.4 Samlad bedömning och slutsats	43

1 Jordbruksmarksinventering

1.1 Läge och markägoförhållanden

Inventeringsområdet ligger på nordvästra delen av Hisingen och omfattar Säve flygplats med omnejd. Castellum, som bland annat äger flygplatsfastigheten, är den största markägaren inom området. Inom området som studeras ingår även mark som ägs av Göteborgs Stad samt Fortifikationsverket och ytterligare ett par mindre privata fastigheter. Området som studeras är cirka 520 hektar.



Inventeringsområdet.

Mörkblå ytor avser kommunal mark, ljusblå fortifikationsverkets mark och övrig mark är privatägd.

1.2 Områdets historiska markanvändning

Inventeringsområdet har historiskt sett, fram till andra världskriget, i huvudsak använts som jordbruks- och betesmark. Ekonomiska kartan, tryckt 1936, visar sannolikt ett "odlingsmaximum" i inventeringsområdet. Praktiskt taget all odlingsbar mark mellan bergshöjderna var då ianspråktagen som åker- eller betesmark och dylikt.



Ekonomiska kartan från 1930-talet med inventeringsområdet (blå figur)¹



Ekonomiska kartan från 1970-talet, efter att flygplatsen har byggts ut

I samband med andra världskriget byggdes flygplatsen för militärt ändamål ut centralt inom inventeringsområdet på åkermark. Norra och södra berget togs i anspråk för militär bebyggelse både ovan och under mark. Flygflottiljen lades ned 1969, och 1976 påbörjades arbetet med att ta över allmänflyget av Göteborgs storflygplats - Landvetter.

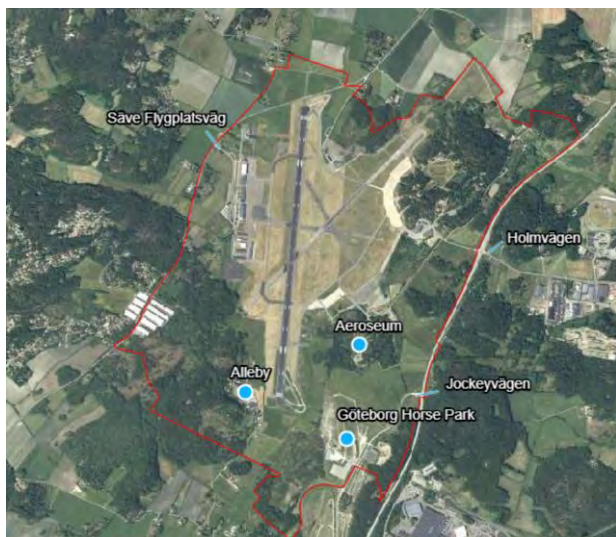
1984 började flygplatsen anpassas för tyngre luftfart, bland annat förlängdes banan med cirka 400 meter. Flygplatsområdet innefattade även en stor del av Säve Depå (Åsby 7:2) genom ett avtal med flygplatshållaren efter att militärdelen avvecklades helt 2006. 2015 stängdes flygplatsen för linjetrafik på grund av bärighetsproblem i taxebanor och uppställningsytor. Fram till 2017 såg flygplatsområdet ut enligt bilden nedan enligt uppgift från flygplatschefen.



Uppskattat utbredningsområde för flygplatsområdet fram till 2017

I vissa delar av inventeringsområdet är det, trots flygplatsens etablering, tydligt att marken har fortsatt att brukas. Detta gäller exempelvis i de östra delarna (söder om infarten vid Holmvägen ner till Jockeyvägen samt en bit söder om Aerozeum), söder om rullbanan samt området söder om infarten vid Säve Flygplatsväg/väster om terminalområdet. Vid Alleby, på vars före detta ägor stora delar av flygplatsen en gång anlades, pågår en ridverksamhet med tillhörande betes- och rasthagar i anslutning till gårdsbildningen.

Vegetationen har inom flygplatsområdet på de öppna ytorna mellan och runt om rull- och taxebanor¹ hållits nere. I huvudsak har detta skett genom maskinklippning. På flygplatsfastigheten i utkanterna av flygplatsområdet, men också delvis inom det vid rullbanan, finns information om att mark periodvis upplåtits som jordbruksmark när det utifrån flygplatsområdets funktion har varit möjligt.



Ortofoto från 2008

Flygplatsområdets utbredning har sedan den reguljära trafiken upphörde minskat något. Utöver det finns det byggnader och hangarer, idag främst väster om rullbanan, som är kopplade till flygplatsverksamheten. Här inhyses bland annat samhällsviktiga blåljusverksamheter men också verksamheter för flygutbildning och föreningar kopplade till flygverksamhet. Även Aeroseums museiverksamhet använder rullbanan vid events.



Rullbanans framtida utbredning med säkerhetsavstånd.

1.3 Metod och avgränsning

Jordbruksmark är ett samlingsnamn för åkermark och betesmark. I begreppen åkermark och betesmark ingår olika undergrupper som exempelvis slåtterängar

¹ Med taxebanor avses de tvärgående hårdgjorda ytorna som ansluter till rullbanan

och ängsmark. Stadsbyggnadskontoret har valt att även räkna in ytor för brukning som är kopplade till viss hästverksamhet. Mark som är kopplad till hästverksamhet, i det avseende marken används för bete eller foderproduktion till hästar, har av stadsbyggnadskontoret bedömts uppfylla rekvisiten för brukningsbar jordbruksmark. Detta då stadsbyggnadskontoret ser att hästarna relativt enkelt kan bytas ut mot andra djurslag som mer tydligt är kopplade till livsmedelsproduktion.

Ytor som redovisas i denna rapport är inte inmätta med meterprecision, således kan viss avvikelse förekomma. Ytsammanställningar har avrundats på hektar (ha) nivå.

Enligt äldre rättspraxis har fastighetstaxeringen varit en avgörande faktor som styrt huruvida mark har bedömts vara brukningsvärd jordbruksmark eller inte. På senare tid har domstolspraxis förtydligat definitionen. Domstolen har tryckt på att frågan om vad som utgör *brukningsvärd jordbruksmark* och i Miljöbalkens bestämmelses² mening i högre grad ska bedömas med utgångspunkt i markens läge, dess beskaffenhet och övriga omständigheter. Fastighetstaxeringen utgör endast en omständighet som ska beaktas i bedömningen.

Stadsbyggnadskontoret har utifrån den nya domstolspraxisen³ tolkat att följande frågor behöver besvaras kring markens förhållande för att avgöra om marken är att betrakta som brukningsvärd jordbruksmark eller ej:

Är marken taxerad som jordbruksfastighet?

Även om vikten av taxeringsfrågan kan sägas ha minskat, är den fortfarande en omständighet att beakta. En fastighets taxering säger exempelvis även något om en fastigheten kan sägas ingå i ett sammanhängande jordbrukslandskap, förutsatt att flera intilliggande fastigheter att taxerade på samma vis.

Har marken erhållit jordbruksstöd?

Har marken erhållit jordbruksstöd är det en stark indikation på att marken brukas och att den därmed är brukningsvärd. Stadsbyggnadskontoret eller kommunen i övrigt har ingen egen data på om mark har erhållit jordbruksstöd, utan frågan har fått ställas till länsstyrelsen. Stadsbyggnadskontoret har erhållit data från länsstyrelsen de senaste 15 åren, som vilket vid tillfället var perioden 2005-2020.

Har marken brukats i närtid?

Svaret på om marken har brukats i närtid tar avstamp i resultatet av föregående fråga om *marken har erhållit jordbruksstöd*.

Det kan finnas mark som inte har erhållit jordbruksstöd men som likväl kan ha brukats i närtid. Stadsbyggnadskontoret har därför frågat främst de största markägarna⁴ och i viss mån arrendatorerna eller brukarna av marken⁵ inom inventeringsområdet vilken mark som har brukats eller brukas under denna tidsperiod. Det förefaller inte idag eller historiskt ha funnits några formella avtal

² 3 kap. 4 § Miljöbalken

³ Domar i urval: MÖD P 8347-19, P 7885-19, P 10437-19

⁴ Här kommunen och Castellum

⁵ Här Göteborg Horse Park och Alleby ridskola

mellan fastighetsägaren till flygplatsen och de lantbrukare som kan ha brukat marken på flygplatsfastigheten i anslutning till flygplatsområdets utbredning. Kommunen har genom arrendeavtal för sin mark ett bättre historiskt underlag.

Uppgifter om Alleby ridskolas verksamhet med avseende brukning av jordbruksmark inom inventeringsområdet har inte till fullo kommit stadsbyggnadskontoret till handa. Detta gäller framför allt den typen av brukning som inte har varit formaliserad genom arrendeavtal eller genom andra avtal med annan markägare inom inventeringsområdet. Stadsbyggnadskontoret har därför, genom studier av ortofoton för åren 2006-2021⁶ i de södra delarna av inventeringsområdet, gjort vissa antaganden angående Alleby ridskolas verksamhet. På ortofoton syns tydligt betande djur och inhägnader på avgränsade ytor väster och söder om rullbanan, varför dessa ytor har lagts till i resultatet på denna fråga. Avgränsade ytor söder om Aero세umberget har efter motsvarande granskning lagts till då de uppenbart har brukats som jordbruksmark.

Vidare har slutsatser från nyligen framtagen kulturmiljöinventering⁷, i vilken det finns en landskapsbeskrivning, arbetats in. I denna har marken klassificerats utifrån åkermark, betesmark, fd åkermark och mager betesmark vilka samtliga är markslag som faller under begreppet jordbruksmark.

Sammanlagda data från dels Park- och naturförvaltningen (från 2017/2018) och dels en inventering från Naturvårdsverket (2008) där marken har klassificerats utifrån åkermark, betesmark och äng har också arbetats in i resultatet.

Data från Jordbruksverkets blockdatabas, där marken kategoriserats utifrån olika typer av åker- och betesmark, har också arbetats in i resultatet.

Stadsbyggnadskontoret har inte kunnat uttolka vad som i tid avses med ”närtid” i domstolens domar. Eftersom stadsbyggnadskontoret, på grund av viss underlagsbrist som beskrivits ovan, har funnit det svårt att gå långt tillbaka i tiden har stadsbyggnadskontoret valt att definiera närtid på en tidshorisont om 15 år tillbaka i tiden (2005-2020).

Är marken lämplig avseende kvalitet?

Utifrån kvalitetsperspektivet har stadsbyggnadskontoret valt att titta på den gradering som fd Lantbruksstyrelsen (nu Jordbruksverket) gjorde på 1970-talet, trots att den har vissa brister. Stadsbyggnadskontoret gör dock i mångt och mycket antagandet att om marken brukats (eller fortfarande brukas) i närtid så har marken en tillräcklig kvalitet ur ett produktionshänseende för att det ska vara värt för en lantbrukare att bruka marken.

Utifrån kvalitetsperspektivet har Stadsbyggnadskontoret även tittat på Jordbruksverkets stödverktyg, *Kommunens arbete med jordbruksmarkens värden* från 2015. I denna vägledning föreslås ett antal aspekter som kan specificeras och relateras till brukningsvärdet, vilka beskrivs mer ingående under avsnittet 1.4.4.2 .

⁶ 2005 års ortofoto saknas i Stadsbyggnadskontorets GIS-system. Därför har 15-årsperioden 2006-2021 valts.

⁷ Kulturmiljöinventering för program för Säve, 2021-06-24, Cowi och Acanthus för Castellum

Då det sedan tidigare är känt att det förekommer omfattade PFAS-föroreningar inom inventeringsområdet har stadsbyggnadskontoret valt att belysa föroreningsfrågan ur ett kvalitetsperspektiv.

Är marken lämplig avseende läge och är markförhållandena rimliga?

Med lämplig avseende *läge* avses här om marken är en del av ett sammanhängande jordbrukslandskap. Frågan studeras utifrån pågående markanvändning och utifrån om marken har brukats i närtid.

Med *rimliga* markförhållanden avses öppen mark som inte består av stenimpediment, berg, eller skog.

Bebyggda jordbruksfastigheter kan ur ett brukningshänseende vara viktiga för intilliggande jordbruksmark då exempelvis djurstallar eller jordbruksmaskiner kan rymmas här. Även om de bebyggda jordbruksfastigheterna inte utgörs, helt eller delvis, av brukningsvärd jordbruksmark har stadsbyggnadskontoret i denna utredning valt att låta de bebyggda och öppna ytorna för dessa fastigheter ingå i detta skikt. Detta är dock inte en praxis som domstolen hittills har föreskrivit genom domar.

Är marken juridiskt sett ianspråktagen för annat ändamål?

I en aktuell dom⁸ har det konstaterats att den rättsligt fastställda användningen i en lagakraftvunnen detaljplan är överordnad hur marken har använts historiskt och hur den faktiskt används vid en viss tidpunkt. 3 kap. 4 § MB förefaller då inte utgöra ett hinder mot ett antagande av en ny detaljplan även med annat innehåll än den ursprungliga detaljplanen. Således är redan detaljplanelagd mark (på jordbruksmark) att betrakta som redan ianspråktagen mark.

Även bebyggelse eller anläggningar och nyligen lämnade bygglov för bebyggelse ej kopplad till jordbruk undantas.

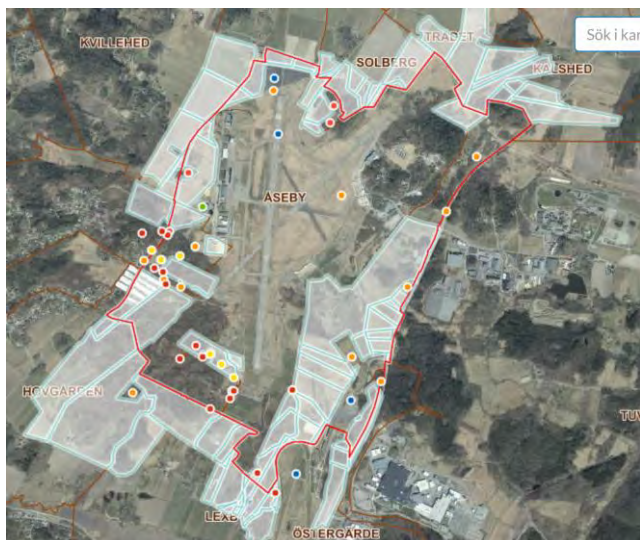
Resultatet på frågorna kommer att redovisas fråga för fråga. Den slutgiltiga bedömningen av den övergripande frågan *om marken är att betrakta som brukningsvärd jordbruksmark* är dock en sammanvägning av ovanstående delfrågor.

1.4 Resultat av inventeringen

1.4.1 Är marken taxerad som jordbruksfastighet?

Uppgifter om fastighetstaxering är hämtade från fastighetsregistret under hösten 2021. Vid framtagandet av uppgifterna har fokus främst legat på fastigheter som ingår i inventeringsområdet. I vissa fall löper en och samma fastighets gränser både inom och utanför inventeringsområdet. Jordbruksfastigheter utanför inventeringsområdet men som ligger i nära anslutning till taxerade jordbruksfastigheter inom inventeringsområdet redovisas i viss mån också.

⁸ MÖD P 6258-20



Redovisning av fastighetstaxeringar inom inventeringsområdet (röd linje) samt i viss mån angränsande fastigheter utanför området.

Fastigheter markerade med ljusblå linjer var vid undersökningstillfället taxerade som jordbruksfastighet i någon mån (typkod **110**, *Lantbruksenhet, obebyggd*, **120**, *Lantbruksenhet, bebyggd*, **122**, *Lantbruksenhet, bebyggd med ekonomibyggnad*). Fastigheter markerade med röd punkt saknar uppgifter om taxering enligt fastighetsregistret. Fastigheter markerade med gul punkt avser småhusenhet. Fastigheter markerade med grön punkt avser hyreshus, lokaler. Fastigheter markerade med blå punkt avser specialenhet (typkod **829** *kommunikationsbyggnad* samt **824** *bad, sport, idrott*). Fastigheter markerade med orange prick avser olika typer av industrienheter (typkod **433**, **499**, **498**).

1.4.2 Har marken erhållit jordbruksstöd?

På kartbilden nedan illustreras de markområden som har erhållit stöd under tidsperioden 2005-2020 i olika gröna nyanser. Ju mörkare grön desto närmare i närtid (årtalsmässigt) har stöd erhållits.



Ytor som har erhållit jordbruksstöd under tidsperioden 2005-2020. Ju mörkare grön nyans ytorna har, desto mer nyligen har stöd erhållits.

1.4.3 Har marken brukats i närtid?

Under avsnittet 1.3 *Metod och avgränsning* beskrivs vilken data som vägts in i resultatet. De olika underlagen sammanfaller på ytorna i stora drag, viss diskrepans finns, men den är relativt liten. Resultatet redovisas i bilden nedan.

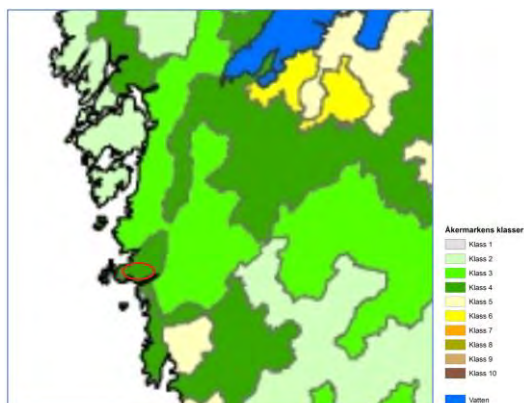


Rosamarkerade ytor har nyttjats för jordbruksverksamhet under en 15-årsperiod

1.4.4 Är marken lämplig avseende kvalitet?

1.4.4.1 Gradering av jordbruksmark

På 1970-talet graderades Sveriges åkermark översiktligt av Lantbruksstyrelsen (idag Jordbruksverket). Att graderingen är gjord på en översiktlig nivå, kan innebära att lokala variationer av åkermarkens beskaffenhet kan variera. Graderingen av jordbruksmarken har utgått ifrån markens produktionsförmåga ur växtodlingssynpunkt. Åkermarken har graderats från klass 1-10, ju högre klass desto större är områdets betydelse för jordbruksproduktionen. Sett över landet är jordbruksklass 3 i särklass vanligast, tätt följt av klass 4.⁹



Utsnitt ur graderingskartan. Hisingen är markerad med röd ring.¹⁰

⁹ [akerklassificering_19710211.pdf \(wordpress.com\)](#)

¹⁰ [Gradering av åkermark: Var finns klass 10 jordarna? | Jordbruket i siffror \(wordpress.com\)](#)

Inom Göteborgs kommun är åkermarken enligt graderingskartan klassad som klass 3 och 4. Översiktligt bedömt är klass 4 något mer vanligt förekommande än klass 3 utifrån kartan ovan. Hisingen, där inventeringsområdet är lokaliserat, har klassats som 4.

Den 10-gradiga skalan som använts under lång tid har många brister och Jordbruksverket konstaterar på sin hemsida att man inte bör använda den längre.

Således är det svårt att ingående värdera den aktuella jordbruksmarkens kvalitet med avseende på produktionsförmåga ur ett växtodlingshänseende. Det kan dock konstateras att eftersom delar av marken¹¹ fortfarande brukas (eller har brukats inom en 15 års-period) så torde marken ha en tillräcklig produktionsförmåga ur ett växtodlingshänseende för att det för en lantbrukare ska vara rimligt att bruka marken.

1.4.4.2 *Jordbruksverkets stödverktyg, Kommunens arbete med jordbruksmarkens värden*

Jordbruksverket har tagit fram ett stödverktyg, *Kommunens arbete med jordbruksmarkens värden* från 2015.¹² I denna vägledning föreslås ett antal aspekter som kan specificeras och relateras till bruksvärdet:

- Produktionsvärden (livsmedel, foder, bioråvaror, annat)
- Naturvärden (biologiska värden, biotoper)
- Sociala värden (rekreation, upplevelse, landskap)
- Kretsloppsvärden (kretsloppsfunktioner, rening av utsläpp, binda kväve, svavel, koldioxid)
- Landskapskaraktär/bild (kulturhistoria, miljövärden, naturvärden, sociala värden)

Att ingående värdera den aktuella jordbruksmarkens produktionsförmåga ur ett växtodlingshänseende är, som beskrevs i föregående avsnitt, inte helt enkelt. Stadsbyggnadskontorets bedömning i frågan framgår i föregående avsnitt.

En naturvärdesinventering¹³ har tagits fram för inventeringsområdet samt ytterligare ytor norr om inventeringsområdet. När det gäller förekomst av högre naturvärden (här räknat och förekommande klass 2-3 enligt NVI-standard) i anslutning till jordbruksmarken inom jordbruksmarksinventeringens utredningsområde¹⁴ har ett antal naturvärdesobjekt identifierats markerade A-F i bilden nedan. Samtliga har påtagligt eller högt naturvärden och består av typen ängs- och betesmark, med undantag för område D som utgörs av småvatten och

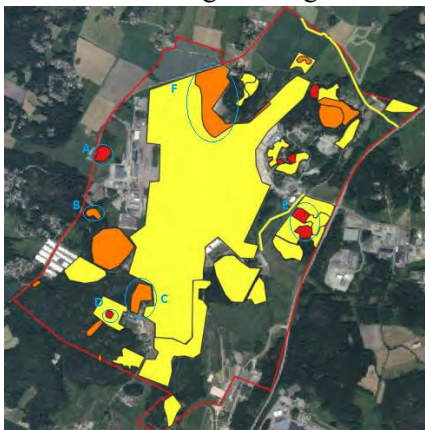
¹¹ Se föregående fråga om mark som har brukats i närtid

¹² [ovr358.pdf \(jordbruksverket.se\)](#)

¹³ Naturvärdesinventering för planprogram för Säve, 2020-11-12 reviderad 2022-10-25, Cowi, för Castellum

¹⁴ Observera att Naturvärdesinventeringens inventeringsområde är något större i de norra delarna jämfört med inventeringsområdet för jordbruksmarksinventeringen.

område F som utgörs av igenväxningsmark (buskrik fuktäng).



Rött=klass 2 (høgt naturvärde)

Orange=klass 3 (påtagligt naturvärde)

Gult=klass 4 (visst naturvärde)

Översiktskarta med naturvärdesobjekt.¹⁵

Flera biotopskyddsobjekt har identifierats i naturvärdesinventeringen. I bilden nedan redovisas de biotopskyddsobjekt (grön ring) som förekommer inom jordbruksmarksinventeringens inventeringsområde och som tangerar eller är kopplade till jordbruksmarken.

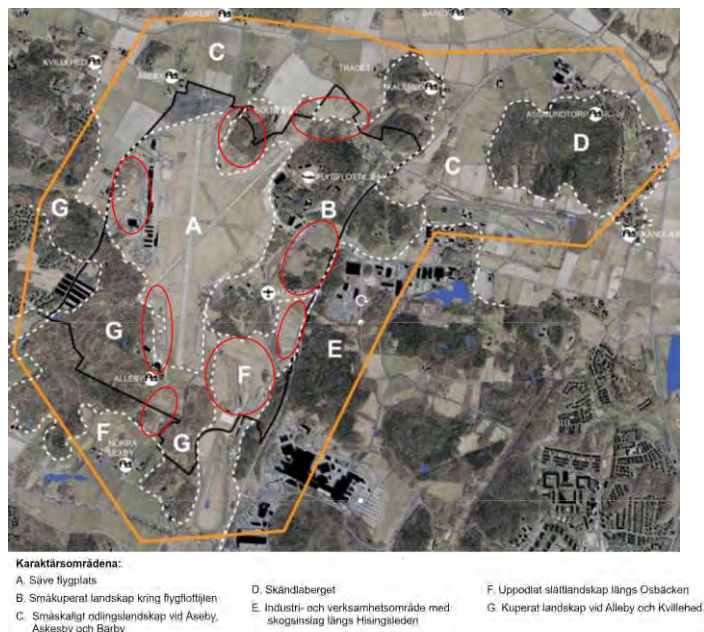


Biotopskyddsobjekt i norra respektive södra delen. Gult=stenmur, blått=dike/småvatten, grönt=allé, orange=åkerholme

När det gäller landskapskaraktär/bild och sociala värden kopplat till inventeringsområdet i stort så har frågan översiktligt studerats i ett särskilt kapitel, Landskapsbeskrivning, i den kulturmiljöinventering¹⁶ som tagits fram inom ramen för programmet. Landskapet har i utredningen delats in i olika karaktärsområden utifrån områdenas samlade egenskaper. Landskapets form, ekologiska funktioner, sociala värden och kulturhistoriska samband ligger till grund för identifiering och indelning av landskapskaraktärer. Gränserna mellan karaktärsområdena är inte definitiva utan ska snarare betraktas som övergångszoner. Indelningen redovisas på bilden nedan och redogörs i denna text främst utifrån jordbruksmarkens upplevelsevärden utifrån ett landskapsperspektiv och socialt perspektiv.

¹⁵ Bild hämtad från Naturvärdesinventeringen. Observera att Naturvärdesinventeringens inventeringsområde är något större i de norra delarna, jämfört med inventeringsområdet för jordbruksmarksinventeringen.

¹⁶ Kulturmiljöinventering för Program för Säve, 2021-06-24, framtagen av Accanthus och Cowi, beställd av Castellum



Karaktärsområden A-G inom vitstreckade ytor. Röda ringar illustrerar större områden som innehåller ytor som brukats i närtid (och som inte har bebyggts under tiden).¹⁷

Stora delar av område A domineras av flygplatsområdets historiska utbredning. Här inkluderas den enklav av brukad mark som ligger mellan Kongahällavägen och det idag bebyggda flygplatsområdet. Upplevelsevärde av den faktiska jordbruksmarken, både ur landskapsbildsperspektiv och ur ett socialt perspektiv, från Kongahällavägen är ytterst begränsad och upplevs mest som impedimentmark mellan Kongahällavägen och bebyggelsen kopplad till flygplatsen. I områdets södra delar, som utgörs av en bebyggd lantbruksfastighet är det tydligare att det rör sig om ett jordbrukslandskap.

Område B domineras till sin karaktär av spåren från flygflottillen. I område B, strax öster om rullbanans norra ände, finns en bebyggd jordbruksfastighet med ett häststall och tillhörande hage/paddock som hänger ihop med jordbruksfastigheten som ligger norr om byggnaden, strax utanför inventeringsområdet. Hästverksamheter har normalt ett högt socialt värde för den ridsportintresserade allmänheten.

Jordbruksmarken i nordöstra delen av inventeringsområdet, som ligger inom karaktärsområde B och C upplevs främst från Kongahällavägen i norr och utgör här en del av den sydliga gränsen av det stora odlingslandskapet här. Odlingslandskapet här, som i huvudsak ligger utanför inventeringsområdet har stora visuella upplevelsevärden.

Jordbruksmarken inom område B i öster består av både öppen och mer busk- och trädbeklädd mark och delen som ligger söder om infarten vid Holmvägen betas idag av kor. Söderifrån sett från Hisingsleden, ligger jordbruksmarken här dolt på grund av kuperad mark och vegetation mot leden, men är vid infarten vid Holmvägen något mer synligt då landskapet är mer öppet här. Upplevelsen av jordbruksmarken är främst tydlig inifrån inventeringsområdet och på nära håll. Jordbruksmarken här är idag tillgänglig för allmänheten såtillvida att man

¹⁷ Bild hämtad från Kulturmiljöinventering för Program för Säve, 2021-06-24, framtagen av Accanthus och Cowi, beställd av Castellum

kan ta sig in till området och uppleva den. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det främst är besökare på väg till Aerozeum som upplever den.

Område F är desto synligare utifrån från Hisingsleden jämfört med föregående område, om än inte i sin helhet på grund av en skymmande långsträckt vegetationsklädd höjd i söder. Vid Jockeyvägen finns en längre siktlinje som sträcker sig över rullbanan och möter höjden väster om rullbanan och intrycket av området är att det är ett tydligt, större sammanhängande jordbrukslandskap, även om det inte i alla delar faktiskt har den användningen då rullbanan ligger här. Alleby skymtar i slutet av änden på siktlinjen vid foten av höjden som ligger här. Från Jockeyvägen och söderut, finns det för den hästintresserade allmänheten stora sociala värden kopplade till jordbruksmarken då Göteborg Horse Park huserar här. Området här är inte alltid allmänt tillgängligt i dagsläget på grund av att infarten till Jockeyvägen ofta är stängd.

Område G utgörs i stort av skogsområden i en kuperad terräng. Vid foten av den största höjdens östsida, väster om rullbanan södra ände, ligger den utpekade kulturmiljön Alleby där det också ligger en hästgård med tillhörande ridstigar. För den hästintresserade allmänheten finns även här stora sociala värden, vilka är kopplade till den brukade marken inom området eftersom verksamheten åtminstone delvis behöver den för sin funktion. Från Kongahällavägen upplevs inte jordbruksmarken då den ligger dold bakom höjden. Området söder om Alleby och söder om rullbanan, som är jordbruksmark, är utpekad i översiktsplanen som värdefullt natur- och friluftsområde.

Inventeringsområdet har varit och är fortfarande ett relativt stängt område till följd av flygplatsverksamheten och den tidigare militära verksamheten. Inventeringsområdet är bullerstört från flygverksamheten och trafikbuller från främst Hisingsleden i öster och i viss mån från Kongahällavägen i de delar av området i väster där landskapet är öppet mot vägen. Stadsbyggnadskontoret bedömer att jordbruksmarken i de södra delarna, där hästverksamhet pågår, har det högsta sociala värdet inom inventeringsområdet och då främst för den del av allmänheten som har ett hästintresse. Jordbruksmarken söder om rullbanan är ett värdefullt natur- och friluftsområde och bedöms därmed inneha ett socialt värde för den bredare allmänheten.

När det gäller jordbruksmarkens kretsloppsvärden har inte frågan studerats för den specifika marken. Utöver produktion av grödor och bete för djur bidrar jordbruksmark generellt till flertalet ekosystemtjänster, vilket även den aktuella marken här antas göra i form av exempelvis koldioxidbindning i marken, rening av utsläpp, buffring av vattenmassor med mera.

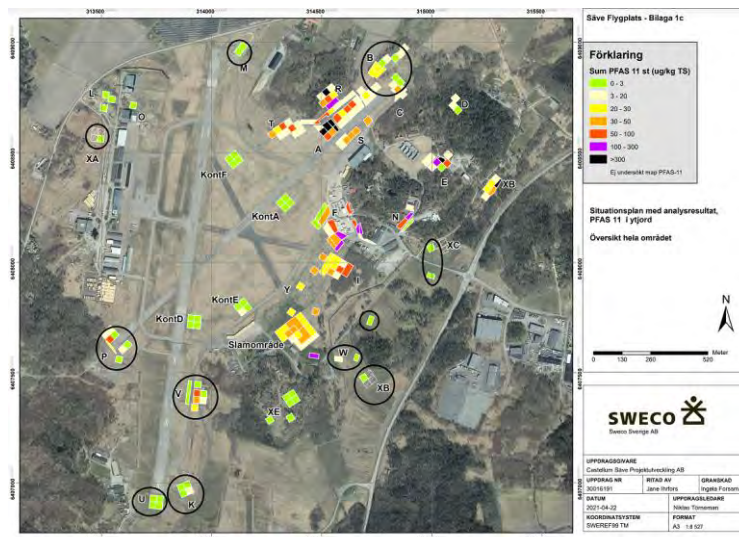
1.4.4.3 Förorenad mark

Stadsbyggnadskontoret vill belysa ytterligare en aspekt med avseende på jordbruksmarkens kvalitet. Inom inventeringsområdet förekommer förorenad mark. Förorenad mark inom inventeringsområdet har utretts på en översiktlig nivå utifrån historisk användning. Det är känt att det bland annat förekommer PFAS inom inventeringsområdet, då det har bedrivits brandsläckningsövningar med brandskum som innehåller ämnet.

PFAS¹⁸-ämnen är hälso- och miljöfarliga. Studier har visat att PFAS-ämnen kan påverka immunförsvaret, födelsevikten, kolesterolhalten i blodet och leverenzymerna. Flera av ämnena bioackumuleras och är toxiska. Det är känt att PFAS kan tas upp av växter och att ämnet sedan sprids till djur och människor som äter dem. Kunskapen om hur PFAS tas upp i livsmedel är dock bristfällig och Naturvårdsverket har tillsammans med Jordbruksverket och Livsmedelsverket fått i uppdrag av regeringen att utreda frågan. Det kan nämnas att de riktvärden för PFAS/PFOS som nu finns framtagna för livsmedel kommer att sänkas eftersom europeiska livsmedelsverket bedömt att halterna som är acceptabla i livsmedel behöver sänkas. Statens geotekniska institut jobbar nu med att ta fram nya och lägre riktvärden för detta.

Enligt Naturvårdsverket är jordbruksmark att betrakta som känslig markanvändning. För PFOS, som är ett ämne som ingår i PFAS, är det preliminära riktvärdet 0-3 µg PFOS/kg (torrsubstans) för känslig markanvändning. Preliminära riktvärden ska användas på samma sätt som Naturvårdsverkets generella riktvärden. Riktvärdena är inte juridiskt bindande, men de syftar till att ange en föroreningshalt i mark som inte ger oacceptabla hälsoeffekter eller oacceptabla negativa effekter på miljön. Naturvårdsverkets beräkningsmodell för riktvärden är inte specifikt framtagna för jordbruksmark. I fallet med jordbruksmark så kan det vara lämpligt att riskerna bedöms genom en platsspecifik bedömning utförd av expertis på området eftersom antagandena som använts vid framtagandet av de generella riktvärdena kan behöva justeras för att motsvara förutsättningarna vid livsmedelsproduktion i stor skala.

Under 2021 genomförde Sweco, på uppdrag av Castellum, en markmiljöundersökning med avseende på förekomst av PFAS i marken. PFAS-föreningar förekommer bland annat direkt eller i nära anslutning till mark (ytjord) som brukas eller nyligen har brukats, vilket bilden nedan visar. Nuvarande gränsvärde för PFAS kopplat till känslig markanvändning överskrids dock inte i alla punkter (gröna rutor), men i punkterna P, K, V, W och B överskrids riktvärdet. Inventeringsområdet kommer att utredas ytterligare med anledning av förorenad mark. Således kan ytterligare markområden komma visa sig vara förorenade.



PFAS förekommer inom inventeringsområdet. De inringade områden avser områden där marken brukas eller nyligen har brukats som jordbruksmark direkt eller i nära anslutning.

Trots att PFAS-föroreningar förekommer i jordbruksmark kan Stadsbyggnadskontoret inte med någon säkerhet dra slutsatsen att den PFAS-förorenade jordbruksmarken är olämplig att bruka. Detta då det i nuläget inte kan göras några generaliserande antaganden om i vilken grad växtligheten på den förorenade jordbruksmarken i Säve tar upp PFAS-föroreningarna ur marken. För kunskap om detta skulle det krävas laboratorieanalyser av grödan samt en riskbedömning av spridning i den fortsatta näringskedjan till djur och människor.

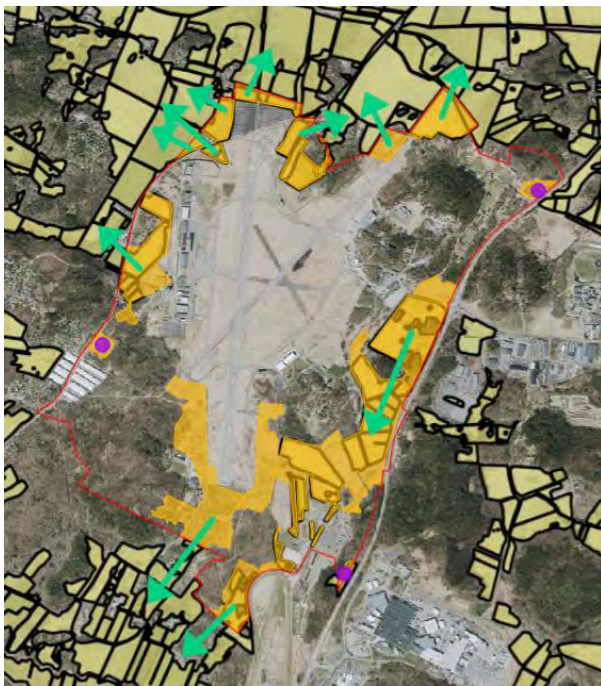
1.4.5 Är marken lämplig avseende läge och är markförhållandena rimliga?

Med lämpligt avseende läge avses att marken ingår i ett sammanhängande jordbrukslandskap som brukats. Denna analys har haft resultatet från avsnittet *om marken har brukats i närtid* som utgångspunkt.

Det finns markförhållanden som gör att jordbruksmarken fragmenteras och tappar koppling till ett sammanhängande jordbrukslandskap. Sådana förhållanden är exempelvis kuperade höjder och barriärskapande infrastruktur (större vägar och rullbana). Helt eller delvis bebyggda fastigheter/markområden som, enligt kändedom, idag är kopplade till jordbruksverksamhet har i vissa fall tillåtits ingå i det sammanhängande jordbrukslandskapet då de kan vara en förutsättning för brukandets funktion¹⁹ eller viktiga ur ett sammanhangsperspektiv. Även om de bebyggda jordbruksfastigheterna inte utgörs, helt eller delvis, av brukningsvärd jordbruksmark har stadsbyggnadskontoret i denna utredning valt att låta de bebyggda och öppna ytor för dessa fastigheter ingå i detta skikt.

¹⁹ Bebyggda jordbruksfastigheter kan ur ett brukningshänseende vara viktiga för intilliggande jordbruksmark då exempelvis djurstallar eller jordbruksmaskiner kan rymmas här.

Bilden nedan redovisar den mark inom inventeringsområdet som utifrån sitt sammanhang och läge är att betrakta som ingående i ett sammanhängande jordbrukslandskap. Flertalet av de utpekade ytorna inom inventeringsområdet har sitt sammanhang med ytor som ligger utanför inventeringsområdet, andra ytor är i huvudsak kopplade i sammanhang inom inventeringsområdet.



*Ljusgula ytor =
jordbruksblock*

*Mörkgula ytor =
ytor som nyligen har
brukats.*

*Turkosa pilar =
kopplingar till
sammanhängande
jordbrukslandskap*

*Lila punkter =
ytor som nyligen har
brukats utan koppling
till ett sammanhängande
jordbrukslandskap.*

Som bilden ovan visar hänger jordbruksmarken förvisso fortfarande i huvudsak ihop, men bitvis är sammanhanget skört om man jämför med den ekonomiska kartan från 1930-talet på sidan 6. Flygplatsverksamheten har medfört stor påverkan i detta avseende.

1.4.6 Är marken juridiskt sett ianspråktagen för annat ändamål?

Enligt domstolspraxis²⁰ är den rättsligt fastställda användningen i en lagakraftvunnen detaljplan överordnad hur marken har använts historiskt och hur den faktiskt används vid en viss tidpunkt. 3 kap. 4 § MB förefaller då inte utgöra ett hinder mot ett antagande av en ny detaljplan även med annat innehåll än den ursprungliga detaljplanen.

Inom inventeringsområdet är förhållandevis lite mark detaljplanlagd, vilket redovisas i bilderna nedan. I sydöstra området finns det två detaljplaner, en för idrottsändamål och en för ridsportsverksamhet. Detaljplanen direkt öster om Aeroseum har inte genomförts till skillnad från detaljplanen söder om den föregående.

Stadsbyggnadskontorets bedömning utifrån denna praxis är således är dessa ytor redan ianspråkstagna och ska därmed inte betraktas som brukningsvärd jordbruksmark enligt 3 kap. 4 § MB.

²⁰ MÖD P 6258-20

Detta innebär att ytorna nordöst om Aeroseumberget tappar sin tidigare tydliga koppling till det sammanhängande jordbrukslandskapet.



Detaljplanelagda ytor (bruna figurer) inom inventeringsområdet

Det finns ytterligare markförhållanden som gör att vissa markområden, trots att de har brukats i närtid, inte längre kan anses vara rimliga att bruka. Sådana förhållanden är nytillkommen bebyggelse av byggnader eller anläggningar, samt nyligen lämnade bygglov för bebyggelse som ej är kopplade till jordbruksverksamhet. Dessa ytor kan inte längre betraktas vara brukningsvärd jordbruksmark och utgår därför. Ytorna berör solcellsparken i nordvästra inventeringsområdet och en mindre yta vid terminalområdet samt vid Aeroseum. Ytorna som utgår redovisas under nästa rubrik.

1.5 Samlad bedömning och resultat

Som inledningsvis nämndes under metodavsnittet är det inte endast en av delfrågorna ovan som avgör vilka markområden inom inventeringsområdet som är att betrakta som brukningsvärd jordbruksmark, utan det är en sammanvägning av resultatet på respektive fråga. Stadsbyggnadskontoret har däremot låtit frågan om marken har brukats i närtid väga särskilt tungt, då flera domar särskilt har pekat på denna faktor.

Stadsbyggnadskontoret har övervägt att sortera bort ytor som sett ur ett sammanhangsperspektiv ligger isolerade, men då marken trots till synes försvårande omständigheter har fortsatt brukas på sådana platser inom området har stadsbyggnadskontoret inte tagit bort dem i resultatet och den samlade bedömningen. Stadsbyggnadskontoret har inte heller valt att ta bort de ytor som brukas eller har brukats i närtid som innehåller PFAS-föreningar. Ytor som har en pågående igenväxning har inte heller sorterats bort.

Stadsbyggnadskontoret har i denna utredning valt att redovisa vissa bebyggda jordbruksfastigheter som brukningsvärd jordbruksmark, trots att de bebyggda jordbruksfastigheterna inte utgörs, helt eller delvis, av brukningsvärd jordbruksmark pga bebyggelsen. Ställningstagandet bygger på tanken om att bebyggelsen kan, ur ett brukningshänseende, vara viktiga för intilliggande jordbruksmark då exempelvis djurstallar eller jordbruksmaskiner kan rymmas här men också för att påvisa jordbrukslandskapets sammanhang i högre grad.

Detta är, som tidigare har nämnts, inte en praxis som domstolen hittills har föreskrivit.

I det samlade resultatet har mark som ur juridiskt hänseende är ianspråktagen genom detaljplan sorterats bort. Det samma gäller tillkommen bebyggelse samt nyligen lämnade bygglov som ej är kopplade till jordbruksverksamhet.

Den samlade bedömningen av vilka ytor som är att betrakta som brukningsvärd jordbruksmark redovisas i bilden nedan. Storleksmässigt handlar det om totalt cirka 97 ha mark.



Gröna ytor bedöms vara brukningsvärd jordbruksmark

1.6 Förutsättningar för jordbruksmarkens framtida möjliga brukande

På stadens mark har det inom området funnits en tradition av att formellt arrondera ut marken för jordbruksändamål. Med några undantag är all kommunalägd jordbruksmark utarrenderad inom programområdet. På den privatägda marken saknas det enligt fastighetsägarna arrendavtal idag och sedan långt tillbaka i tiden eller har aldrig förekommit. För den statliga marken inom inventeringsområdet har det funnits ett arrendavtal på den lilla fastigheten som ligger söder om Holmvägen fram till 2013. För den större fastigheten norr om Holmvägen har det aldrig funnits något arrendavtal.

Det är hög efterfrågan på jordbruksmark från lantbrukare verksamma inom kommunen. Utifrån den stora efterfrågan rörande arrondering av jordbruksmark från lantbrukare i kommunen på kommunal mark, bedömer stadsbyggnadskontoret att samtliga markägare sannolikt inte skulle ha några svårigheter i att arrendera ut marken för jordbruksändamål.

Det är upp till respektive fastighetsägare att välja om de i framtiden vill arrondera ut marken eller på informellt sätt upplåta marken för brukning. Med undantag för några enstaka privata fastighetsägare inom inventeringsområdet har fastighetsägarna ingen avsikt att i egen regi driva jordbruksverksamhet. Tvärtom finns en vilja att utveckla marken för annat ändamål.

Andelen mark som saknar formella jordbruksarrenden utgör sammantaget en inte oväsentlig andel av den totala brukningsvärda jordbruksmarken. Sammantaget motsvarar ovanstående dessa ytor ca 47 ha av programmets 97 ha brukningsvärda jordbruksmark.



Brukningsvärd jordbruksmark (röda ytor) inom inventeringsområdet utan formella jordbruksarrende. Gröna ytor har jordbruksarrende eller arrende som är kopplat till hästverksamhet eller skötselavtal avseende slåtteräng på kommunal mark. Vidare ingår enstaka mindre privata jordbruksfastigheter samt de ytor som Alleby ridskola har ett formellt avtal om nyttjande med Castellum i detta skikt.

2 Bedömning av väsentligt samhällsintresse

2.1 Begreppet väsentligt samhällsintresse

Det finns ingen tydlig definition av begreppet "väsentligt samhällsintresse" vilket öppnar upp för många olika tolkningar. Enligt Jordbruksverkets vägledande skrift "Kommunens arbete med jordbruksmarkens värden – ett stödverktyg" anges att man för att underlätta en värdering av samhällsintresset bör beskriva den tänkta förändringen i förhållande till intressets omfattning rent geografiskt och/eller politiskt. Det vill säga att det bör specificeras på vilken nivå man har nytta av den planerade förändringen.

2.2 Bedömning

Göteborg fungerar som tillväxtmotor och kärna för hela regionen. En stark kärna är en förutsättning för att Göteborg och regionen ska fortsätta ha en god tillväxt. Ju starkare den regionala kärnan är, desto bättre blir möjligheterna för

tillväxt inom kärnan och i orterna runt omkring. En väl fungerande arbetsmarknad med hög sysselsättning är en förutsättning för en uthållig tillväxt och välfärd. Inom vissa branscher, tex fordonsindustrin, har Göteborg som tillväxtmotor betydelse även på ett nationellt plan. Även Göteborgs funktion som Skandinavians största hamn har motsvarande betydelse långt utanför regionen.

Inom kommunen finns en mycket hög efterfrågan på ny verksamhetsmark och staden har i nuläget svårt att tillhandahålla sådan mark. I den nyligen antagna översiktsplanen anges en bedömning om att åtminstone 2 miljoner kvadratmeter verksamhetsmark behöver tillkomma under kommande 10 årsperiod. Business Region Göteborg (BRG) bedömer²¹ att det finns ett stort glapp mellan efterfrågan och utbud på fastighetssegmentet industri och logistik i Göteborgsregionen. Efterfrågan på kort (0-5 år) och lång (6-15 år) sikt bedöms som stor, medans utbudsökningen är återhållsam. Grovt bedömer BRG att ytterligare 4-8 miljoner kvadratmeter mark skulle behöva tillgänggöras i Göteborg, Kungälv, Mölndal och delar av Härryda till år 2035 och BRG:s rekommendation är att yta för sådan mark skyndsamt behöver tas fram då 1000-tals jobb står och väntar på att få komma till Göteborgsregionen.

Programmets inriktning är att behålla flygplatsens funktion med en rullbana i full längd, förtäta befintligt verksamhetsområde samt att tillskapa ytterligare ny verksamhetsmark i området. Sammantaget kommer ett större sammanhängande verksamhetsområde kunna växa fram här, som kommer ha möjlighet att erbjuda plats för större etableringar och/eller verksamheter som har fördelar av att samlokaliseras ur olika perspektiv.

Stadsbyggnadskontoret ser ur flera perspektiv det som viktigt att samlokalisera verksamheter. Att utveckla nya verksamhetsområden är ofta förenat med stora kommunala kostnader. En utbyggnadsprincip som bygger på en mer sammanhållen stad ger exempelvis förutsättningar för ett gemensamt nyttjande av tekniska system som VA-ledningar/dagvattensystem, väginfrastruktur och kollektivtrafiksystm. Vidare handlar det om att minska omgivningspåverkan genom att koncentrera störande verksamheter istället för att sprida ut dem och dess omgivningspåverkan.

Den föreslagna utvecklingen av programområdet²² har stöd i gällande översiktsplan. Delar av programområdet är redan idag *pågående verksamheter* enligt gällande översiktsplan, men denna mark är sparsamt bebyggd och har stor förtätningspotential. Övriga delar inom programområdet pekas bland annat ut som *Förändrad markanvändning verksamheter* samt *Utredningsområde verksamheter* i gällande översiktsplan.

Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program (beslutat i KF 2018) tydliggör och stärker stadens samlade arbete gentemot näringslivet för att skapa goda förutsättningar för företagande med sikte på 2035. Programmets ambition är att minst 120 000 nya jobb ska skapas inom regionen. Även ett av målen i kommunens budget är att stärka och uppmuntra arbetsliv och näringsliv. I kommunens roll och ansvar för tillskapandet av nya arbetstillfällen ligger bland annat möjliggörandet för nya företagsetableringar. Ett viktigt verktyg i detta är den fysiska planeringen, vilken tillskapar mark för sådana etableringar. En av strategierna i det näringslivsstrategiska programmet för att uppnå önskad sysselsättningsstillväxt är att Göteborg ska erbjuda bra lokaler och verksamhetsmark i rätt lägen. För att underlätta näringslivets etablering och

²¹ "Näringslivets behov av mark och lokaler – Sammanfattande kunskapsunderlag för arbetet med att planera för tillväxt, BRG och Göteborgs stad, 2022

²² Vilket är det samma som jordbruksmarksinventeringens inventeringsområde

expansion, behöver Göteborgs Stad, tillsammans med Göteborgsregionen, planera för tillväxt, genom att skapa förutsättningar för fastighetsmarknadens aktörer att kunna utveckla lokaler för näringslivets behov, samt att i stadens planering erbjuda verksamhetsmark i lägen som stärker utvecklingen av en hållbar region. I kommunfullmäktiges budgetuppdrag, 2022, till byggnadsnämnden fick nämnden i uppdrag, tillsammans med berörda nämnder och styrelser, att ge högre prioritet på att ta fram och detaljplanlägga byggbar industrimark och verksamhetsområden för företag med vägledning av det näringslivspolitiska programmet.

Inom det nuvarande och framtida flygplatsområdets²³ utbredning förekommer brukningsvärd jordbruksmark. Flygplatsen är den enda i sitt slag i kommunen och används bland annat av samhällsviktigt flyg, så som polis- och ambulansflyg. I dagsläget använder dessa verksamheter främst helikoptrar, vilka inte kräver en landningsbana i full längd. Däremot kan det inte uteslutas att en annat typ av behov av landningsbanan kan komma att uppstå i framtiden för det samhällsviktiga flyget. Enligt flygplatsens ägare, Castellum, finns redan förfrågningar från bland annat Svenskt ambulansflyg och annat samhällsviktigt flyg att kunna använda rullbanan. En omlokalisering av flygplatsen ser inte Stadsbyggnadskontoret varken vara möjlig eller rimlig och flygplatsområdets nuvarande och framtida utbredning bedöms vara mycket viktig att bevara för att ta höjd för eventuella framtida behov för bland annat samhällsflyget. Stadsbyggnadskontoret bedömer därför att flygplatsområdets utbredning är ett väsentligt samhällsintresse, ur ett lokalt, regionalt och troligtvis även nationellt perspektiv.

Inom programområdet är det ännu inte fullt ut bestämt vilka verksamheter som ska etableras i området. Utöver samhällsflyget finns det befintliga företag och andra typer av verksamheter med koppling till flygverksamhet som behöver använda rullbanan för sin funktion och utveckling. Åtminstone en av dessa flyganknutna aktörer har konkreta och långtgående planer på en större utveckling av sin verksamhet inom programområdet. Stadsbyggnadskontoret ser med anledning av detta att det finns mycket goda förutsättningar för att en ny framtidsbransch, flygindustrins elektrifiering, kan komma att få fäste i Göteborg.

Inom området finns SEEL²⁴, en testbädd för forskning och utveckling inom elektromobilitet. Deras närvaro i området kan komma att attrahera ytterligare verksamheter kopplade till branschen, vars utveckling med tanke på klimatförändringarna är viktig för den elektrifierade omställningen som fordons- och transportbranschen står inför. Området är redan idag på väg att utvecklas till ett centrum för forskning och utveckling för elektromobilitet. Intresset från denna bransch att etablera sig i området är redan högt enligt de större ingående fastighetsägarna. Branschens verksamhet och möjlighet att utvecklas är, om inte ett väsentligt samhällsintresse så åtminstone en bransch som är viktig för samhället om effekterna av klimatförändringarna ska kunna stävjas.

Vidare är inriktningen för programmet att det i området ska tillskapas verksamhetsmark för logistikföretag, företag med produktionsverksamhet och annan verksamhet, både störande och icke störande. Inriktningen för den typ av etableringar som planeras i området är beroende av goda transportmöjligheter och en närhet till Göteborgs hamn. Programområdets strategiska läge med sin direkta närhet till Hisingsleden ger en gen och god tillgång till Göteborgs hamn.

²³ Rullbanan med säkerhetsavstånd

²⁴ Swedish Electric Transport Laboratory

Nya etableringar i området kan stötta både hamnens utveckling och stärka positionen som Skandinavians ledande godshamn.

Verksamhetsmark genererar arbetstillfällen, vilket Stadsbyggnadskontoret bedömer vara ett väsentligt samhällsviktigt intresse på både lokal och regional nivå. Det blir särskilt viktigt utifrån rollen som regionkärna att tillvarata potentialen för nya arbetstillfällen. Stadsbyggnadskontoret bedömer att hela programområdet, med dess framtida innehåll av verksamheter, har förutsättningar för att tillskapa mellan 5000-6000 arbetstillfällen. I nuläget kan det inte sägas exakt hur många arbetstillfällen som kan komma att tillskapas på just den mark som utgörs av jordbruksmark, men uppskattningsvis²⁵ handlar det om cirka 1350 arbetstillfällen.

2.3 Slutsats

Det är tydligt att det inom näringslivet finns en stor efterfrågan på ny verksamhetsmark och att det politiskt finns en vilja att skapa planlagd mark för verksamheter för att kunna möta efterfrågan. Detta framgår av strategiska dokument som Översiktsplanen, kommunens Näringslivsstrategiska program och kommunens budget. Det råder dock stor brist på ny verksamhetsmark.

Nya verksamhetsområden behövs därmed inom Göteborgs kommun och dessa bör placeras i ett strategiskt läge med möjlighet att i möjligast mån ansluta till befintlig lämplig väginfrastruktur med gen koppling till hamnen. I översiktsplanen har exploatering för verksamheter bedömts möjlig och lämplig vid Sæve flygplats, detta trots förekomst av jordbruksmark i programområdet. Det finns stora samlokaliseringvinster med att tillskapa ett större sammanhängande verksamhetsområde, då det innebär ett effektivt nyttjande av teknisk infrastruktur vilket ger en kostnadseffektiv exploatering. Det ger även konkurrensfördelar för de ingående verksamhetsutövarna då samarbete kan främjas sinsemellan genom en fysiskt nära placering till varandra. Nya verksamheter och företagsetableringar skapar nya arbetstillfällen, vilket är viktigt för samhället och staden ur både ett socialt och ekonomiskt perspektiv.

Utifrån områdets unika förutsättningar med en flygplats, forskningslaboratorium för elektromobilitet och andra befintliga verksamhetsetableringar med stor utvecklingspotential ser stadsbyggnadskontoret att framtidsbranscher viktiga för svensk näringslivsutveckling kan komma att etablera sig här. Vidare är bevarandet av rullbanan i full längd av stor betydelse för det samhällsviktiga flyget.

Stadsbyggnadskontoret gör sammantaget bedömningen utifrån ovan att exploateringen är ett väsentligt samhällsintresse.

²⁵ Schablonberäkning utifrån tänkt markanvändning (verksamhetsmark/logistik/kontor) och kvm/BTA

3 Lokaliseringsutredning

3.1 Urvalskriterier

Syftet är att tillskapa ett större sammanhängande nytt verksamhetsområde. Ett sådant område ställer vissa grundläggande krav för sin funktion och genomförbarhet. Vidare har utgångspunkten varit gällande översiktsplan och annan pågående planering. Följande grundläggande krav/urvalskriterier har därför legat till grund för urvalet av alternativa lokaliseringar:

- Mark i anslutning till större transportleder som är utpekade som primärled för farligt gods och gen koppling till Göteborgs hamn
- Mark på minst 25 hektar (grovt uppmätt)
- Får ej redan vara utpekad som verksamhetsområde eller utredningsområde för blandad stadsbebyggelse eller planeringsreserv²⁶ eller som mark som av olika anledningar ska skyddas enl ÖP eller mark som redan är föremål för planering

Den tilltänkta markanvändningen består till övervägande del av verksamheter som är beroende av goda trafikförbindelser för godstransporter (och arbetskraft). Det är därför viktigt att verksamheterna har en koppling till infrastruktur som är utpekad som primärled för farligt gods, då denna typ av transporter sannolikt kommer att fraktas till och från området. Vidare är det viktigt med en gen koppling till Göteborgs hamn för effektiva transporter av gods. En lokalisering som inte uppfyller dessa krav kan komma att skapa onödiga och oönskade trafikrörelser liksom ökad miljö- och riskpåverkan inom staden. Ytterligare en fördel med en sådan lokalisering för ett verksamhetsområde vid en trafikerad led är skyltläget.

Det första urvalskriteriet gör att siktet hamnar på Hisingen, där Hisingsleden och Norrleden samt norra delen av E6 uppfyller samtliga kriterier som större transportled, primärled för farligt gods och möjlighet till gen koppling till hamnen. E6:ans södra del på fastlandssidan uppfyller också samtliga kriterier ovan, men all mark i anslutning till leden och med omnejd är redan ianspråktagen. Även längs med E6:ans södra sträckningar på Hisingen är marktillgången begränsad pga att marken sedan tidigare är ianspråktagen. I sträckningen söder om Klarebergsmotet får farligt gods transporteras, men farligt gods får inte transporteras genom exempelvis Lundbytunneln och kan därmed inte nå hamnen på ett gent sätt. I figuren nedan är de delsträckor av Hisingsleden/Norrleden/E6:an markerad. I anslutning till leden finns ej ianspråktagen mark för fortsatt urval.

²⁶ Utredningsområde eller planeringsreserv.



Blå linje redovisar Hisingsleden/Norrleden/E6. Gul punkt markerar hamnen.

Urvalet fortsätter med gällande översiktsplan som en utgångspunkt.

Områden i översiktsplanen som redan pekats ut som *verksamhetsområde* undantas i urvalet. Detta dels för att marken redan är ianspråktagen till stora delar av befintliga verksamheter, men också dels för att verksamheterna här redan idag efterfrågar ytterligare markområden i anslutning till sin befintliga verksamhet inom dessa ytor. Det samma gäller flertalet av de områden som i översiktsplanen pekats ut som *förändrad markanvändning verksamheter* (med undantag för huvudalternativet och lokaliseringalternativ C). Dessa områden är redan avsedda för utveckling av intilliggande verksamheters expansion eller är redan föremål för nyetableringar i pågående detaljplaner eller projekt.

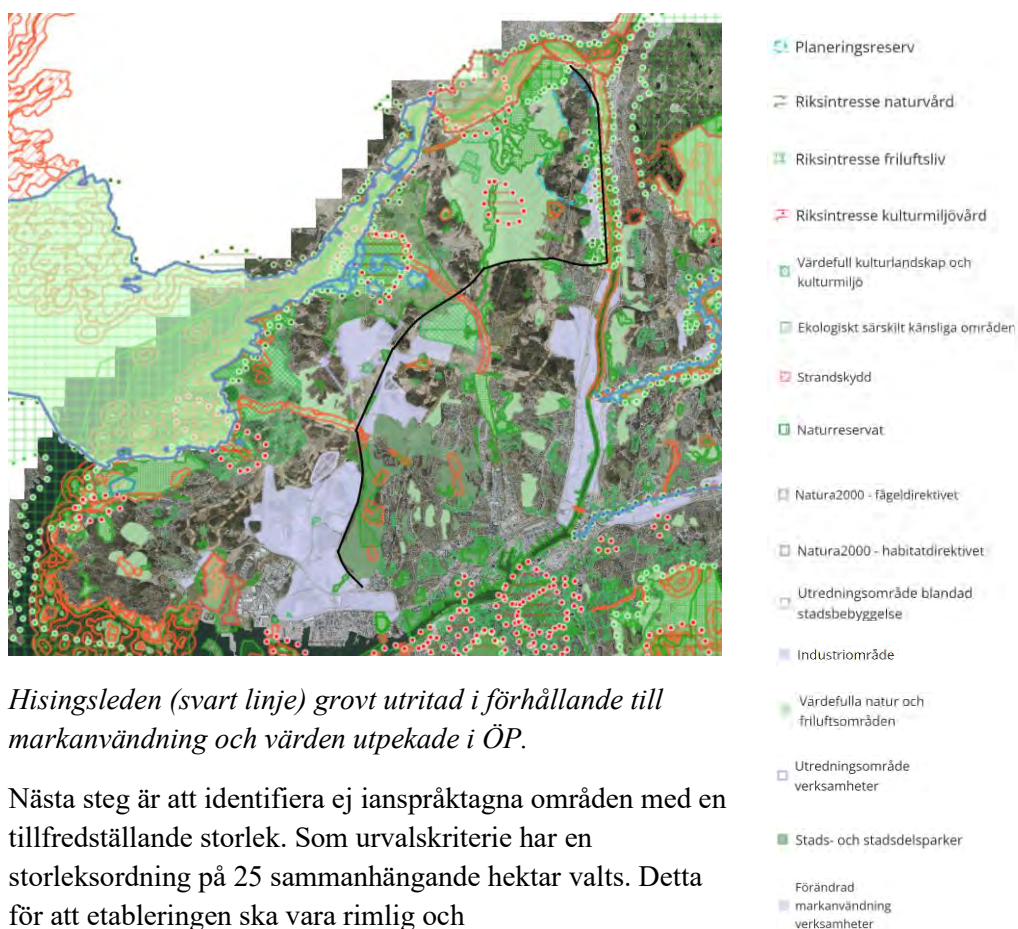
Översiktsplanen pekar även ut *utredningsområde för blandad stadsbebyggelse* och *planeringsreserv för blandad stadsbebyggelse*, vilka har undantagits i denna lokaliseringsutredning. *Utredningsområden för blandad stadsbebyggelse* kan bli aktuella för planering och utbyggnad på lång, medellång eller kort sikt beroende vad staden väljer eller hur behovet ser ut. *Planeringsreserven* för det samma är tänkt på lång sikt.

Med blandad stadsbebyggelse avses bostäder, arbetsplatser, service, handel, mindre grönytor mm. Även verksamheter kan förekomma, men framför allt icke störande verksamheter är då tänkta för att de ska kunna samexistera med bostäderna. Då inriktningen och syftet är att finna en lokalisering för verksamhetsmark som tillåter störande verksamheter är en sådan utveckling i dessa områden inte förenlig med översiktsplanens intentioner för området. För samtliga dessa utredningsområden gäller också att det krävs fördjupat planeringsunderlag (fördjupning av översiktsplanen eller program) innan planering och utbyggnad kan aktualiseras i områdena. Områdena behöver alltså studeras i sin helhet och inte fragmenteras genom delplanering. Fram till dess att planering för dessa områden påbörjas i ett sammanhang ska stor

återhållsamhet iakttas mot enstaka ny bebyggelse. Ingen ny bebyggelse som kan antas förhindra en lämplig framtida planläggning ska tillåtas. Således är det inte aktuellt att inlemma dessa områden i denna lokaliseringsutredning.

Områden utpekade för *planeringsreserv* är tänkta att ombesörja och vara en värdefull reserv för kommunens bostadsförsörjning på lång sikt och som inte ska inte byggas bort. Detta är viktigt för att skapa handlingsfrihet för stadens utbyggnadsbehov på lång sikt. Detta bör studeras i ny översiktsplan eller fördjupning av nuvarande översiktsplan. I dessa områden ska en restriktiv hållning till ny bebyggelse som kan hindra framtida större exploatering gälla. Således är det inte aktuellt att inlemma dessa områden i denna lokaliseringsutredning.

Vidare undantas områden i översiktsplanen som av olika anledningar ska skyddas eller kräver stor hänsyn. Exploatering av ny verksamhetsmark bör i huvudsak inte ske inom områden som omfattas av riksintresse för friluftsliv, naturvård och kulturmiljö eller Natura 2000-områden. Exploatering kan inte ske inom naturreservat, varför även dessa områden undantas. Vidare undantas större områden med utpekade värdefulla kulturlandskap och kulturmiljö, ekologiskt särskilt känsliga områden, områden med strandskydd samt stadsparker och stadsdelsparker.



Hisingsleden (svart linje) grovt utritad i förhållande till markanvändning och värden utpekade i ÖP.

Nästa steg är att identifiera ej ianspråktaga områden med en tillfredställande storlek. Som urvalskriterie har en storleksordning på 25 sammanhängande hektar valts. Detta för att etableringen ska vara rimlig och exploateringsmöjligheterna goda.

3.2 Bedömningskriterier

När de olika lokaliseringalternativen har vaskats fram utifrån tidigare nämnda urvalskriterier behöver kommunen, för att tydligt kunna redovisa ställningstaganden avseende den mest lämpliga lokaliseringen, jämföra och bedöma varje alternativ utifrån ytterligare uppsatta och fördjupade bedömningskriterier.

I Göteborgs kommun råder det stor brist på tillgänglig verksamhetsmark och efterfrågan är mycket hög. Bristen på tillgänglig verksamhetsmark innebär att staden går miste om etableringar och arbetstillfällen, vilket påverkar staden negativt ur ett ekonomiskt och socialt perspektiv redan idag. I den sammanvägda bedömningen kommer därför tidsaspekten i att få fram planeringsbar och genomförbar verksamhetsmark vara ett genomsyrande kriterie i sig. Kommunens rådighet över planerings- och genomförandeförutsättningarna är mycket viktiga ur detta hänseende. Följande fyra kriteriekategorier utgör grundförutsättningar för valet av slutgiltig lokalisering.

3.2.1 Möjlighet till exploatering

Att utveckla nya verksamhetsområden är ofta förenat med stora kommunala investeringskostnader. Således är det av vikt att området har goda möjligheter till exploatering utifrån storlek. Det är också ur störningshänseende positivt att samlokalisera störande verksamheter istället för att sprida ut dem i staden. Vidare är utpekad markanvändning i översiktsplanen viktig att titta på då det säger något om kommunens strategiska viljeinriktning för respektive områdesanvändning. Det samma gäller förekomst av eventuella detaljplaner. Markägoförhållanden, huruvida marken är kommunal eller privat, är också en viktig faktor titta på. Kommunen har planmonopol, men om marken är privatägd och har ägare som inte är intresserad av att utveckla marken mot det ändamål som kommunen här önskar är planeringen förgäves och genomförandet av planeringen inte möjlig.

3.2.2 Tillgänglighet

Redan i valet av de olika lägesalternativen har närheten till en större trafikled och farligt godsled samt koppling genom infrastruktur till hamnen säkerställts. Genhet till hamnen varierar dock mellan alternativen, varför denna fråga särskilt studeras med avseende på avstånd. Redovisat avstånd är grovt uppmätt i sträckningen längs med Hisingsleden/Norrleden/E6:an fram till området och tar inte hänsyn till direkt angöringsmöjlighet från leden till området. Således kan det faktiska avståndet vara längre eller angöringen rent av omöjlig utifrån dagens fysiska förutsättningar.

Utöver närhet till en större trafikled är det viktigt att området redan idag har en gen förbindelse till en vägkoppling/trafikplats som kopplar samman det tänkta området med en större trafikled. Finns det en erforderlig väganslutning/trafikplats redan idag kan byggstart för verksamhetsområdet ske tidigare och därmed tillmötesgå den stora efterfrågan på verksamhetsmark i en

relativ närtid. Saknas en befintlig väganslutning/trafikplats till leden är det i tid en lång process i sig att tillskapa en sådan vilket leder till extra långa ledtider för utbyggnaden av själva verksamhetsområdet. Då Hisingsleden/Norrleden/E6:an är statlig har kommunen ingen direkt rådighet över varken investerings-, planerings- eller genomförandeprocessen för en helt ny väganslutning/trafikplats till området.

Kollektivtrafik, gång och cykel är också en faktor för ett områdes tillgänglighet, attraktivitet och hållbarhet ur ett transporthänseende. Frågan studeras främst utifrån vilken tillgänglighet som finns idag, men i viss mån även utifrån kända projekt som kan påverka tillgängligheten.

3.2.3 God bebyggd miljö

Utöver möjligheten till resurseffektiva och hållbara transporter är det viktigt att en lokalisering inte innebär för stora störningar för eventuella närliggande befintliga och planerade bostadsområden. Risker för störningar för bostäder kan i sin tur även inskränka verksamhetsutövningen i området.

Samtidigt som det är viktigt att minska störningsrisken för närliggande bostäder är det viktigt att staden byggs sammanhållen då en alltför vidlyftig utspridning av staden och dess funktioner (här bostäder och arbetsplatser) ökar exempelvis pendlingsbehovet. I den aspekten är det viktigt att bostadsbebyggelse inte ligger på allt för långt avstånd och att goda pendlingsmöjligheter finns eller kan tillskapas.

En utbyggnadsprincip som bygger på en mer sammanhållen stad ger även förutsättningar för ett gemensamt utnyttjande av tekniska system som VA-ledningar och dagvattenledningar/system. Möjligheten att koppla an till ett befintligt och tillräckligt resursstarkt VA- och dagvattenledningar/system kommer att studeras. Saknas sådan koppling ses möjlighet för samnyttjande av nya VA-ledningar och dagvattenledningar/system med annan planerad utbyggnad över. Utbyggnad av VA- och dagvattensystem ligger, till skillnad från vägkopplingar och trafikplatser kopplade till det statliga vägnätet, i kommunens hand att planera och genomföra. Kommunen har därmed beslutsrådighet, under förutsättning att investeringsvilja och förenlighet med rådande miljölagstiftning föreligger, över att tillgodose behovet i de fall där kapacitet och anslutningsmöjligheter saknas.

3.2.4 Övriga planeringsförutsättningar – potentiella hinder

Möjligheter och risker studeras översiktligt utifrån topografi, kulturvärden, naturvärden mm. Förekomsten av jordbruksmark studeras och jämförs översiktligt genom att titta på om Jordbruksverkets blockdatabas anger förekomst av jordbruksmark. En kort beskrivning och jämförelse av jordbruksmarkens ytstorlek, fältformer, sammanhållenheter och koppling till övrigt jordbrukslandskap görs. En djupare jordbruksmarksinventering har inte gjorts för de till huvudalternativet alternativa lokaliseringarna och det kan

således inte uteslutas att ytterligare brukningsvärd jordbruksmark förekommer i dessa områden.

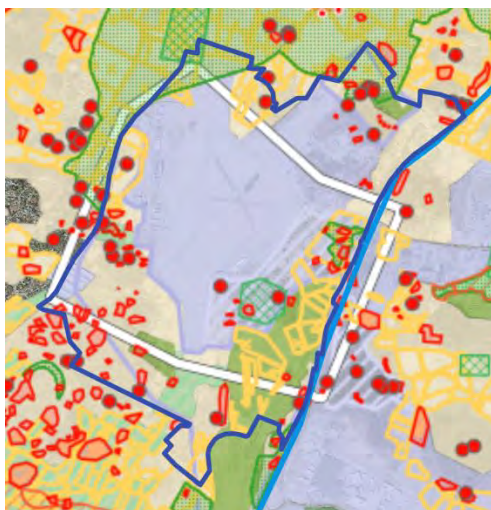
3.3 Lokaliseringsalternativ – beskrivning och bedömning

Utifrån de inledande urvalskriterierna kvarstår tre områden, inklusive huvudalternativet, för jämförelse. Områdenas läge redovisas i bilden nedan.



Översiktskarta över samtliga jämförelsealternativ inklusive huvudalternativet (A). Blå sträcka avser Hisingsleden/Norrleden/E6:an. Gul punkt avser hamnen.

3.3.1 Lokaliseringsalternativ A (huvudalternativ) – Säve flygplatsområde



Utvalda planeringsförutsättningar inzoomat (jämför med översiktsbilden) för området med tillägg av fornlämningar (röda prickar och rödskrafferade ytor), jordbruksmark enligt Jordbruksverkets blockdatabas (gula ytor), kust och landsbygd (beiga ytor), utredningsområde för kommunikation (yta inom grov vit linje) samt idrott och rekreation (jämngroena ytor). Mörkblå linje avser inventeringsområdet och klarblå linje Hisingsleden.

3.3.1.1 Möjlighet till exploatering

Lokaliseringsalternativ A kan här sägas bestå av två delområden, ett västligt och ett östligt. Dessa två delområden ingår i en större helhet, programarbetet, för omvandlingen av Säve flygplats som idag är utpekad som verksamhetsområde i översiktsplanen. Omvandlingen av nuvarande Säve flygplats verksamhetsområde syftar till att förtäta verksamhetsområdet med bebyggelse, men flygverksamheten med dess nord-sydliga rullbana avses bevaras för fortsatt användning. Planering av förtätning inom befintligt verksamhetsområde pågår parallellt med programmet genom detaljplanarbete.



Västra och östra delområdet inom lokaliseringsalternativ A. Mörkblå ytor avser grovt uppskattade ytor som kan komma att tas i anspråk till följd av ny exploatering²⁷. Ljusblå yta avser befintligt verksamhetsområde enligt översiktsplanen.

²⁷ Här avses både byggnation, infrastrukturanläggningar, ytor för dagvatten och skyfallsanläggningar m m

Västra och östra delområdena är sammanlagt cirka 115 hektar stort och har i det avseende goda förutsättningar för att möta delar av efterfrågan och stadens behov av verksamhetsmark. Marken inom området ägs i huvudsak av kommunen och Castellum, en mindre del är statlig samt privatägd av mindre fastighetsägare. Specifikt för västra delområdet anger Översiktsplanen *Kust och landsbygd*²⁸ och *Värdefulla natur- och friluftsområden* på några ytor samt *Idrott och rekreation* vid Alleby. Specifikt för östra delområdet anger Översiktsplanen *Förändrad markanvändning verksamheter och idrott och rekreation i den sydöstra delen*. Här finns även två detaljplaner med huvudinriktning för idrott och rekreation. För båda områdena anger Översiktsplanen *Utredningsområde verksamhetsområde* samt *utredningsområde kommunikation*. Översiktsplanen stödjer således utvecklingen av verksamheter här och de ingående huvudsakliga markägarna (kommunen och Castellum) har intresse av att utveckla sina fastigheter i enlighet med översiktsplanen.

3.3.1.2 Tillgänglighet

För östra delen av området finns idag direktanslutning till Hisingsleden i form av befintliga korsningar vid Holmvägen och Jockeyvägen. Västra området angörs via Säve flygplatsväg som i sin tur ansluter till Kongahällavägen. Via Kongahällavägen och Tuvevägen finns en koppling till Hisingsleden. Denna sträcka är 4,4 km lång. Den redan pågående detaljplaneringen²⁹ vid Säve flygplats, inom det område som enligt Översiktsplanen anges som verksamhetsområde, kommer innebära att en tvärförbindelse tillskapas mellan Kongahällavägen och Hisingsleden genom området. Därmed kommer även västra sidan få en relativt god koppling till Hisingsleden på sikt. För full utbyggnad av hela området (flygplatsområdet inklusive lokaliseringsalternativ A) kommer en ombyggnad av korsningen till planskilt mot vid Holmvägen och eventuellt Jockeyvägen behöva ske liksom en breddning av Hisingsleden. Detta sker sannolikt i samband med att Trafikverket utför en allmän standardhöjning på Hisingsleden/Norrleden, om så beslutas. Trafikverket studerar för närvarande frågan i en åtgärdsvalsstudie (ÅVS). Stadsbyggnadskontoret ser dock inga hinder med att påbörja en utbyggnad av området. Trimningsåtgärder för trafiken vid exempelvis Holmvägen kan vidtas inom området så länge tills Trafikverket har hunnit kapp med sina åtgärder.

Från områdets mitt mätt (korsningen vid Holmvägen) från Hisingsleden ligger området cirka 8,7 km från Göteborgs hamn (Vädermotet).

För östra delområdet, strax nordöst om området, i korsningen Hisingsleden/Holmvägen finns kollektivtrafikhållplats Granhäll. Här trafikerar linje 148, 178 och 179 (högtrafikinjer). Längs med Flygflottiljens väg, dvs

²⁸ Kust- och landsbygden består till stor del av natur- och jordbruksområden med inslag av spridd bebyggelse. Inom området ska natur-, kultur- och friluftsvärden värnas. Även förutsättningarna för areella näringar ska värnas. Ny bebyggelse bör därför endast tillkomma genom enstaka lokaliseringsprövningar och som tillskott till befintliga bebyggelsegrupper och på mark som redan är ianspråktagen. Tillkommande bebyggelse bör ansluta till kust- och landsbygdens bebyggelsemönster.

²⁹ Första detaljplanen inom programområdet avser området i mitten av programområdet, öster om rullbanan på det gamla flygfältet.

inom programområdet strax norr om östra området, finns kollektivtrafikhållplats Sävde depå. Här trafikerar linje 35. För västra delområdet finns kollektivtrafikhållplats Sävde Flygplats i direkt anslutning till området. Här trafikerar linje 36. Söder om östra delområdet finns även kollektivtrafikhållplatsen Stenebyvägen. Här trafikerar linje 148, 178, 179, 136 och 141 (högtrafiklinjer).

Idag saknas anslutning till cykelnätet för samtliga delområden. Beslut har nyligen fattats om att cykelvägen längs med Kongahällavägen³⁰ ska förlängas norrut och upp till Sävde Flygplatsväg. Trafikverket ska starta upp en vägplan för åtgärden. Diskussioner förs med Trafikverket om att förlänga vägplanen för gång- och cykelvägen på Kongahällavägen åtminstone fram till den punkt där den i programmet utredda och föreslagna tvärlänken är tänkt att ansluta till Kongahällavägen. Längs med Hisingsleden/Norrleden finns ingen gång- och cykelbana. På sikt, om Hisingsleden/Norrleden byggs om, är det högst sannolikt att en gång- och cykelbana byggs ut i sträckningen. I samband med planeringen av förtätningen på flygplatsområdet ses möjligheten att bygga ut en gång- och cykelväg längs med Holmvägen över.



Kollektivtrafikhållplatser (röd punkt och namnsatta) och cykelbana (gröna och röda linjer)

3.3.1.3 God bebyggd miljö

Samtliga delområden inom lokaliseringalternativ A är bullerstörda med tanke på pågående flygplatsverksamhet men också i viss mån av den skjutbaneverksamhet som ligger norr om Norra berget. Delområdet i öster är utsatt för trafikbuller och risker från Hisingsleden, med anledning av att farligt gods transporteras på leden. Den nordvästra delen är i viss mån bullerstört från Kongahällavägen.

Vid Alleby ligger några få bostadshus. Dessa bostadsfastigheter äger Castellum idag. För de västra delområdet finns några enstaka bostadshus i anslutning till området och sammanhängande bostadsområden ligger på relativt långt avstånd. För östra delen är bostäderna vid Alleby de närmst belägna bostäderna och i övrigt är det långt till närmsta bostad.

³⁰ Från Spänstvägen (norr om Skra Bro)

I dag ligger programområdet något perifert och inte så integrerat med den i övrigt täta staden, sett till var stadens invånare bor. De närmast belägna större sammanhängande bostadsområdena är Björlanda, Nolvik, Skra bro, Säve samhälle och i viss mån Tuve. På sikt, om staden byggs ut enligt översiktsplanen kommer denna bild att förändras. Detta då den stora framtida planeringsreserven³¹ för blandad stadsbebyggelse ligger på Hisingen. I mer närtid pågår både utbyggnad och ytterligare planering av bostäder i Skra bro och i exempelvis Nolvik. Stadsbyggnadskontoret har även nyligen fått i uppdrag att starta planeringen, genom en fördjupning av översiktsplanen för Kärra-Skogome som är ett av de största utvecklingsområdena för blandad stadsbebyggelse på Hisingen. Då både Kärra-Skogome och Säve flygplatsområde ligger längs med Hisingleden bedömer stadsbyggnadskontoret att dessa två områden på sikt kommer att ha mycket goda förbindelser sinsemellan för pendling.

Anslutningspunkter med god kapacitet att försörja ett nytt verksamhetsområde för VA saknas här idag, liksom dagvattenledningssystem. När befintligt verksamhetsområde omvandlas från den flygplatskaraktär det har idag till bebyggt verksamhetsområde kommer en utbyggnad av kapacitetsstarka överföringsledningar för VA byggas ut, vilket huvudalternativet kommer kunna dra nytta av.

3.3.1.4 Övriga planeringsförutsättningar – potentiella hinder

Det östra området ligger väster om Hisingleden i ett svagt böljande landskap som utgörs av öppna ytor och ett antal uppstickande kullar/berg som i varierande grad är bevuxna och området är i det avseendet lättillgängligt för exploatering. Det västra delområdet är ett relativt flackt område, med någon uppstickande kulle och är tillika i det avseendet lättillgängligt för exploatering.

Delområdena är inte av riksintresse eller Natura 2000, med undantag för markområdet norr om infarten vid Holmvägen som är riksintresse för Försvarsmakten. Cirka 1 km norr om västra området finns ett Natura 2000-område och Hisingleden är riksintresse för kommunikation. Västra området gränsar till riksintresse enligt 4 kap MB, Högexploaterad kust.

För samtlig mark inom delområdena samt övriga programområde har, till skillnad från övriga lokaliseringsalternativ, arkeologiska utredningar samt en kulturmiljöinventering tagits fram. Kulturmiljöinventeringen pekar på kulturmiljöer vid Alleby samt Göta flygflottilj där Aerozeum, Norra berget och flygfältet ingår.

Samtlig mark inom delområdena har också, till skillnad från de övriga lokaliseringsalternativen, inventerats djupare för att konstatera om marken består av brukningsvärd jordbruksmark. Inventeringen slår bland annat fast att marken inom delområdena i huvudsak idag, eller fram tills nyligen, brukas som jordbruksmark. Totalt sett handlar det om cirka 97 hektar jordbruksmark inom

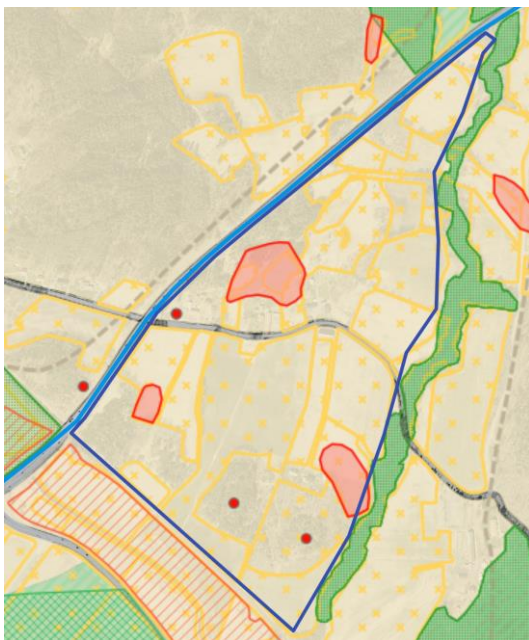
³¹ Utredningsområde för blandad stadsbebyggelse och planeringsreserv enl ÖP

programområdet. En betydande del av denna jordbruksmark förväntas tas i anspråk.

Likaså har, till skillnad från lokaliseringsalternativ B och C, en översiktlig naturvärdesinventering med artfördjupningar tagits fram för mark inom delområdena (samt övriga inventeringsområdet och lite mark därutöver). När det gäller förekomst av högre naturvärden i anslutning till delområdenas jordbruksmark har dessa främst identifierats på höjderna inom ytan söder om infarten vid Holmvägen samt på höjden på området väster om flygplatsterminalen samt norr och väster om Alleby. Biotopskyddsobjekt kopplat till jordbruksmarken förekommer genom flera stenmurar, samt enstaka diken/småvatten och åkerholmar.³²

Den aktuella jordbruksmarken inom lokaliseringsalternativ A delområden är fragmenterad till följd av områdets förändringar sedan mitten på 1900-talet³³. Ett antal ytor av den brukningsvärda jordbruksmarken ligger idag som mindre enklaver i ett en gång i tiden mer tydligt sammanhängande jordbrukslandskap. I områdets södra delar finns ett tydligare jordbrukslandskapssammanhang, liksom i de norra delarna av området. Fältformerna är bitvis flikiga, vilket kan påverka brukandeeffektiviteten. Då efterfrågan på jordbruksmark inom kommunen är hög bedöms marken ändå vara tillräckligt attraktiv för brukning. Till följd av att flygplatsområdet har nyttjats som övningsområde för brandsläckning är delar av jordbruksmarken förorenad av PFAS. I

3.3.2 Lokaliseringsalternativ B, område vid Äspet sydost om Säve samhälle och Svensby



Områdets planeringsförutsättningar inzoomat (jämför med översiktsbilden) med tillägg av fornlämningar (röda prickar och rödskräfferade ytor), jordbruksmark enligt Jordbruksverkets blockdatabas (gula ytor) samt kust och landsbygd (beigea ytor). Mörkblå linje avser lokaliseringsalternativ B och klarblå linje Hisingsleden.

³² Se Jordbruksmarksinventeringen för mer utförlig beskrivning

³³ Verksamhet med militärflygplats, civil flygplats, detaljplanläggning och övrig infrastruktur

3.3.2.1 Möjlighet till exploatering

Området är cirka 40 hektar stort och avgränsas av Norrleden, Bohusbanan och Djupedalsbäcken. Storleksmässigt har området goda förutsättningar för att möta delar av efterfrågan och stadens behov av verksamhetsmark. Området är helt i privat ägo av flera fastighetsägare. Stadsbyggnadskontoret har ingen kännedom om de privata fastighetsägarnas inställning till en förändrad markanvändning här.

Översiktsplanen anger *Kust och landsbygd* för området. Översiktsplanen stödjer således inte en utveckling av verksamheter här. Djupedalsbäcken är utpekad som *Värdefulla natur- och friluftsområden* och *Ekologiskt särskilt känsligt område*. Detaljplan saknas för området. På andra sidan Norrleden i direkt anslutning till området ligger *Utredningsområde för blandad stadsbebyggelse*, Säve, utpekad i översiktsplanen. Öster om området ligger *Utredningsområde för blandad stadsbebyggelse*, Kärra Skogome, utpekad i översiktsplanen.

3.3.2.2 Tillgänglighet

Området ligger i anslutning till Norrleden men saknar idag en genväganslutning till leden. Tillfartsväg, Svensbyvägen, till området löper under Norrleden. För att angöra leden behöver trafiken köra i en slinga på cirka 2,7 km via Svensbyvägen - Bärby Korsväg – Kongahällavägen – Tuvevägen. På vägen passerar ett antal till vägen närliggande bostäder. Betydande delar av denna vägsträckning uppfyller inte standarden för godstrafik. Vägarna är bitvis mycket smala. Längs med sträckan finns även en järnvägs korsning i plan med Bohusbanan. En breddning och ombyggnad av dessa befintliga vägsträckor, vilka både är Trafikverkets och kommunens, skulle krävas för den tunga trafiken som verksamhetsområdet skulle alstra. En trafikering på dessa vägar skulle leda till en omgivningspåverkan långt utanför själva det tilltänkta verksamhetsområdet. Alternativet är att en ny närliggande trafikplats tillskapas. Ett beslut om en sådan planering och genomförande ligger dock inte i stadens hand utan i Trafikverkets. Det samma gäller breddningen av de tidigare nämnda vägarna som är Trafikverkets. Tidshorisonten för områdets möjliga genomförande ur ett trafikalt perspektiv ligger således på relativt lång sikt och kan därmed inte tillgodose det stora behov och efterfrågan på verksamhetsmark som finns idag.

Från områdets mitt mätt från Norrleden ligger området cirka 11,9 km från Göteborgs hamn (Vädermotet). Läggs den ovan beskrivna vägsträckan till som godstransporterna behöver köra för att komma på leden blir avståndet till hamnen ännu längre.

Idag saknas anslutning till gång- och cykelnätet. I korsningen mellan Hisingsleden/Norrleden och Tuvevägen sydväst om området och Bohusbanan finns en gång- och cykelväg som förbinder Asmundtorp och Säve samhälle.

På lång sikt kan området komma att försörjas med gen trafikanslutning till Hisingsleden och även en gång- och cykelanslutning. Detta skulle i så fall

sannolikt ske i samband med att Trafikverket utför en allmän standardhöjning på Hisingsleden/Norrleden, om så beslutas.

I korsningen mellan Hisingsleden/Norrleden och Tuvevägen sydväst om området och Bohusbanan (cirka 250 meter) finns kollektivtrafikhållplatsen Skändla Rös. I korsningen och längs med nämnda vägar trafikerar flera busslinjer, som 148, 178, 179 (samtliga högtrafiklinjer), 35, 37 och 320.



Kollektivtrafikhållplatser (röd punkt och namnsatta) och cykelbana (gröna och röda linjer). Gul pil markerar lokaliseringsalternativ B:s läge i bilden.

3.3.2.3 God bebyggd miljö

Området ligger öster om Norrleden och är utsatt för trafikbuller och risker, med anledning av att farligt gods transporteras på leden.

Inom området uppskattas det finnas cirka 5 bostäder, vilka skulle kunna komma att utsättas för direkt störning från verksamheterna. Runt området, främst på andra sidan av järnvägen i söder, och med varierat avstånd finns spridd villabebyggelse.

I dag ligger lokaliseringsalternativet något perifert och inte så integrerat med övriga staden, sett till var stadens invånare bor. De närmst belägna större sammanhängande bostadsområdena är Säve samhälle, Kärra/Gerrebacka och i viss mån Tuve. På sikt, om staden byggs ut enligt översiktsplanen kommer denna bild att förändras då den stora framtida planeringsreserven³⁴ för blandad stadsbebyggelse ligger på Hisingen. Kärra-Skogome, som är ett av de största utvecklingsområdena för blandad stadsbebyggelse för Hisingen, och området ligger mycket nära varandra och stadsbyggnadskontoret bedömer att dessa två områden på sikt kommer att ha mycket goda förbindelser sinsemellan för pendling.

Inga befintliga VA-ledningar finns i direkt anslutning till området idag och skulle således behöva byggas ut. Närmsta ledning går i Tuvevägen men saknar erforderlig kapacitet. Dagvattenledningar/system saknas.

³⁴ Utredningsområde för blandad stadsbebyggelse och planeringsreserv enl ÖP

Längs med Tuvevägen finns ett nu pågående spillvattenprojekt som eventuellt skulle kunna utöka kapaciteten för spillvatten, dock ej för dricksvatten. När befintligt verksamhetsområde vid Säve flygplats förtäts kommer en utbyggnad av kapacitetsstarka överföringsledningar för VA byggas ut, vilken då kan försörja föreliggande lokaliseringsalternativ helt, under förutsättning att det beslutas att dessa förläggs i Hisingsleden/Norrledens sträckning. På längre sikt skulle området kunna samnyttja VA-kopplingar vid utbyggnaden av Kärra-Skogome.

3.3.2.4 Övriga planeringsförutsättningar – potentiella hinder

Området består av ett svagt böljande landskap som med öppna ytor och ett antal uppstickande kullar som är bevuxna i varierande grad. Ur exploateringssynpunkt är området i det avseendet lättillgängligt.

Området omfattas inte av riksintresse, Natura 2000 eller strandskydd. Närmsta Natura 2000-område ligger cirka 1,3 km från området. Det finns en del kända fornlämningar/fornlämningsytor inom området. Området avgränsas i öster av Djupedalsbäcken som enligt översiktsplanen är ett ekologiskt särskilt känsligt område och som även är utpekad som ett värdefullt natur- och friluftsområde.

I övrigt saknas kännedom om natur- och kulturvärdena inom området. Inom området förekommer dock ett antal småvatten, vilka har potential att hysa högre naturvärden. Området kännetecknas som ett utpräglat jordbrukslandskap, vilka inte sällan hyser biotopskyddade objekt.

Enligt Jordbruksverkets blockdatabas utgörs cirka tre fjärdedelar av området av jordbruksmark, med undantag för de vegetationsklädda höjderna och de tidigare nämnda bostadsfastigheterna inom området.

Jordbruksmarken inom området utgörs av ett sammanhållet jordbrukslandskap och ingår i ett ännu större sammanhängande jordbrukslandskap. Åkerlapparnas förutsättningar för ett rationellt brukande av marken utifrån både storlek och form bedöms vara goda.

3.3.3 Lokaliseringsalternativ C – Ingebäck, väster om E6:an i Rödbo-Kärre



Områdets planeringsförutsättningar inzoomat (jämför med översiktsbilden) med tillägg av fornlämningar (röda prickar och rödskräfferade ytor), jordbruksmark enligt Jordbruksverkets blockdatabas (gula ytor) samt kust och landsbygd (beigea ytor). Mörkblå linje avser lokaliseringsalternativ C och klarblå linje Hisingsleden.

3.3.3.1 Möjlighet till exploatering

Området är cirka 93 hektar stort och cirka två tredjedelar av marken är kommunalägd och resterande del privat. Storleksmässigt har området goda förutsättningar för att möta delar av efterfrågan och stadens behov av verksamhetsmark. Översiktsplanen anger *Förändrad markanvändning verksamheter*. Översiktsplanen stödjer således utvecklingen av verksamheter här och åtminstone kommunen har intresse av att utveckla sina fastigheter i enlighet med översiktsplanen. Översiktsplanen pekar även ut ett läge för ett nytt mot på E6 i anslutning till området. I anslutning till området i norr pekar översiktsplanen ut *planeringsreserv för blandad stadsbebyggelse*. Detaljplan saknas för området.

3.3.3.2 Tillgänglighet

Området ligger i anslutning till E6:an men saknar idag en gen väganslutning till E6:an. För att ansluta till E6:an behöver trafiken idag köra på Ellesbovägen norrut cirka 5,5 km till Rödbomotet. Ellesbovägen har en betydligt genare koppling (cirka 1,2 km) söderut till Klarebergsmotet, men passerar här igenom ett medelstort bostadsområde. Även längs Ellebovägen norrut passeras ett antal bostäder. Vägarnas uppfyller inte riktigt standarden i teknisk handbok för

godstransporter. För att undvika en särskilt tidskrävande process med att tillskapa ett trafikmot skulle vägarna istället kunna breddas. Ellebovägen är statlig och vid behov av en breddning av vägen ligger frågan inte i stadens hand utan i Trafikverkets. Tidshorizonten för områdets möjliga genomförande ur ett trafikalt perspektiv, både vad gäller tillskapandet av ett nytt mot och breddning av tillfartsvägar, ligger därmed på lång sikt och kan därför inte tillgodose det stora behov och efterfrågan på verksamhetsmark som finns redan idag.

Från områdets mitt mätt från E6:an ligger området cirka 18,7 km från Göteborgs hamn (Vädermotet). Läggs den ovan beskrivna vägsträckan (första stycket) till som godstransporterna behöver köra för att komma på leden blir avståndet till hamnen ännu längre.

På Ellesbovägen, längs med området och därmed i nära anslutning, finns det 3 busshållplatser (Uppegård, Rönning och Stora Mysternavägen). På Ellesbovägen trafikerar i nuläget två busslinjer, 39:an och 311.

Till skillnad från vad bilden nedan visar så finns det idag en gång- och cykelväg längs med hela Ellesbovägen, vilken bör ses som parallell med E6. Översiktsplanen anger cykelvägen och stråket som pendlingscykelnät. Även väster ut på Stora Mysternavägen finns idag en gång- och cykelväg. Området kan anslutas till båda dessa.



Kollektivtrafikhållplatser (röd punkt och namnsatta) och cykelbana (gröna och röda linjer). Gul pil markerar lokaliseringsalternativ C:s läge i bilden.

3.3.3.3 God bebyggd miljö

Området ligger väster om E6 på i ett flackt landskap och är idag utsatt för trafikbuller och risker, med anledning av E6:ans trafik och att farligt gods transporteras på leden. Inom området bedöms det finnas cirka 25 bostäder, vilka skulle kunna komma att utsättas för direkt störning från verksamheterna varför utvecklingen av området behöver ta viss hänsyn till dessa bostäder. Väster om området ligger Gerrebacka på ett avstånd om 400 meter bakom höjden. Risken

för störningar från ett verksamhetsområde här för dessa bostäder bedöms vara förhållandevis liten. Söder om områdets västra hörn ligger delar av Gerrebacka i direkt anslutning till området. Bostäderna skulle kunna komma att utsättas för störning från verksamheterna varför utvecklingen av området behöver ta viss hänsyn till dessa bostäder.

De närmast belägna större sammanhängande bostadsområdena på Hisingssidan är Kärra/Gerrebacka. I öster finns Gårdsten, Angered med mera. På sikt, om staden byggs ut enligt översiktsplanen kommer denna bild att förändras eftersom den stora framtida planeringsreserven³⁵ för blandad stadsbebyggelse ligger på Hisingen. Kärra-Skogome, som är ett av de största utvecklingsområdena för blandad stadsbebyggelse för Hisingen, och verksamhetsområdet ligger mycket nära varandra och stadsbyggnadskontoret bedömer att dessa två områden på sikt kommer att ha mycket goda förbindelser sinsemellan för pendling.

Området saknar idag erforderlig VA-kapacitet och ledningar. Det finns VA-nät utbyggt söder och väster kopplat till småhusbebyggelsen. Nätet är dock inte tillräckligt kapacitetstarkt idag för att försörja behovet för ett verksamhetsområde av aktuell storlek. Dagvattenledningar/system saknas.

Det finns planer på utbyggnad av dricksvattenledningar i närheten av området som området skulle kunna dra nytta av. Spillvattenledningar ingår inte i detta projekt.

3.3.3.4 Övriga planeringsförutsättningar – potentiella hinder

Området är relativt flackt och i det avseendet lättillgängligt för exploatering. Området är, utöver tidigare nämnda bostäder, obebyggt med undantag för en större industribyggnad.

Området omfattas delvis av riksintresse för naturvård. Länsstyrelsen anger i sitt granskningsyttrande till gällande översiktsplan att de inte kan utesluta risk för påtaglig skada på riksintresset för naturvård vad gäller översiktsplanens föreslagna verksamhetsområde i Ingebäck. Riksintresset utbredning in i det specifika området har i tidigare dialoger med Länsstyrelsen varit föremål för diskussion. I Länsstyrelsens granskningsyttrande tillhörande en tidigare översiktsplan godtog Länsstyrelsen en alternativ avgränsning av riksintresset, vilket innebar att det aktuella området inte omfattades av riksintresse för naturvård. Frågan skulle behöva prövas i detaljplan för att få ett slutligt avgörande, men stadsbyggnadskontorets bedömning i nuläget är att riksintressets utbredning i området inte nödvändigtvis omöjliggör en exploatering av området. Norr om området, cirka 700 meter, ligger ett Natura 2000-område (fågeldirektivet).

Det är främst i anslutning till området som det idag finns kända konstaterade naturvärden. Det saknas kännedom om förekomst av kultur- och naturvärden

³⁵ Utredningsområde för blandad stadsbebyggelse och planeringsreserv enl ÖP

inom området. Området kännetecknas av att i huvudsak vara ett utpräglat jordbrukslandskap.

Området utgörs av cirka 50 hektar jordbruksmark enligt Jordbruksverkets blocksdatabas av jordbruksmark, vilket är lite mer än hälften av området. Stadsbyggnadskontoret ser det inte som osannolikt att en fördjupad jordbruksmarksinventering skulle visa att ytterligare mark inom området bedöms vara brukningsvärd jordbruksmark.

Utifrån blockdatabasen är jordbruksmarken inom området uppdelad i två större områden och ett mindre. I väster avgränsas jordbruksmarken av topografi och i öster av E6:an. På andra sidan E6:an, utanför området förekommer jordbruksmark. Förbindelse under E6:an finns som kopplar samman jordbruksmarken. Åkerlapparnas förutsättningar för ett rationellt brukande av marken utifrån både storlek och form bedöms vara goda.

3.4 Samlad bedömning och slutsats

Syftet med exploateringen är att få till ett verksamhetsområde där störande och trafikalande verksamheter som exempelvis produktions- och logistikverksamheter kan förekomma. Idag har staden brist på mark att erbjuda sådana etableringar, vilket gör att staden går miste om näringar och arbetstillfällen. Stadsbyggnadskontoret har bedömt att exploateringen är ett väsentligt samhällsintresse bland annat med tanke på de många arbetstillfällen som en sådan exploatering kan komma att generera.

Redan i ett tidigt skede av lokaliseringsutredningen var det tydligt att det är mycket svårt att finna en lokalisering för ett verksamhetsområde med de funktionskrav ett sådant ställer, utan att ianspråkta jordbruksmark. Samtliga lokaliseringsalternativ består mer eller mindre av jordbruksmark och en exploatering på jordbruksmark för denna typ av exploatering är oundviklig utifrån de funktionskrav ett sådant verksamhetsområde erfordrar och utifrån tillgänglig mark i kommunen. En jämförande studie av lokaliseringsalternativen är likväl både rimlig och nödvändig att genomföra för att påvisa vilken av dessa platser som är den mest lämpliga.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att huvudalternativet vid Säve flygplats är den bästa lokaliseringen utifrån flera aspekter.

Utvecklingen av huvudalternativet är förenligt med översiktsplanen, och de huvudsakliga markägarna har för avsikt att området ska utvecklas för verksamheter. Lokaliseringsalternativ C har utifrån dessa två perspektiv samma förutsättningar, medan lokaliseringsalternativ B strider mot översiktsplanen och de aktuella markägarnas intresse i att omvandla marken är okänd. Huvudalternativet har i sig en tillfredställande storlek och som tillsammans med befintligt verksamhetsområde vid Säve flygplats (som avses förtätas) har bäst förutsättningar för utvecklas till ett större sammanhängande verksamhetsområde av alternativen.

Huvudalternativet är redan idag utsatt för störningar i och med befintlig infrastruktur, flygplatsverksamhet och den militära verksamheten. Det är även det alternativ som på nära avstånd riskerar att störa minst antal befintliga bostäder tillhörande privatpersoner. I takt med att staden utvecklas enligt

översiktsplanen ser stadsbyggnadskontoret att området har goda förutsättningar för att bli en mer integrerad del av staden än vad det är idag.

I samband med att befintligt verksamhetsområde vid Säve förtätas med verksamheter kommer kapacitetsstarka VA-ledningar byggas ut till området. Huvudalternativet kan då samnyttja dessa VA-ledningar, vilket är ekonomiskt fördelaktigt utifrån detta perspektiv för kommunen. Lokaliseringsalternativ B skulle kunna samnyttja överföringsledningen till Säve i det fall ledningens dragning beslutas dras i Norrledens sträckning. För lokaliseringsalternativ C krävs en specifik VA-utbyggnad för dess genomförande.

Huvudalternativet har redan idag befintlig och gen infrastrukturkopplingar till en primär farligt godsled, till skillnad från de andra lokaliseringsalternativen. Det innebär att huvudalternativet utifrån denna aspekt kan exploateras i förhållandevis stor utsträckning innan större infrastrukturåtgärder³⁶ krävs på det statliga vägnätet. Därmed kan bristen på verksamhetsmark tillgodoses i närtid. Så är inte fallet för de övriga lokaliseringsalternativen, där istället ombyggnad av särskilt statliga vägar skulle behöva ske direkt och med en trafikering på dessa vägar skulle ge en större omgivningspåverkan till följd. Tillskapandet av mer gena kopplingar för lokaliseringsalternativen, som planskilda mot, är ett beslut, en planering och ett genomförande som kommunen inte råder över och tidplanen för detta skulle i så fall ligga på betydligt längre sikt. Vidare är huvudalternativet också det lokaliseringsalternativ som har närmast till hamnen.

Huvudalternativets jordbruksmark är sedan länge fragmenterad i och med anläggandet av flygplatsen under andra världskriget och dess senare utveckling samt i viss mån senare detaljplanering och byggnationer i området. På delar av jordbruksmarken i Säve förekommer PFAS-föroreningar men i nuläget kan stadsbyggnadskontoret inte dra slutsatsen att marken är olämplig att bruka av denna anledning. Står däremot valet mellan att ianspråkta PFAS-förorenad jordbruksmark och jordbruksmark utan markföroreningar ser stadsbyggnadskontoret det som rimligt, med tanke på försiktighetsprincipen, att förespråka att den förorenade jordbruksmarken tas i anspråk för byggnation framför den andra.

Sammanfattningsvis bedömer Stadsbyggnadskontoret att det inte finns några lokaliseringsalternativ för ett nytt verksamhetsområde som inte påverkar jordbruksmark. Av de alternativ som finns att välja mellan gör stadsbyggnadskontoret en sammantagen bedömning om att huvudalternativet är det alternativ som är det mest lämpliga utifrån aspekterna ovan.

³⁶ Planskilda mot och breddning av Hisingsleden

Stadsbyggnadskontoret

Telefon: 031-365 00 00 (kontaktcenter)

E-post: sbk@sbk.goteborg.se

