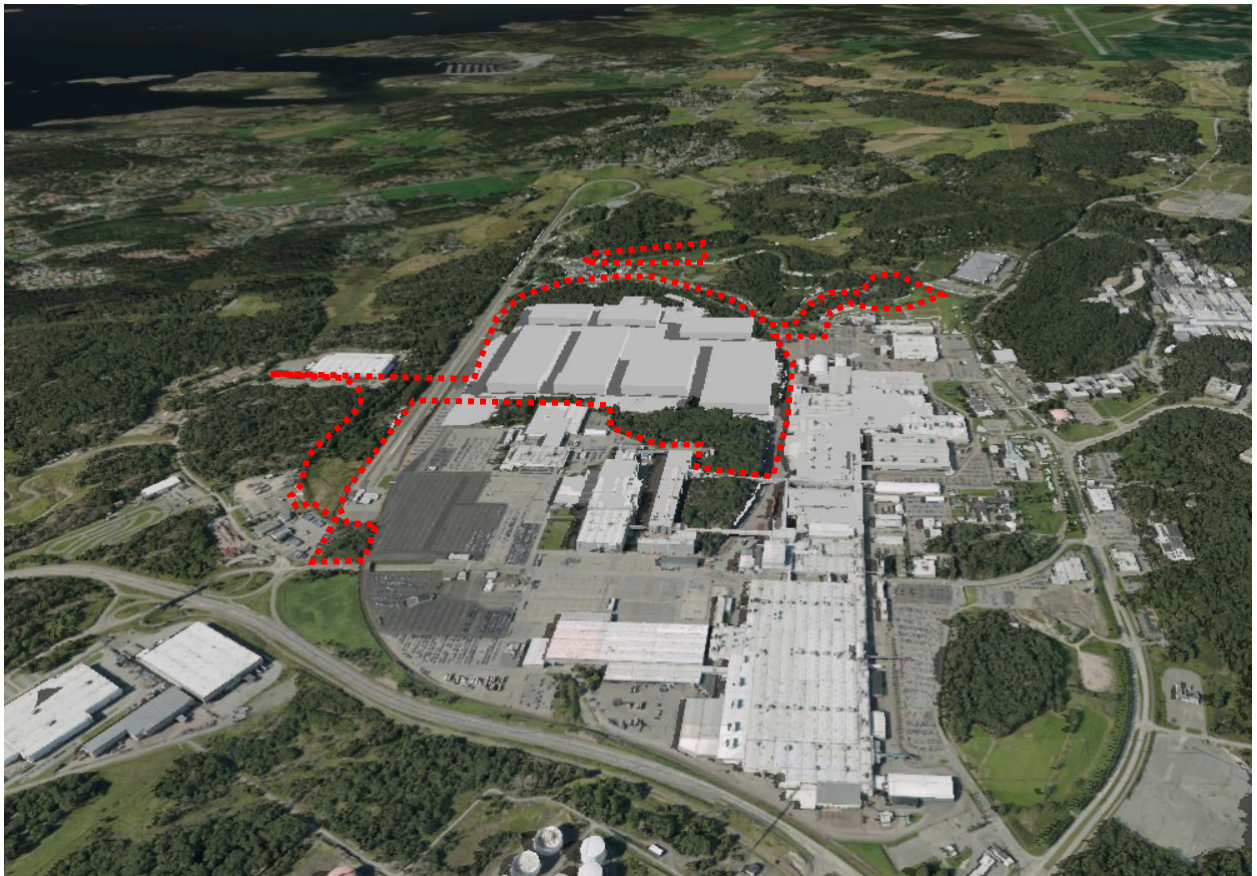


Detaljplan för verksamheter vid Pressvägen inom stadsdelen Sörred i Göteborg

Utökat förfarande

PLANBESKRIVNING

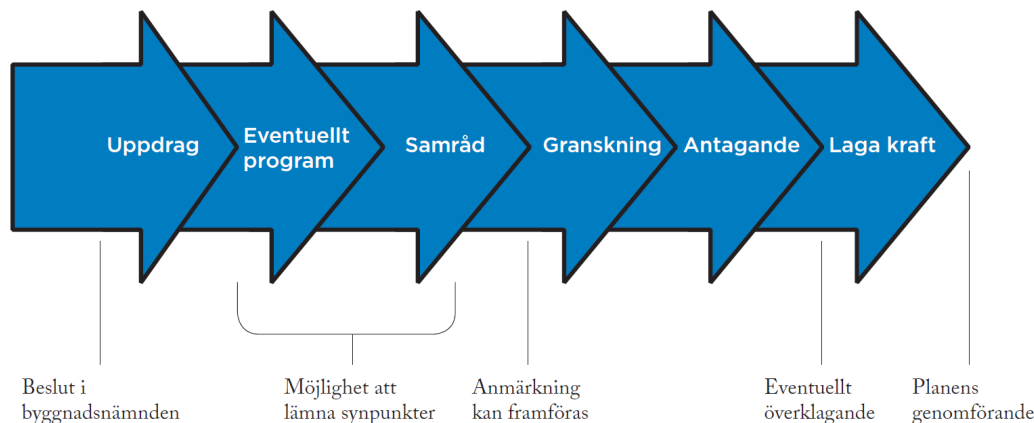


Samrådshandling januari 2022

Planprocessen

Detaljplanearbetet är indelat i flera skeden. Samrådet syftar till att samla in information, önskemål och synpunkter som berör planförslaget i ett tidigt skede i detaljplanearbetet. Vid granskningen är planförslaget färdigställt. För att vara säker på att senare ha rätt att överklaga beslutet att anta detaljplanen ska skriftliga synpunkter lämnas senast under granskningstiden.

När detaljplanearbetet påbörjas är ofta beslut som berör planen redan fattade i demokratisk ordning, såsom markanvändning i översiktsplanen och eventuellt mera detaljerat i program.



Planinformation

Planarbetet startade 2021-10-19

Detaljplanen är upprättad med utökat planförfarande

Handlingarna (ej fastighetsförteckning) finns på Göteborgs Stads hemsida:

www.goteborg.se/planochbyggprojekt

Fastighetsförteckning, beslutsprotokoll, övriga handlingar och utredningar samt kartor finns på Stadsbyggnadskontoret, adress: Köpmansgatan 20, 403 17 Göteborg.

Samrådstid:

Samrådstiden är 2022-01-10 – 2022-01-31.

Digitalt samrådsmöte 2022-01-17, 18-19.30 länk finns på projektets hemsida.

Information om planförslaget lämnas av:

Per Osvalds, Stadsbyggnadskontoret, 031-368 18 51, per.osvalds@sbk.goteborg.se

Elin Kajander, Stadsbyggnadskontoret, 031-368 19 03, elin.kajander@sbk.goteborg.se

Anna-Karin Nilsson, Stadsbyggnadskontoret, 031-368 16 52, anna-karin.nilsson@sbk.goteborg.se

Mattias Hedeberg, Fastighetskontoret, 031-368 11 90, mattias.hedeberg@fastighet.goteborg.se

Sara Johansson, Trafikkontoret, 031-368 25 61, sara.2.johansson@trafikkontoret.goteborg.se

Samrådshandling
Datum: 2022-01-05

Diarienummer SBK: 0860/21
Handläggare SBK
Per Osvalds
Tel: 031-368 18 51
per.osvalds@sbk.goteborg.se

Diarienummer FK: 5700/21
Handläggare FK
Mattias Hedeberg
Tel: 031-368 11 90
mattias.hedeberg@fastighet.goteborg.se

Detaljplan för verksamheter vid Pressvägen inom stadsdelen Sörred i Göteborg

Detaljplanen är upprättad med utökat planförfarande enligt PBL (2010:900, SFS 2014:900)

Planbeskrivning

Detaljplanen omfattar följande handlingar:

Planhandlingar

- Planbeskrivning (denna handling)
- Plankarta med bestämmelser

Övriga handlingar:

- Fastighetsförteckning (publiceras ej på Internet)
- Illustrationsritning
- Grundkarta

Utredningar som bilagor:

- 1. Arkeologisk utredning, Arkeologerna SHM, 2021, beställd av SBK
- 2. Bergteknisk utredning, COWI, 2021, beställd av Volvo Cars Corporation (VCC)
- 3. Bullerutredning, Akustikforum, 2021, beställd av VCC
- 4. Dagvatten- och skyfallsutredning, Kretslopp och vatten, 2021, beställd av SBK
- 5. Geoteknisk utredning, COWI, 2021, beställd av VCC
- 6. Landskapsbildsanalys, Stadsbyggnadskontoret, 2021, genomförd av SBK
- 7. Luftutredning, COWI, 2021, beställd av VCC
- 8. Miljökonsekvensbeskrivning (MKB), COWI, 2021, beställd av VCC
- 9. Naturvärdesinventering (NVI), Naturcentrum, 2021, beställd av VCC
- 10. Riskutredning, Briab, 2021, beställd av VCC
- 11. Översiktlig miljöteknisk markundersökning, COWI, 2021, beställd av VCC

Innehållsförteckning

DETALJPLAN FÖR VERKSAMHETER VID PRESSVÄGEN INOM STADSDELEN

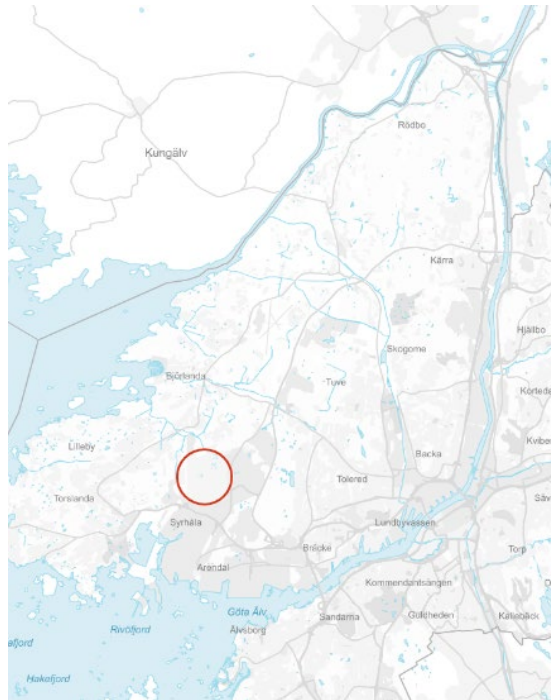
SÖRRED I GÖTEBORG	1
<i>Planprocessen</i>	2
<i>Planinformation</i>	2
<i>Samrådstid:</i>	2
PLANBESKRIVNING	3
DETALJPLANEN OMFATTAR FÖLJANDE HANDLINGAR:	3
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	4
SAMMANFATTNING	5
<i>Planens syfte och förutsättningar</i>	5
<i>Planens innebörd och genomförande</i>	6
<i>Överväganden och konsekvenser</i>	7
<i>Överensstämmelse med översiktsplanen</i>	8
<i>Vanligt förekommande förkortningar</i>	8
PLANENS SYFTE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	8
<i>Syfte</i>	8
<i>Läge, areal och markägoförhållanden</i>	8
<i>Planförhållanden och tidigare ställningstaganden</i>	9
<i>Mark, vegetation och fauna</i>	9
<i>Befintlig bebyggelse, fornlämningar och kulturhistoria</i>	14
<i>Sociala förutsättningar</i>	15
<i>Trafik, parkering, kollektivtrafik och tillgänglighet</i>	17
<i>Service</i>	18
<i>Teknisk försörjning</i>	18
<i>Risk och störningar</i>	18
DETALJPLANENS INNEBÖRD OCH GENOMFÖRANDE	19
<i>Bebyggelse</i>	20
<i>Trafik, parkering, kollektivtrafik och tillgänglighet</i>	20
<i>Service</i>	22
<i>Rekreation och naturmiljö</i>	22
<i>Sociala aspekter och åtgärder</i>	23
<i>Teknisk försörjning</i>	24
<i>Övriga åtgärder</i>	27
<i>Huvudmannaskap och ansvarsfördelning</i>	33
<i>Fastighetsrättsliga frågor</i>	34
<i>Avtal</i>	36
<i>Dispenser och tillstånd</i>	37
<i>Tidplan</i>	38
<i>Genomförandetid</i>	38
ÖVERVÄGANDEN OCH KONSEKVENSER	38
<i>Motiv till detaljplanens reglering</i>	39
<i>Nollalternativet</i>	42
<i>Sociala konsekvenser och barnperspektiv</i>	42
<i>Miljökonsekvenser</i>	44
<i>Ekonomiska konsekvenser av detaljplanen</i>	46
ÖVERENSSTÄMMELSE MED ÖVERSIKTSPLANEN	48

Sammanfattning

Planens syfte och förutsättningar

Detaljplaneområdet är beläget på Hisingen cirka 8 kilometer nordväst om Göteborg centrum och cirka 2,5 kilometer norr om Arendals hamn. Närmaste bebyggelse utgörs av industrier, kontor och lager.

Det huvudsakliga syftet med detaljplanen är att skapa möjlighet för utbyggnad av storskaliga byggnader för industriändamål med kompletterande byggnader för lager, kontor, personalutrymmen, besökare med mera. Området är idag i stort obebyggt och består av kuperad skogsmark, mindre dammar och vattensamlingar, grusade testbanor, överblivna massor samt öppna hårdgjorda ytor för omlastning och snöhantering. Exploateringsområdet omringas av en järnvägsslinga för industri.



Figur 1: Planområdets placering i staden



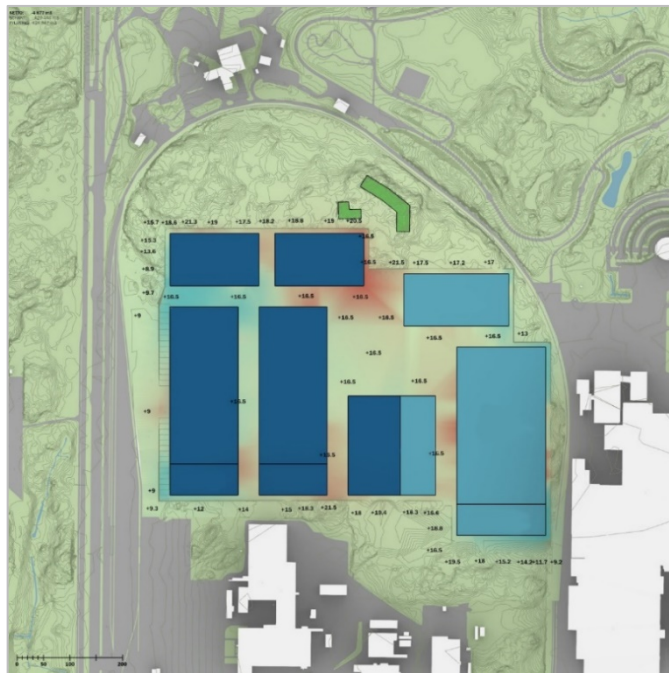
Figur 2: Kartbild som visar ortofoto och ungefärlig planområdesgräns.



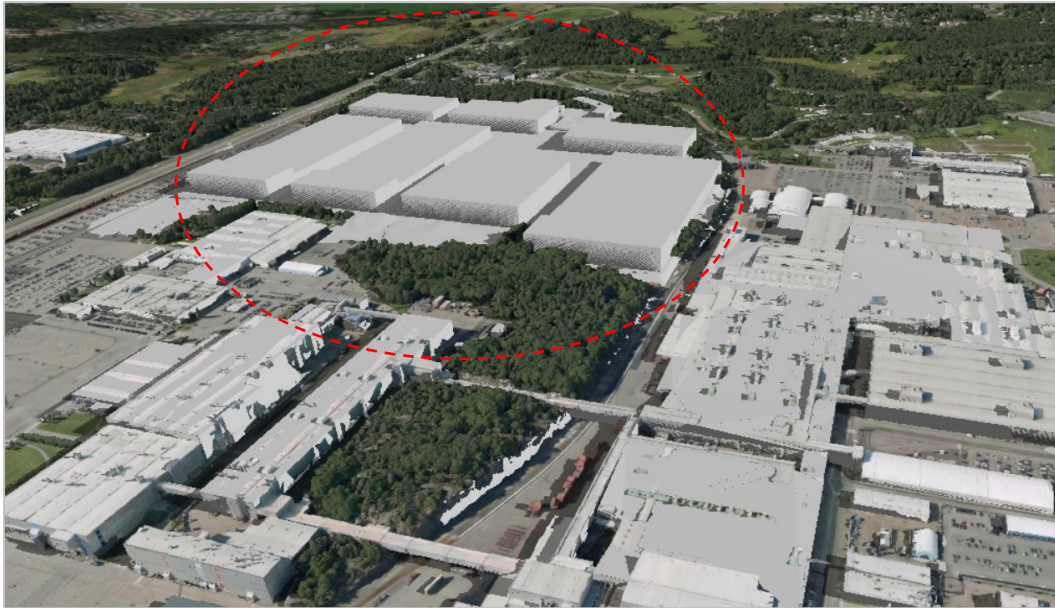
Figur 3: Perspektivvy över området idag. Planområdet är i stort obebyggt och består huvudsakligen av kuperad skogsmark. Röd cirkel ringar in delområde A: yta för industri innanför järnvägen

Planens innebörd och genomförande

Planen ger möjlighet för en exploatering av byggnader för industri och tekniska anläggningar. Illustrationen i figurerna visar en möjlig utveckling i området. Tänkta exploatering utgörs av större verksamhetslokaler för industri och kompletterande mindre lokaler för bland annat kontor. 3D-vyn (se figur 5) visar en möjlig utveckling i relation till befintlig bebyggelse inom närområdet.



Figur 4: Illustration över en möjlig exploatering av området.



Figur 5: 3d-vy som visar en möjlig exploatering i förhållande till befintlig exploatering i närområdet. Röd cirkel ringar in delområde A: yta för industri innanför järnvägen

Överväganden och konsekvenser

Göteborgs stads inriktning avseende strategisk bebyggelseplanering är bland annat att förtäta industriområden och företagsområden med fler verksamheter och att nyetablering och utbyggnadsplanering för verksamheter ska ske enligt principen rätt verksamhet på rätt plats. Bedömningen är att föreslagen detaljplan är belägen på en strategiskt fördelaktigt plats. Detaljplaneområdet ligger inom eller i direkt anslutning till ett större industriområde. Området är utpekad som ett verksamhetsområde både i Göteborgs översiktsplan från 2009 och i förslag till ny översiktsplan.

Kommunen och Länsstyrelsen bedömer att detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt 6 kapitlet 11 § i miljöbalken har därför tagits fram och bilagts handlingarna (MKB, COWI, 2021). Den samlade bedömningen ur miljökonsekvensbeskrivningen är att konsekvenserna av planförslaget bedöms huvudsakligen miljöaspekter vara små med undantag av hushållning med material, råvaror och energi där konsekvenserna istället bedöms vara små till måttliga, samt för naturmiljö där fördjupade inventeringar behövs innan slutliga bedömningar kan göras men preliminärt bedöms konsekvenserna bli stora, och för kulturmiljö där bedömningen är små konsekvenser men där ytterligare arkeologiska utredningar behöver utföras. Vidare bedöms planförslaget inte påverka möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna angående utomhusluft, omgivningsbuller och ytvatten och inte heller motverka möjligheterna att nå miljökvalitetsmålen. En ingående beskrivning av miljökonsekvenserna finns under rubriken *Överväganden och konsekvenser* samt i bilagd miljökonsekvensbeskrivning (MKB, COWI, 2021).

Den övervägande bedömningen är att stadens intresse för att i ett strategiskt fördelaktigt läge utöka ett befintligt verksamhetsområde och i längden skapa möjlighet för ett utökat näringsliv och en rad nya arbetstillfällen, väger högt. De potentiella miljökonsekvenserna av detaljplaneförslaget utreds, och lösningar föreslås, i en rad olika utredningar.

Överensstämmelse med översiktsplanen

Detaljplanen överensstämmer med Göteborgs stads översiktsplan från 2009.

Vanligt förekommande förkortningar

- Volvo Cars Corporation (VCC)
- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Planens syfte och förutsättningar

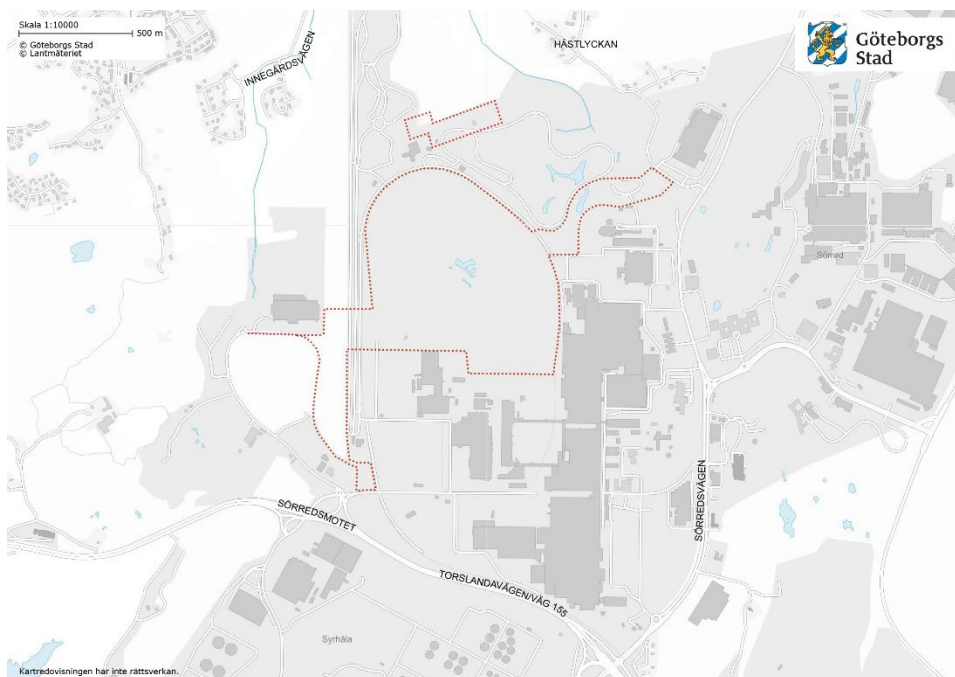
Syfte

Syftet med detaljplanen är att skapa möjlighet för utbyggnad av storskaliga byggnader för industriändamål med kompletterande byggnader för lager, kontor, personalutrymmen, besökare med mera. Vidare är syftet att ge möjlighet för en ytterligare tillfartsväg på kvartersmark samt att skapa en god dagvattenhanteringslösning på allmän plats med användningen Natur.

Vidare är syftet att byggnadernas utformning ska anpassas till befintlig bebyggelse i närområdet för att inte i för stor utsträckning påverka landskapsbilden i området. I förlängningen är syftet att ett genomförande av detaljplanen ska skapa nya arbetsplatser för ett stort antal människor.

Läge, areal och markägförhållanden

Planområdet är beläget i sydvästra delen av Hisingen, inom stadsdelen Sörred i Göteborg (se figur 1). Norr om området ligger Björlanda, väster om området ligger Torslanda och Lilleby, söder om området ligger Syrhåla och Arendal och öster om området ligger Biskopsgården. Området ligger cirka 8 kilometer nordväst om Göteborg centrala innerstad.



Figur 6: Kartbild som visar ungefärlig planområdesgräns och områdets närområde.

SAMRÅDSHANDLING

Planområdet omfattar cirka 75 hektar och ägs av privata markägare. Volvo Cars AB är fastighetsägare till den största fastigheten inom planområdet. Övriga fastighetsägare och rättighetshavare framgår av fastighetsförteckningen.

Kommunen äger två mindre delar av fastigheten Syrhåla 765:248 inom planområdet. Den ena är belägen inom kvartersmark och den andra är belägen inom allmän platsmark, natur.

Planförhållanden och tidigare ställningstaganden

Översiktsplan för Göteborg, antagen av kommunfullmäktige 2009-02-26, anger att områdets befintliga användning är verksamhetsområde som får innehålla störande verksamheter. I översiktsplanen finns inga rekommendationer om en förändrad markanvändning. Staden håller för nuvarande på med en ny översiktsplan, i granskningshandlingen av ny översiktsplan pekas aktuellt område ut som industriområde.

Del av området omfattas av två gällande detaljplaner akt 1480K-II-3207 som vann laga kraft 1966 samt akt 1480K-II-3709, som laga kraft 1988. Detaljplanerna anger kvartersmark för industri (bilindustri och målerifabrik). Genomförandetiden för detaljplanerna har gått ut.

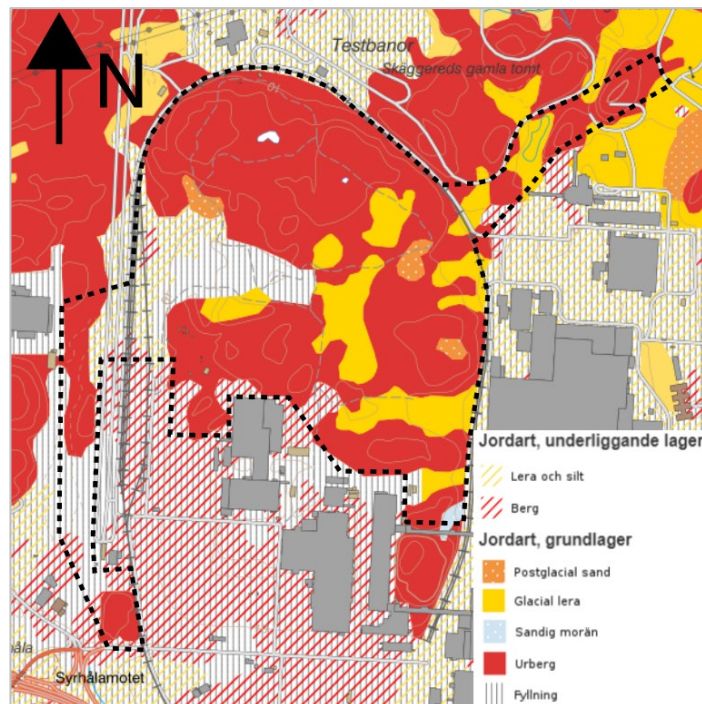
Mark, vegetation och fauna

Området utgörs i dag av kuperad skogsmark, mindre dammar och vattensamlingar, grusade testbanor, överblivna massor samt öppna hårdgjorda ytor för omlastning och snöhantering.

Markförutsättningar

En geoteknisk utredning (Geoteknisk utredning, COWI, 2021) samt en bergteknisk utredning (Bergteknisk utredning, COWI, 2021) har tagits fram och bilagts handlingarna.

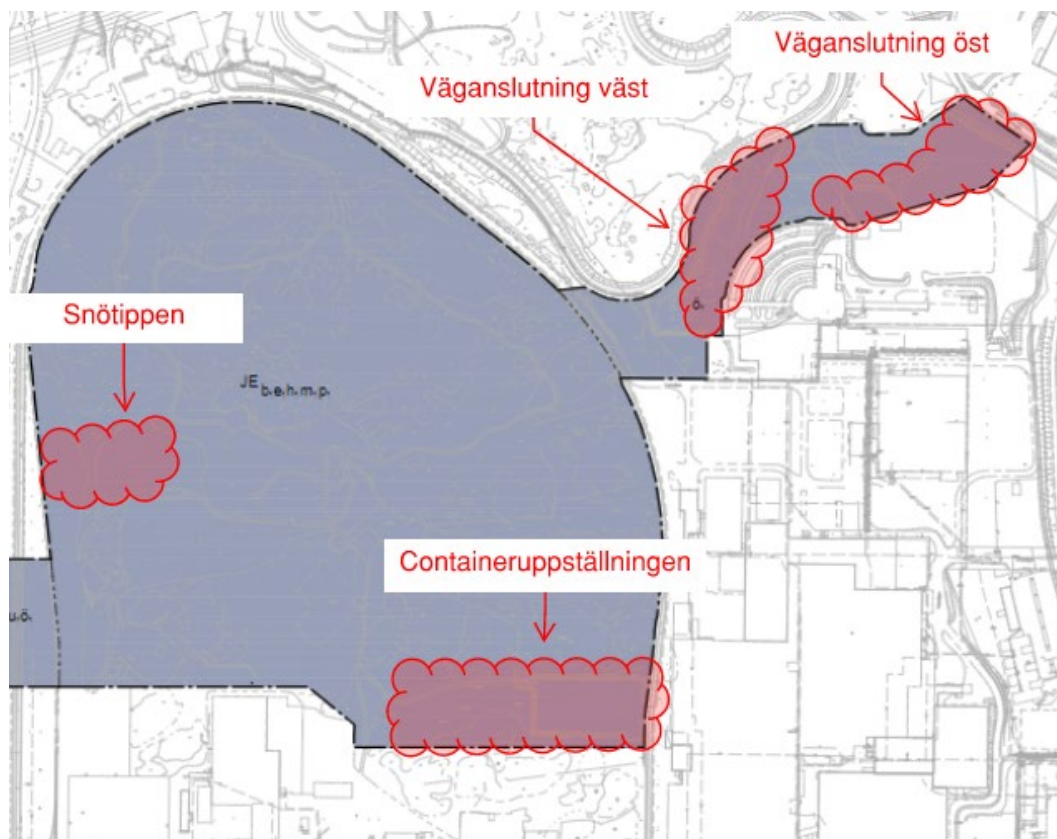
Planområdet består till största del av skogbevuxen mark med berg i dagen eller tunna och osammanhängande jordlager på berg. Berget i området bedöms generellt vara av en relativt god kvalitet som medger branta släntkonstruktioner. Befintliga skärningar i området är dock sprängskadade med förhöjd spricktäthet som följd. Med undantag för ett fåtal lösa ströblock och några gamla stenmurar bedöms ingen av de naturliga slänterna i nuläget som ett problem vad avser stabilitet. Förekommande bergskärningar bedöms i allmänhet som stabila men lokalt förekommer vissa stabilitetsproblem. I områdets lågpartier återfinns lera, fyllning och mindre områden med sand, (se figur 7) för SGU:s jordartskarta över området.



Figur 7: Figur som visar SGU:s jordartskarta, streckad svart linje visar ungefärlig avgränsning av den geotekniska utredningen.

Utförda sonderingar i området visar på ett jorddjup som varierar mellan cirka 0 och 20 meter, där djup större än 10 meter enbart återfinns i områdets sydöstra del. Markytan i området är relativt kuperad med oregelbundna höjddpartier och sänkor vars nivå varierar mellan cirka +3 och +25. De lägsta nivåerna återfinns i området utanför provbanan i sydväst och utmed järnvägen som ligger på cirka +9.

Inom detaljplaneområdet har fyra områden med risk för ras och skred vid utbyggda förhållanden identifierades; snötippen, containeruppställningen, samt väganslutning väst och öst, se figur 8. Detaljplaneområdet har efter att fältarbetet genomfördes, utökats till att innefatta området sydväst om järnvägsloopen, samt ett område norr om järnvägsloopen. Dessa områden är planerade att utredas och kommer vara del av en kompletterad PM geoteknik, som kommer vara tillgänglig till granskningen av detaljplanen.



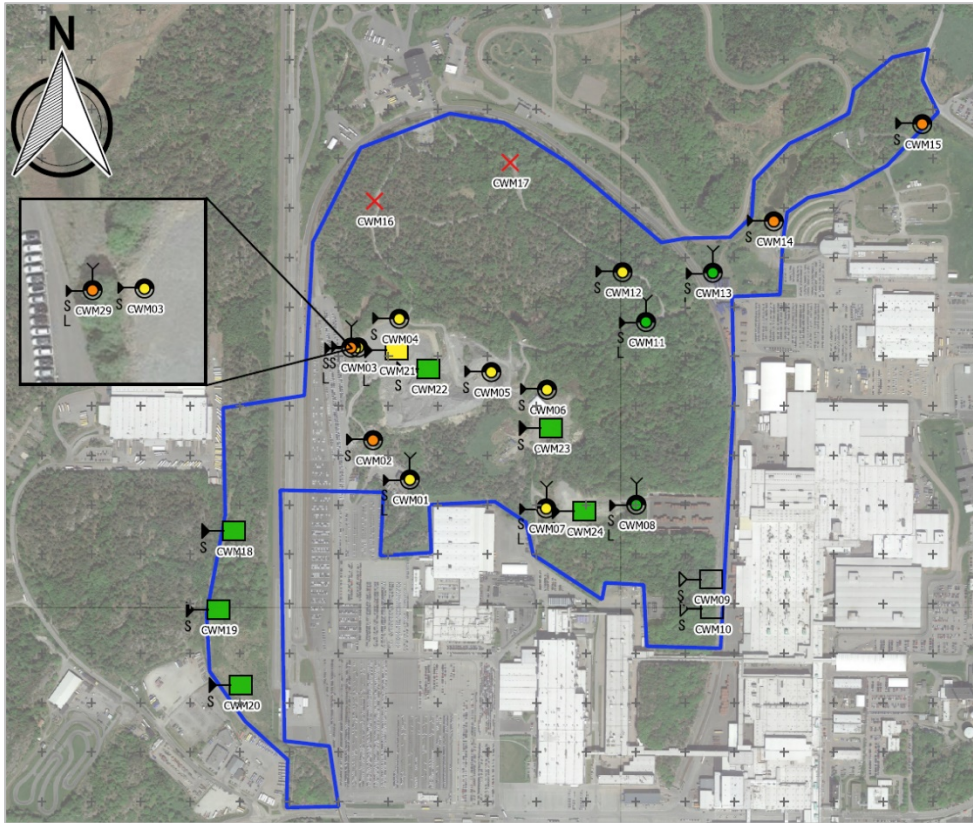
Figur 8: Kartbild med avgränsningar för fyra områden med risk för ras och skred.

Förorenad mark

En översiktlig miljöteknisk markundersökning har tagits fram och bilagts handlingarna (Översiktlig miljöteknisk markundersökning, COWI, 2021). Undersökningsområdet och dess provpunkter illustreras i figur 9 nedan. Uppmätta halter i jord- och grundvattenprover är i utredningen jämförda mot Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning (KM) samt mindre känslig markanvändning (MKM) vilken planerad markanvändning bedöms att motsvara.

Förhöjda halter föroreningar i jordprover påträffades i områdets centrala respektive nordöstra delar. I provpunkt CWM02 påträffades föroreningsgruppen PFAS med halter av ämnet PFOS över riktvärdet för MKM. Detta beror troligtvis på användning av brandskum vid en intilliggande brandövningsplats.

PFAS detekterades även vid den närliggande provpunkten CWM01 men halten i jordprovet var under riktvärdet för både MKM och KM. Vidare, i provpunkt CWM29 återfanns föroreningar associerade till oljeprodukter (alifater och PAH:er) vilket troligtvis kan härledas till områdets nyttjande som parkeringsplats. Slutligen, för provpunkterna CWM14-15, i nordost uppmättes förhöjda halter metaller, varav främst barium.



Figur 9: Undersökningsområdet med provpunkter. Orange färg visar analyserade halter över MKM; grönt och gult: under MKM; färglös: fullständiga analysresultat ännu ej erhållits; och röda kryss: provpunkten utgått då området består av berghällar (PM Markmiljöundersökning, COWI, 2021).

Grundvattenrör installerades i sex av punkterna (CWM01, 07, 08, 11, 13 och 29). Av de tre som analyserades för förekomst av PFAS (CWM01, -08 och -11) uppvisade samtliga tre halter över den nivå då åtgärder bör införas för att förhindra spridning av ämnena. Samtliga sex grundvattenprover analyserades för halter av metaller och petroleumprodukter. För två av dessa har provsvar inkommit (CWM07 och 08), i vilka förhöjda halter av aluminium, kalcium, magnesium, natrium och nickel uppmättes, därutöver mycket höga halter av mangan och järn. Åtgärder till följd av ett genomförande av detaljplanen beskrivs i kapitlet *Detaljplanens innebörd och genomförande*.

Naturvärden

En naturvärdesinventering har tagits fram under september till november 2021 och bilagts handlingarna (Naturcentrum, 2021). Text under kommande rubriker *Naturvårdsarter utöver fåglar*, *Fågelarter*, *Skyddsvärda träd* samt *Biotopskydd och andra värdefulla strukturer* utgår samtliga från naturvärdesinventeringens resultat.



Figur 10: Karta över inventeringsområdet

Det undersökta området utgörs av olika slags naturtyper. Det handlar om allt från åkermarker/slåttervallar, hållmarkstallskogar, vattenmiljöer, industrimarker och testbanor av olika typ, till olika typer av löv- och blandskogar.

Den södra centrala delen av inventeringsområdet (område A i figur 10) domineras av industrimark, lövskogar och hållmarkstallskog. Längst i norr vidtar återigen lövskog på äldre kulturmark. I den södra delen finns också ett par dammar, en liten våtmark och en mindre bäck som avvattnar området mot väster. Spåren av jordbruk är tydliga genom förekomsten av stenmurar, äldre diken/åkermark, talrika hasselbuketter, döende enbuskar och en del äldre ekar i anslutning till skiftesgränser.

Den nordöstra delen (område B i figur 10) utgörs till omväxlande delar av öppen jordbruksmark, testbanor och ett par partier med både äldre och yngre skogsbestånd. Områdets skogsmarker består av ek-, bland- och barrskogar samt ett större hygge där lövskog nu växer upp. Denna del av inventeringsområdet innehåller också en våtmark och flera dammar, av vilka två är naturliga och en är anlagd. I norr finns en höjdrygg med främst barrskog och mot nordöst ligger öppna brukade marker som genomkorsas av ett litet vattendrag - Låssby bäck. Mot främst norr och öster finns skogsbryn med en del blommande buskar och träd. Även detta område innehåller rikligt med stenmurar, vilka vittnar om områdets historia som jordbrukslandskap.

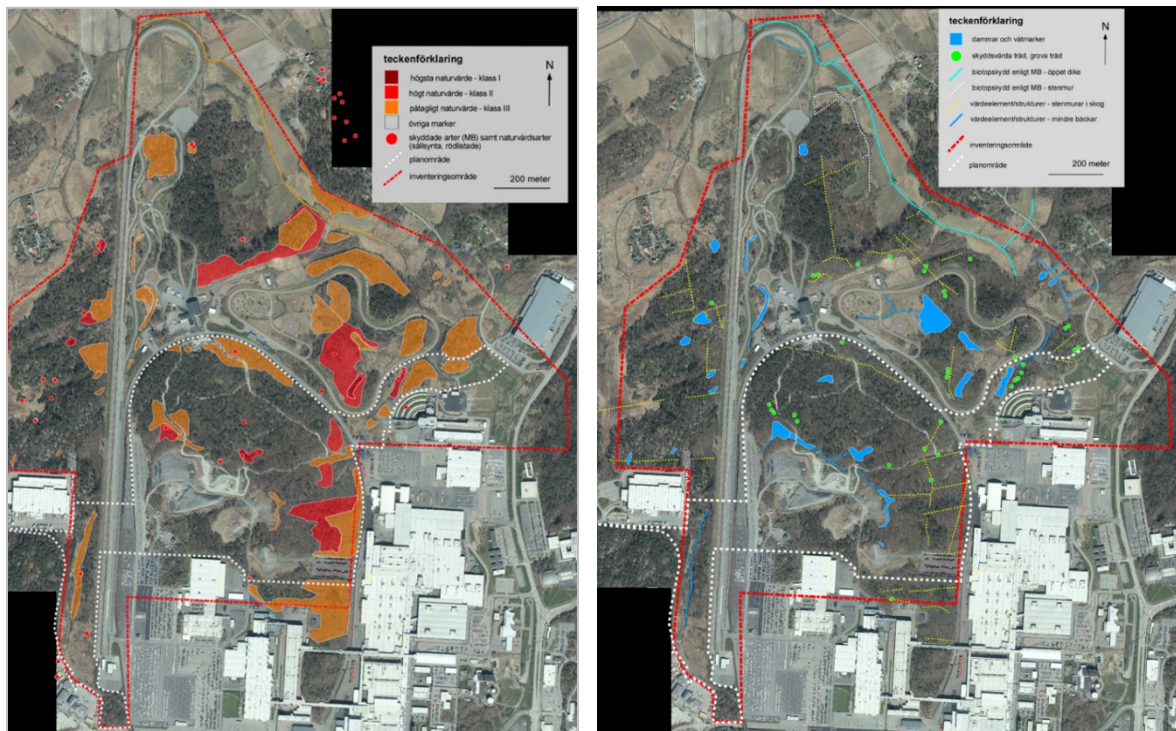


Figur 11: Lövdunge med grova träd, berghäll och stenmur.

I väster (område C i figur 10) ligger ett mer höglänt hållmarksområde med dominerade hållmarker och barrskog med tall och gran och längre mot väster övergår höjdryggen i ett låglänt, igenväxande landskap med äldre åkrar och våtmarker. Hållmarkerna bryts av ett par sprickdalar med våtmarker, små dammar och lokalt välutvecklad äldre ekskog. Här finns också rikligt med stenmurar.

Torslandaviken är en vattenförekomst och Natura 2000-område. Området ger plats åt ett rikt fågelliv och är en viktig övervintrings- och rastlokal. Bevarandemålet är att värna om Torslandavikens naturmiljö samt utpekade skyddsvärda arter.

Rivö fjord är en del av Göta Älvs estuarie. Det är en ytvattenförekomst där en god kemisk status idag generellt ej uppnås, medan den ekologiska statusens anses vara måttlig.



Figur 12: Kartbilden visar resultatet av naturvärdesinventeringen, (Naturcentrum, 2021). Till höger naturvärdesobjekt och förekomster av skyddade och/eller rödlistade arter. Till vänster karta över värdefulla strukturer.

Naturvårdsarter, utöver fåglar

I Artportalen och i ArtDatabankens observationsdatabas finns ett mindre antal recenta¹ rapporter om skyddade arter². Hotkategorier anges enligt gällande system³ och de fridlysta arterna anges med §.

Det handlar om skogsknipprot §, åkergroda §, ätlig groda §, större vattensalamander §, vanlig snok §, hasselsnok § och sandödlan §. När det gäller sandödlan så handlar det om ett dött exemplar som påträffats 2010.

Från fastigheten Sörred 7:8 i den östra delen av området har också vanlig groda § och mindre vattensalamander § rapporterats. Under inventeringar har även den fridlysta arten idegran § påträffats, vilket betyder att tio skyddade arter rapporterats i det inventerade området.

¹ noterade efter 1950

² skyddade arter enligt artskyddsförordningen

³ ArtDatabanken 2020. Rödlistade arter i Sverige 2020. – ArtDatabanken, SLU, Uppsala.

Av rödlistade arter förekommer, utöver rapporterna av sandödla och hasselsnok, trädslagen ask och alm. Det finns också ett antal äldre rapporter (före 1950) om rödlistade kärlväxter, främst från området väster om fabriksområdet. Ett mindre antal signalarter, indikatorarter för skyddsvärd skog, förekommer också inom området.

Fågelarter

Samtliga svenska fågelarter är skyddade enligt Artskyddsförordningen, men ett antal arter har också ett starkare skydd. Från inventerings- och närområdet har många fågelarter rapporterats. Det rör sig dels om observerade förbipasserande arter, dels vanliga häckfåglar, men också arter som har det mer omfattande skydd som beskrivs ovan och som möjligen häckar i området. Exempel på sådana arter är duvhök, spillkråka, mindre hackspett, gröngöling, nattskär, törnskata, trädlärka, entita, rörsångare, gulsparr och sävsparv. Inga systematiska inventeringar av fågellivet har dock genomförts. Inventering av fågelarter planeras att göras under vår-sommar 2022.

Skyddsvärda träd

Ett drygt tjugotal "grova träd" (75–100 cm i diameter, gröna prickar i figur 10) har registrerats men inga *jätteträd* (> 1 meter i diameter enligt definition) har noterats. Hålträd förekommer här och var men är ganska sparsamma.

Biotopskydd och andra värdefulla strukturer

Ett tiotal så kallade generella biotopskydd enligt Miljöbalken har registrerats i det inventerade områdets ytterkanter. Det handlar främst om stenmurar och småvatten (öppna diken) i odlingslandskapet.

Däremot finns ett stort antal stenmurar inom områdets skogar och från områden där hävden upphört. Dessa stenmurar vittnar om landskapets tidigare historia som odlings- och beteslandskap. Andra värdefulla strukturer som karterats utgörs av stenrösen, död ved och mindre bäckar. Enligt bedömning omfattas de troligtvis inte av generellt biotopskydd.

Vidare naturvärdesinventering

För att kunna göra bedömningar av arternas aktuella status inom området måste grundligare utredningar utföras. Det gäller främst förekomster av grod- och kräldjur, fågel- och fladdermusfauna, vår- och försommaraspekten av kärlväxtfloran samt förekomst av insekter, främst skyddade trollsländearter kring områdets dammar. Inventering av dessa planeras att göras under vår-sommar 2022.

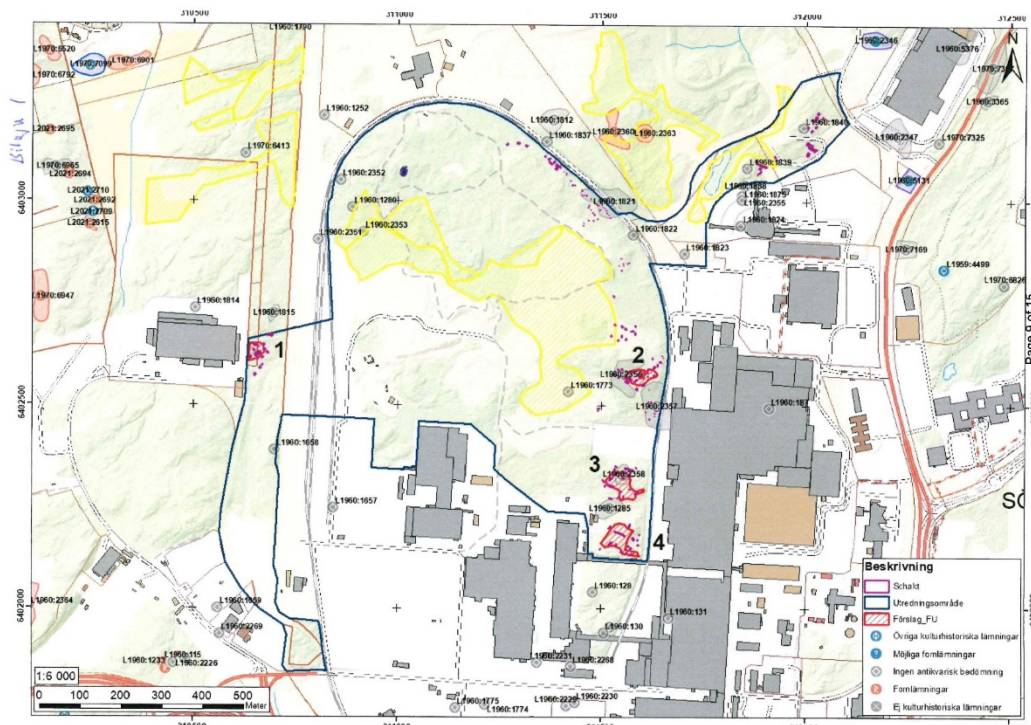
Befintlig bebyggelse, fornlämningar och kulturhistoria

Inom planområdet finns det ingen befintlig bebyggelse med undantag av ett antal baracker i områdets sydvästra delar. Barackerna har använts till bland annat brandskyddsövningar ett antal gånger om året. Barackerna planeras att i samband med genomförandet av detaljplanen att tas bort från platsen.

Området omfattas av tidigare kända fornlämningar. Fornlämningarna undersöktes under 60-talet, på den tiden fanns inte utredningsinstrumentet enligt kulturmiljölagen vilket innebär att utredningsarbetet inte utfördes på samma sätt som det görs i dagsläget. En arkeologisk utredning har därför utförts och bilagts handlingarna (Arkeologerna SHM, 2021). Arbetet med den arkeologiska utredningen har behövt ta hänsyn till de preliminära resultat som naturvärdesinventering har visat. Naturvärdesinventeringen har visat på potentiella viloplats för skyddsvärda arter vilket har inneburit att den arkeologiska undersökningen inte har kunnat utföras inom dessa områden.

De områden som har undvikits är markerade med gult i figuren nedan. En komplettering av den arkeologiska utredningen inom dessa områden kommer göras under våren 2022, när det ur naturvårdessynpunkt går bra att gå in i dessa områden.

Resultatet från den arkeologiska utredningen bekräftade fyra arkeologiska fornlämningar inom utredningsområdet som uppfyller de kriterier som krävs för att klassas som fornlämningar. Dessa fornlämningar är markerade i figur 13 nedan (1) L2021:8676, (2) L2021:8677, (3) L1960:2358 samt (4) L2021:8679. För dessa fornlämningar gäller kulturmiljölagens bestämmelser om skydd för fornlämningar, vilket innebär att ingrepp i fornlämningar eller deras tillhörande fornlämningsområde kräver Länsstyrelsens tillstånd enligt kulturmiljölagen.



Figur13: Karta som visar utredningsområdet för arkeologi (mörkblå markering), områden som har undvikits i den arkeologiska utredningen (gulmarkerade områden) samt arkeologiska fynd 1-4 (röd markering). (Arkeologerna SHM, 2021).

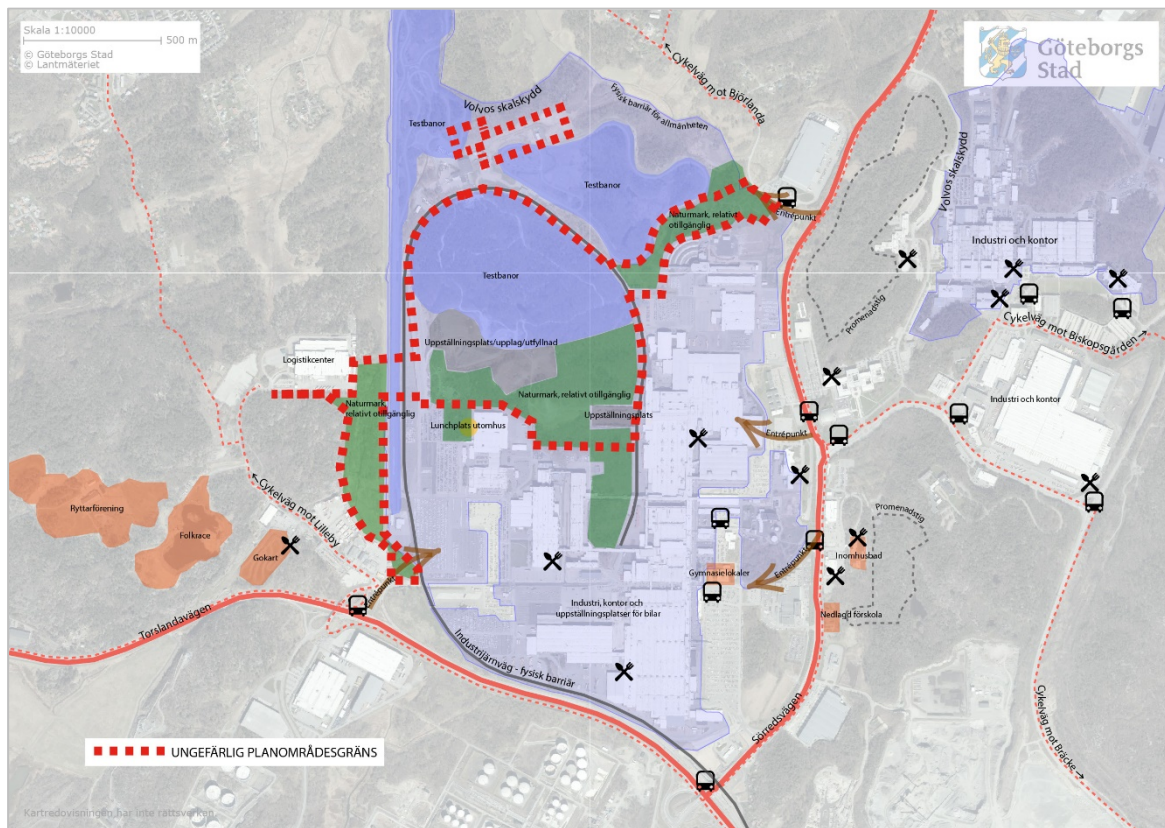
Sociala förutsättningar

Bakgrund till arbetet med sociala konsekvensanalyser och barnkonsekvensanalyser

Detaljplanen har bedömts ha social komplexitetsnivå 2, enligt stadens bedömningskriterier av sociala komplexitetsnivåer. Bedömningen baseras på att detaljplaneområdet är ett naturområde som är avskilt från allmänheten. Området är både omringat av en järnvägslinje och omslutet av stängsel via Volvos skalskydd. Då området är avskilt från allmänheten bedöms den totala förändringen som föreslås ha en liten inverkan på sociala aspekter. Ett sociala konsekvensanalys och en barnkonsekvensanalys har genomförts med representanter från olika förvaltningar inom staden samt en representant från en verksamhetsutövare i närområdet, en person med stor lokalkännedom. Resultatet från analyserna har sammanställts i kartbilder och i text och har lyfts in i detta dokument.

Sociala förutsättningar, nulägesbeskrivning

I den första delen av social- och barnkonsekvensanalysen har en inventering av områdets nuläge gjorts med syfte att visa områdets befintliga kvaliteter och utmaningar utifrån ett socialt perspektiv. En karta har tagits fram för att illustrera resultatet från inventeringen. Se figur 14.



Figur 14: Kartbild som visar en nulägesbeskrivning över de sociala förutsättningarna i och i närheten till planområdet. Ljusblå ytor är verksamhetsområde innanför Volvos skalskydd. Gröna ytor är naturområden. Grå ytor är upplag/uppställningsplatser och orangea ytor är olika aktivitetsytor.

Planområdet är ett naturområde som bland annat nyttjas som uppställningsplats, upplag och här finns en testbana i grus för olika typer av bilar. Området är ett naturområde, men enligt representanten nyttjas området i låg utsträckning för rekreation och samvaro. En anledning kan vara att det är otryggt att röra sig i området. Området är stort och otillgängligt och för att ta sig fram används bil. Inom området finns större grusade vägar som används som testbana för olika typer av bilar. Körbanorna ger en indikation på att området kan ses som osäkert för fotgängare. Därutöver är området relativt otillgängligt på grund av höjdskillnader och den fysiska barriären industrijärnvägen. Representanten informerar om att en stor andel som jobbar i närområdet idag utgörs av industriarbetare, dessa personer jobbar ofta i skift utan flexibilitet att kunna ta längre pauser för att exempelvis ta en promenad i skogen. Verksamhetslokaler öster om Sörredsvägen utgörs i större andel av kontorslokaler. Personer som jobbar på kontor tenderar att ha större flexibilitet i sina arbetstider varvid mindre naturslingor i direkt anslutning till dessa byggnader används i relativt hög utsträckning.

I närområdet finns en rad med lunchrestauranger. Öster om Sörredsvägen finns Sörredsgården som omfattar en badanläggning och träningslokaler. Sörredsgården är den plats i östra delen av området som kan locka barn och unga. Det är därför av stor vikt att området är lättillgängligt med kollektivtrafik och till fots och med cykel.

Service

Tillgången till lunchrestauranger i området är relativt stort, samhällsservice i området i övrigt är låg. Området ligger i stadsdelen Sörred och i primärområdet Arendal. Arendal är ett stort industri- och verksamhetsområde med cirka 30 000 arbetande. I området bor endast ett 80-tal boende, vilket är ett lågt antal boende. Strax öster om planområdet finns ett stort logistikområde, Sörredsbadet och en förskola som numera är stängd. Utöver några restauranger i Arendal och Sörred finns ingen lokal och social service.

Teknisk försörjning

Dagvatten

Dagvatten från planområdets avleds idag till Rivö fjord via flera olika markavvattningsföretag.

Övrig teknisk försörjning

Planområdet är beläget i ett befintligt industriområde med goda möjligheter till anslutningar för både vatten och avlopp, processvatten, kyla, el, tele och fjärrvärme.

Risk och störningar

Buller

En bullerutredning har tagits fram och bilagts handlingarna (Akustikforum, 2021). Då detaljplanen är belägen i ett befintligt verksamhetsområde är industribuller en aspekt som har studerats. Resultatet och detaljplanens konsekvenser avseende buller står beskrivet under *Detaljplanens innebörd och genomförande*.

Luftkvalitet

En luftutredning har tagits fram och bilagts handlingarna (COWI, 2021). Luftutredningen beskriver både nuläge och detaljplanens konsekvenser avseende luft. Sammantaget är bedömningen att förutsättningarna för en god luftkvalitet i och intill planområdet är förhållandevis god. Resultatet av luftutredningen står beskrivet under *Detaljplanens innebörd och genomförande*.

Översvämningsrisk

En dagvatten- och skyfallsutredning har tagits fram och bilagts handlingarna (Kretslopp och vatten, 2021). Inom delområde A: ytan innanför järnvägen, bedöms i nuläget inte utgöra risker för översvämningsrisker. Vid skyfall samlas idag vatten i lokala lågpunkter och infiltreras vilket gör flödena ut från delområdet små trots att större delen av delområdet ligger på en höjd. Delområde C: ytan för natur i sydväst, svämmas vid skyfall över men det bedöms vara acceptabelt.

Risk med avseende på liv och hälsa

En riskutredning avseende människors liv och hälsa har tagits fram och bilagts handlingarna (Briab, 2021). Utredningen har utgått både från de befintliga riskkällor i närområdet som kan medföra en risk för studerat planområde samt de tillkommande risker som tänkt industrietablering kan medföra för omgivningen. I detta stycke presenteras de befintliga riskerna inom området.

Avseende nuläge visar utredningen att befintliga riskkällor i närområdet utgörs av befintlig kemikaliehantering vid Volvo Cars Torslandas (VCT) fabrik som gränsar till planområdet östra del samt transporter av farligt gods på Väg 155 (Torslandavägen) och 564 (Sörredsvägen) vilka är primära transportleder för farligt gods.

Den kemikaliehantering vid VCT som kan utgöra en fara för omgivningen utgörs huvudsakligen av olika typer av brandfarlig vätska och brandfarlig gas som hanteras på ett stort antal platser utspridda över hela verksamhetsområdet. Utöver mindre mängder acetylenflaskor för svetsning levereras majoriteten av den brandfarliga gasen via det nationella naturgasnätet. Inne på fabriksområdet löper den gasledning som är förlagd utomhus över mark i rörgator eller på taket över ett antal byggnader. Utöver brandfarlig gas och vätska hanteras även ammoniak i en kylanläggning i anslutning till TB 5 (måleriet) och explosivämnen som utgör komponenter till airbags.

På Väg 155 går transporter från Preemraffs verksamhet samt transporter som ska västerut vidare till Lilla Varholmens färjeterminal. Transporterna till färjorna utgörs för det mesta av drivmedel till olika drivmedelsstationer, och en mindre del gas. Enligt uppgifter från 2007 gick i genomsnitt cirka 660 transporter med farligt gods per år på färjorna. Preemraffs verksamhet ger upphov till stora mängder transporter av petroleumprodukter (brandfarliga vätskor), både via fartyg samt via tankbilar. Överlag utgör därmed tankbilstransporterna en betydande del av antalet transporter av farligt gods som förekommer på väg 155.

Det finns ett industrispår som nyttjas av Volvo (cirka 70 tågrörelser i veckan). Farligt gods förutsätts förekomma på industrispåret. Då det hålls låga hastigheter på industrispåret och alla tågrörelser sker under övervakning, bedöms urspårning på industrispåret inte utgöra en risk för studerat område då en eventuell urspårning enbart kommer att påverka området i direkt anslutning till spåret.

Detaljplanens innebörd och genomförande

Detaljplanen medger uppförande av byggnader för industriverksamhet och ger möjlighet för en maximal exploatering om cirka 350 000 m².

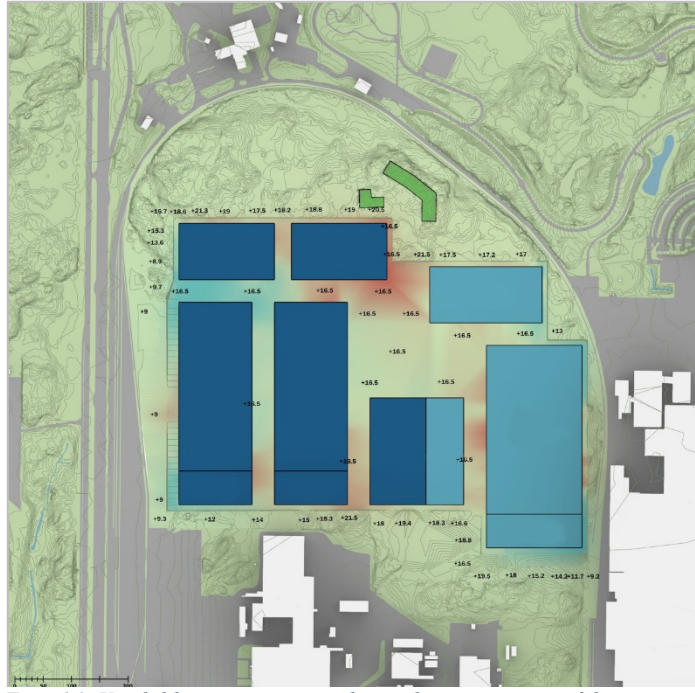
Kvartersmarken inom detaljplanen utgörs av ändamålen industri (J) och tekniska anläggningar (E). Exploatören ansvarar för utbyggnad inom den största delen av kvartersmarken inom detaljplanen. Göteborg Energi ansvarar för utbyggnad av mottagarstationer inom kvartersmarksområdet i den norra delen av planområdet. Platzer ansvarar för utbyggnad av kvartersmarken i den sydvästra delen av planområdet, inom vilken det avses anläggas en anslutningsväg på befintlig äldre banvall.

Kommunen ansvarar för utbyggnad av allmän platsmark, natur, inom vilken det planeras en yta för hantering av dagvatten och skyfall. Park- och naturnämnden svarar för mark och ytskikt och kretslopp- och vattennämnden svarar för dagvatten- och skyfallsanläggningen.

Bebyggelse

Detaljplanen ger möjlighet för en hög exploateringsgrad inom området vilket det finns behov av för tänkt exploatering. Illustrationen i figur 16 visar en möjlig exploatering av området.

Tänkt verksamhet kräver storskalig byggnation. Den tänka byggnationen planeras att primärt placeras på en central platta inom järnvägsområdet. Byggnadernas höjd planeras att gå upp till cirka +50 meter över marknivå. Perspektivbild över tänkt exploatering syns på försättssidan.



Figur 16: Kartbild som visar en möjlig exploatering av området. Kartbild framtagen av Liljewalls arkitekter

Landskapsbildsanalys

En landskapsbildsanalys har tagits fram och bilagts handlingarna (Stadsbyggnadskontoret, 2021). Den samlade bedömningen av analysen är att tänkt exploatering bedöms ha en marginell inverkan på landskapsbilden. Exploateringen förväntas bli synlig från vissa vyer, men då den sammanfaller och är likställd kringliggande bebyggelse, både i höjd och i volym, bedöms den ha en marginell negativ inverkan på landskapsbilden. I särskilt känsliga punkter, från närbelägna bostadsområden, bedöms tänkt exploatering ha en mycket liten inverkan på landskapsbilden. I de flesta fall blir exploateringen inte synlig alls då den endast marginellt sticker upp över trädtopparna. Naturliga höjdskillnader i topografin gör också att tänkt exploatering i många fall skyddas av naturliga höjdryggar. Viktigt att poängtera är att landskapsbildsanalysen har utgått från att befintlig vegetation bibehålls. Resultatet av analysen skulle kunna blivit annorlunda om befintlig vegetation förändras.

Trafik, parkering, kollektivtrafik och tillgänglighet

Detaljplanen ger möjlighet för en tänkt exploatering som förväntas medföra cirka 3000 nya arbetsplatser. Arbetstiden planeras att fördelas på skift vilket tillsammans med verksamhetens transporter kommer att alstra trafik i området. Exploateringen planeras i ett område som präglas av industriverksamhet och tillkommen exploatering är i storleksordningen cirka 15% av det totala antal arbetsplatser i området. I området är belastningen på vägarna som högst när befintliga verksamheter har skiftbyten. Den nya verksamheten antas ha skift som inte sammanfaller med befintliga verksamheter vilket begränsar påverkan på framkomligheten i området. Det pågår två utredningar kopplade till trafik; en trafikanalysutredning och ett trafik- och utformningsförslag.

Trafikanalysutredningen och trafik- och utformningsförslaget kommer att färdigställas mellan samråd och granskning av detaljplanen.

Gator, GC-vägar

Detaljplanen ger inte möjlighet till nybyggnad av nya kommunala gator inom planområdet. Däremot planeras gator på kvartersmark att uppföras.

För att anpassa trafikmiljön till den tillkommande exploateringen planeras och genomförs åtgärder utanför planområdet för att säkerställa framkomligheten, trafiksäkerheten och tillgängligheten i närområdet.

Framtida persontrafik till området förväntas nå området från Gamla Sörredsvägen via Sörredsvägen. Gamla Sörredsvägen kompletteras med gång- och cykelbana fram till infarten till det nya området. Korsningen Gamla Sörredsvägen/Sörredsvägen planeras att anpassas till den tillkommande trafiken med ett extra körfält samt gång- och cykelpassage. I det pågående utredningsarbetet för Trafikanalys samt Trafik- och utformningsförslag studeras bland annat korsningspunkten mellan Sörredsvägen och Gamla Sörredsvägen och utredningsarbetet förväntas landa i en mest fördelaktig lösning för korsningspunkten. Trafikanalys förväntas visa på behov av åtgärder vid fler korsningspunkter, åtgärder vid dessa kommer då också att utföras.

Vid infart till planområdet planeras en korsning med Gamla Sörredsvägen att anläggas. Korsningen utformas med ett vänstersvängfält samt gång- och cykelpassage.

För god tillgänglighet för resenärer med kollektivtrafik, gående och cyklister planeras en anslutande gång- och cykelbana anläggas längs kvartersgatan inom planområdet. För att öka attraktiviteten för cyklister bör området kunna angöras även från söder.

I närområdet har flera åtgärder för förbättrad framkomlighet genomförts och andra parallella projekt pågår för att anpassa infrastrukturen till verksamhetsområdets utveckling. Trafikverket utför åtgärder på det statliga vägnätet genom ombyggnad och nybyggnad av södra delen av Hisingsleden. Hisingsleden mellan Assar Gabrielssons väg och Björlandavägen byggs om till en mötesfri väg med fyra körfält. Inom det projektet byggs två signalkorsningar om till trafikplatser och en ytterligare trafikplats anläggs. Ett nytt gång- och cykelstråk anläggs mellan Assar Gabrielssons väg och Björlandavägen. Det projektet syftar till att avlasta andra leder samt öka trafiksäkerheten. En ny koppling, Halvors länk, anläggs som en tvärlänk mellan väg 155 och Hisingsleden för att underlätta för godstrafiken.

Det pågår även ett projekt för att förbättra kopplingen mot hamnen samt Torslanda tvärförbindelse för bättre koppling till Torslanda. Inom projektet *Tvärförbindelse i Torslanda* planeras del av Syrålamolet byggs om för förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet.

I översiktsplan för Göteborg finns en tvärförbindelse mellan Sörredsvägen och Kongahällavägen utpekad. En sådan förbindelse kan på sikt avlasta Sörredsvägen, möjliggöra för kollektivtrafik och även erbjuda en koppling för gång- och cykeltrafik. Vart denna tvärförbindelse bör anläggas är ännu oklart.

Parkering / cykelparkering

Parkering och cykelparkering uppförs på kvartersmark. Utrymme för bilparkering och cykelparkering ska lösas inom den egna fastigheten.

En separat mobilitets- och parkeringsutredning enligt Göteborgs stads anvisningar och riktlinjer för mobilitet och parkering version 1.1 (2019) kommer att färdigställas innan detaljplanen går ut på granskning. En översiktlig bedömning har tagits fram och infogats i denna beskrivning.

Anvisningarna anger att för övriga verksamheter så som industri ska lämpligt utrymme för parkering bedömas i varje enskilt fall. Parkeringsbehovet nedan utgår från *Mall för särskild utredning version 1.1 (2020)* och bygger på en modell som utgår från att först beräkna antal personer (anställda och besökare) som blir dimensionerande för verksamheten, därefter beräkna antal fordon dessa använder enligt trafikstrategins vilja om framtida färdmedelsfördelning.

Projektets kommande parkeringsbehov beror på vilken verksamhet som etableras inom området och bevakas i bygglovsskedet. Den verksamhet som ligger till grund för planarbetet har ett uppskattat behov av cirka 800–1000 parkeringsplatser för bilar inom planområdet. Behovet grundar sig på översiktliga siffror om cirka 300 tjänstepersoner som arbetar vanliga kontorstider samt cirka 1500 skiftarbetare som är uppdelade i ett antal skift över dygnet. Utöver detta ska även utrymme finnas för eventuell besöksparkering.

För Torslanda anger trafikstrategins färdmedelsfördelning att andelen anställda och besökare som cyklar är 18%. Utifrån tänkt verksamhet beräknas behovet av cykelparkering vara cirka 150 stycken. Cykelparkering ska anläggas i nära anslutning till entréer.

Kollektivtrafik

Områdets närhet trafikeras av flera olika kollektivtrafikinjer. Tänkt exploatering innebär en större arbetsplats och kan ge underlag för fler avgångar.

Tillgänglighet

Det finns ingen allmän plats för gata inom planområdet. Det finns däremot allmän plats för gata i anslutning till området som i och med detaljplanens genomförande behöver byggas ut. Gatan följer ALM (Boverkets Tillgänglighet på allmänna platser BFS 2011:5 – ALM 2) och anpassas med gång- och cykelbana och tillgänglighetsanpassade passager. Byggnationen och vägar på kvartersmark inom planområdet omfattas inte av krav enligt ALM. Det är däremot önskvärt att även dessa uppfyller kraven i ALM.

Service

Planen bedöms inte generera ett behov av skol- och förskoleplatser då planen inte ger möjlighet för bostäder. Planen förväntas ge möjlighet för ett stort antal nya arbetsplatser men ingen form av servicefunktioner.

Rekreation och naturmiljö

Området avses bli ett renodlat industriområde som inte är lämpligt och inte heller tillgängligt för vistelse för lek och rekreation. Området består idag av ett naturområde som i viss, men låg utsträckning, används för rekreation för personer som arbetar i närområdet. Att i så lång utsträckning som möjligt bevara träd och gröna områden är en aspekt som kom fram i den sociala konsekvensanalysen för planen. Mer om ämnet står beskrivet under rubriken *Sociala aspekter och åtgärder*.

Naturvärden

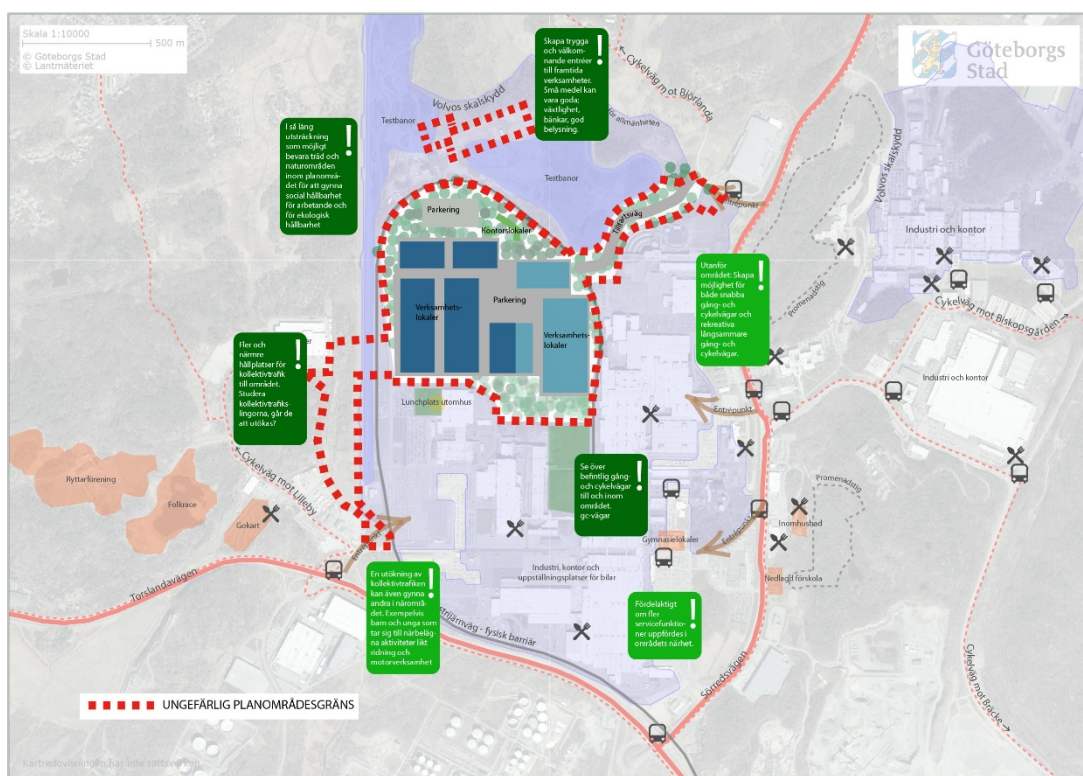
I naturvärdesinventeringen (Naturcentrum, 2021) konstateras att det finns konfliktytor mellan exploateringsplaner och naturvärden eftersom det finns både naturvärdesobjekt, naturvårdsstrukturer, gamla träd och skyddade arter spridda över hela det undersökta området. Det handlar främst om de grod- och kräldjursarter som tidigare registrerats, men också om fåglar.

En samlad bedömning är att en del påverkan från planerad verksamhet kan undvikas genom lokala anpassningar och skyddsåtgärder, medan vissa artförekomster sannolikt kräver kompensationsåtgärder. Förekomster av skyddade arter måste emellertid utredas genom fördjupade inventeringar innan slutliga och mer relevanta bedömningar kan göras. Dessa utredningar planeras att utföras innan detaljplanen antas.

Sociala aspekter och åtgärder

Detaljplanen förväntas ge möjlighet för fler arbetsplatser inom ett område som enligt stadens strategiska planering är utpekad som ett område där verksamheter ska utvecklas. Då området i dag och mest troligt i en framtid, är avgränsat och utan tillgång för allmänheten, bedöms planen ha liten inverkan eller bidrag till målen om: *en mer sammanhållen stad, en stad som möjliggör samspel, en stad som ger förutsättningar för ett fungerande vardagsliv och en stad där både platsen och dess invånare tillåts ha en egen identitet*. Däremot förväntas detaljplanen inte heller ha en negativ inverkan på dessa mål.

I arbetet med den sociala- och barnkonsekvensanalysen fokuserades istället på åtgärder för de som verkar i området i dag och i en framtid. Åtgärder visas i figur 17 och beskrivs nedan i text. Det som föreslås är:



Figur 17: Illustration som visar åtgärdsförslag i relation till sociala aspekter inom området.

- Att i så lång utsträckning som möjligt bevara träd och naturområden inom planområdet. Även om naturområdet i dag är relativt otillgängligt kan rekreativa grönområden även handla om utblickar och gröna influenser i ens vardagsmiljö. Gröna miljöer kan även bidra med sociala värden och ekosystemtjänster. Med fördel kan bevarandet av naturområden och träd samordnas med exempelvis dagvatten- och skyfallshantering.

- Åtgärder i relation till ett hållbart resande. Det är positivt om möjligheten att resa till området på ett hållbart sätt utökas, både genom att antalet avgångar från befintliga hållplatser utökas samt att vägsträckningarna för kollektivtrafikförbindelser ses över. En kollektivtrafikslina genom planområdet skulle ha en positiv inverkan för möjligheten till hållbara resor. För att motverka risken för att det blir allt för fullt på bussarna till och från området, är det fördelaktigt om skiftetiden på framtida verksamhet inte sammanfaller med skiftetider för befintliga verksamheter.
- Befintliga gång- och cykelvägar bör kopplas ihop med tillkommande vägar i närhet till planområdet. Det skulle vara positivt med en komplettering av två olika typer av cykelvägar. En som är till för pendling, det vill säga snabb cykelväg samt en cykelväg som är mer anpassad som ett rekreativt färdssätt. Förslagsvis att den tvärgående gång- och cykelvägen genom Svartemosse, längre öster om planområdet, förlängs in till planområdet.
- Tryggheten och upplevelsen av rummen runt framtida bebyggelse kan vara viktigt för de framtida arbetarna. Exempel kan vara att tillskapa mindre mötesplatser likt sittgrupper för lunch utomhus, planteringar i samband med dessa sittgrupper och eller vid entréer till byggnaderna samt skapa trygga belysta vägar för de framtida anställda tryggt ska kunna ta sig från kollektivtrafik/till fots eller på cykel/från sin bil fram till arbetsplatsen.

Teknisk försörjning

Dagvatten och skyfall

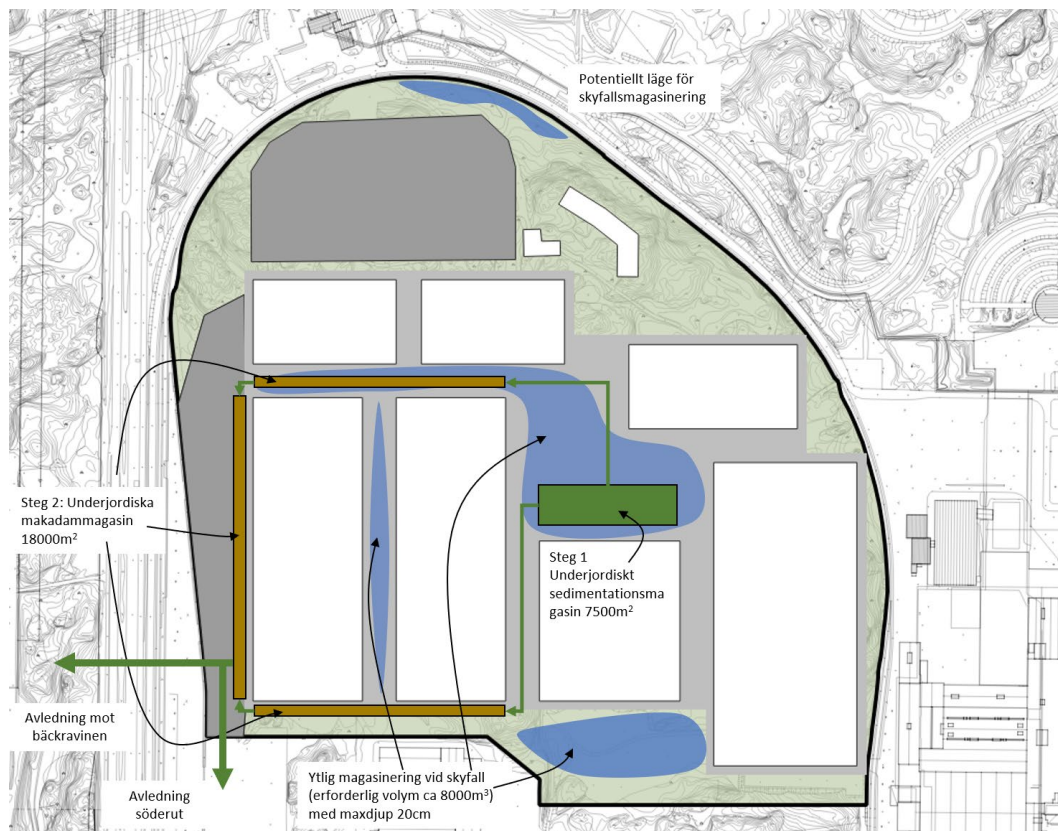
En dagvatten- och skyfallsutredning har tagits fram och bilagts handlingarna (Kretslopp och vatten, 2021) För att uppnå de krav som finns med avseende på dagvatten och skyfall krävs omfattande åtgärder. Kretslopp och vatten bedömer dock att det finns möjlighet att uppnå kraven eftersom det finns ytor inom exploateringen som kan användas för dagvatten- och skyfallshantering.

Dagvatten

Dagvattnet från planområdet avleds idag till Rivö fjord via flera olika markavvattningsföretag. Efter exploatering finns två alternativ för avledning; att bygga en ny ledning över Volvos mark, söder om planområdet, och sedan ansluta till befintlig tunnel ut till Rivö fjord, alternativt att avleda vattnet samma väg som idag, via markavvattningsföretag och ut till Torsviken som är Natura 2000 område. Vid avledning till Torsviken går avledningen via markavvattningsföretaget, Lossby Skäggered mfl. DF 1909, det har idag inte kvar sin funktion och föreslås omprövas för nedläggning. Med detta som utgångspunkt antas att avledning kan dimensioneras för ett klimatanpassat 20 års regn. Eftersom planområdet är stort och hårdgjort innebär 20 års regnet mycket stora flöden och att stora ledningsdimensioner behövs för avledning.

För att uppnå stadens krav på fördröjning av 10 mm dagvatten per kvadratmeter behöver omkring 4000 m³ dagvatten kunna magasineras inom planområdet, beräknat för en hårdgöringsgrad på 80 %, vilket också är reglerat i detaljplanen. Genom att öka genomsläppligheten minskar fördröjningsbehovet, till exempel genom att använda gröna tak på halva takytan kan fördröjningskravet minskas med ca 1000 m³. Att minska hårdgöringsgraden bidrar även till att reducera flödet ut från planområdet vilket skapar en mer robust hantering av dagvatten. Figuren nedan visar en möjlig hantering av dagvatten i de områden där det planeras tillkommande exploatering.

Dagvattenutredningen har utgått från en 80% hårdgöringsgrad men också specifikt studerat den föreslagna exploatering som finns tillgänglig inför samråd av detaljplanen. Utöver den specifika placering av dagvattenanläggning inom området är slutsatserna i dagvattenutredningen generella.



Figur 18: Illustration över föreslagen dagvatten- och skyfallshantering i området där ny exploatering är tänkt.

Rivö fjord räknas som en känslig recipient och med den exploatering som föreslås innebär det att dagvattnet måste genomgå omfattande rening innan det kan avledas från planområdet. För att ny exploatering inte ska försämra möjligheterna att uppnå MKN, visar föroreningsberäkningar att rening måste ske i minst två steg. Rening kan till exempel ske i ett 7500 m² underjordiskt sedimentationsmagasin följt av ett 18 000 m² underjordiskt makadammagasin eller följt av en 7000 m² öppen damm. Efter rening uppnås alla riktvärden med god marginal. De reningsanläggningar som krävs är tillräckligt stora för att också uppfylla stadens fördröjningskrav. Med avseende på miljö kvalitetsnorm (MKN) görs bedömningen att planen inte kommer påverka statusen för Rivö Fjord negativt. Denna bedömning grundar sig i att totalmängderna som släpps ut per år efter rening i föreslagna anläggningar minskar.

Skyfall

Utgångspunkten för skyfall är att detaljplanen ska uppfylla riktlinjerna i det tematiska tillägget till Göteborgs översiktsplan (ÖP) för översvämningssrisker; TTÖP. Det innebär bland annat att översvämningssituationen inom eller utanför planen inte ska försämrats, att ny bebyggelse inte ska skadas vid översvämning, att samhällsviktiga funktioner och golvnivåer ska ha en marginal till högsta vattennivån som uppstår vid skyfall och att det ska finnas tillgänglighet till nya byggnaders entréer. Vid skyfall samlas idag vatten i lokala lågpunkter och infiltrerar vilket gör att flödena ut från området är små trots att större delen av planområdet ligger på en höjd.

Exploatering av området kan innebära att denna typ av ytor försvinner. Om inga åtgärder genomförs finns därför en risk att översvämningsproblematiken för omkringliggande områden ökar. Höjdsättningen och hur området lutar har stor påverkan i denna fråga. Om hela området lutar mot en punkt kommer platsen nedströms den punkten att få en försämring. I de exploateringsförslag som finns framme inför samråd av detaljplanen så föreslås en plåtå, utan lutning, som har samma marknivå över hela ytan. Detta innebär att vattnet inte naturligt rinner av ytan utan att det behöver finnas ett väl dimensionerat ledningsnät för att avleda vattnet. Ledningsnät brukar inte dimensioneras för att hantera skyfall, men dimensioneringen av ledningsnätet får stor inverkan på konsekvenserna vid ett skyfall. Som exempel kan nämnas att om det privata ledningsnätet inom planområdet dimensioneras för att avleda ett 20 års regn så återstår ca 8000 m³ att hantera inom planområdet vid ett skyfall.

Att hantera skyfallsvolymer inom området kan göras på flera olika sätt. Det kan exempelvis finnas utpekade områden dit marken lutar där det är acceptabelt att magasinera vatten till ett större djup. Vattnet kan också spridas ut över större områden med ett lägre vattendjup exempelvis på vägar och asfalterade ytor. För att göra detta på ett kontrollerat sätt som även uppfyller punkterna i TTÖP behöver höjdsättningen göras genomtänkt. Det ska max stå 20 cm vatten för att ytor ska räknas som körbara. Det ska också finnas en säkerhetsmarginal på minst 20 cm från vattenyta till byggnader. Kretslopp och vatten föreslår att marken ska utformas så att den lutar från byggnader och att asfalterade ytor kan utformas med svackfall samt att taken utformas med så låg lutning som möjligt. Detta innebär att vatten vid skyfall kan styras mot utpekade ytor inom planområdet.

Utifrån förutsättningen att plåtån, som finns i nuvarande exploateringsförslag, inte har en lutning mot en specifik punkt utanför plåtån så behövs följande åtgärder: Ledningsnätet behöver dimensioneras för att klara ett klimatanpassat 20-årsregn och höjdsättningen på plåtån och mellan byggnaderna behöver göras robust. Detta innebär att riktlinjerna i TTÖP bedöms kunna uppfyllas. Frågan bör kontrolleras när det finns mer information om byggnadernas höjdsättning, detta planeras att göras mellan samråd och granskning av detaljplanen.

Med avseende på framkomligheten till och från planområdet visar skyfallsmodellen på att befintlig infart till Volvo vid Fördelarvägen har ett vattendjup på över 20 cm vid skyfall vilket kan påverka framkomligheten. Alternativa vägar för åtkomst till planområdet norrifrån studeras.

Det finns föreslagna strukturplansåtgärder utanför planområdet men Kretslopp och vatten bedömer att detaljplanen inte riskerar att försämra möjligheterna att genomföra dessa i framtiden.

Vidare utredning och verifiering av skyfallsfrågan behöver göras då det finns förslag på höjdsättning för området. Detta planeras att utföras mellan samråd och granskning av detaljplanen.

Vatten och avlopp

Förbindelsepunkter gällande dricks- och spillvatten är enligt förslag tänkta att ansluta planområdet i dess sydvästra del. Ledningar behöver läggas över privat mark (antingen Syrhåla 3:1 eller Syrhåla 765:248) fram till planområdet från befintliga ledningar vid Bulyclevägen. Spillvatten från förbindelsepunkt kommer att behöva trycksättas från exploatörens sida då ledningarna inte kan läggas med självfall.

SAMRÅDSHANDLING

Inför byggnation ska berörd fastighetsägare/exploatör kontakta Kretslopp och vatten för information om de tekniska förutsättningarna avseende VA-anslutningen.

Kapacitet gällande brandvatten bedöms vara mycket god och kan hanteras efter önskemål från exploatör och räddningstjänst. Anslutning sker i så fall i samband med dricksvattenanslutning.

Omhändertagande av släckvatten bedöms kunna hanteras inom planområdet och separeras från dagvattensystemet och från påverkan på grundvatten.

Värme

För att klara planområdets behov av värme, kyla och processvatten kan en separat hubb anläggas i eller i direkt anslutning till planområdet.

Processvatten

Processvatten till planområdet kan dras från Ryaverket vid Oljevägen – Hisingsleden cirka fem kilometer sydost om planområdet. Renat processvatten går sedan ut från planområdet via separat dagvattenledning.

El och tele

Elkraft till planområdet planeras att tas från en mottagastation strax norr om planområdet. Idag finns det en befintlig station som kommer att behöva byggas ut och även kompletteras med ytterligare en mottagarstation för att uppnå önskad säkerhet i energileveranserna.

Beställning av utsättning respektive undanflyttning av ledningar ska ske till Göteborg Energi Nät AB i god tid innan arbetena ska påbörjas. Vid utförande av arbeten i närheten av Göteborg Energi Nät AB:s anläggningar ska bestämmelser för markarbeten vid elkablar följas.

Avfall

Avfallshantering löses av verksamhetsutövaren inom kvartersmark.

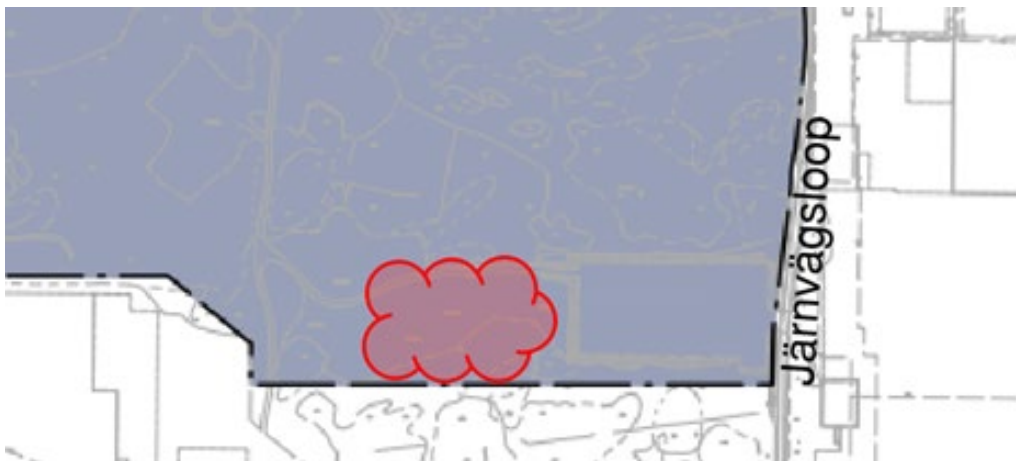
Övriga åtgärder

Geotekniska åtgärder

En geoteknisk undersökning har tagits fram och bilagts handlingarna (Geoteknisk utredning, Cowi, 2021). En nulägesbeskrivning av de geotekniska förutsättningarna finns under *Planens syfte och förutsättningar*.

Detaljplanen definierar inga höjder för framtida markyta utan enbart nockhöjd på industribyggnaderna begränsas. Ur geoteknisk synvinkel har därför två alternativ utretts. I *alternativ 1* utreds det som detaljplanen medger, det vill säga att markytan höjs med 0,5 m, vilket är den höjning som får utföras utan marklov. För planerade byggnader har ingen last placerats på befintlig jord då byggnaderna ur sättningsynpunkt behöver grundläggas med pålar ner till berget, alternativt att befintlig jord schaktas ur och ersätts med packat krossmaterial. I *alternativ 2* utreds nuvarande önskad exploatering med en höjd markyta till nivå +16,5 i områdets centrala del, samt önskad höjd på vägbanken i området för väganlutningen. För *alternativ 2* kommer det krävas både bygglov och marklov, där handlingar som visar på tillfredställande stabilitet för planerade förhållanden begärs in. Därigenom säkerställs stabiliteten om detta alternativ blir aktuellt. För befintliga förhållanden visar utförd stabilitetsanalys att stabilitetsförhållandena inom planområdet är tillfredställande.

För utbyggda förhållanden enligt *alternativ 1* visar utförd stabilitetsanalys på tillfredställande säkerhet mot stabilitetsbrott i området vid snötippen och vid väganslutning väst. Inom ett område som sträcker sig 60 meter åt sydväst från plangränsen vid Gamla Sörredsvägen i delområdet väganslutning öst, samt för en del av området vid containeruppställningen, se Figur 19 nedan, bedöms att ingen förändring av markytans nivå får göras. Ska markytans nivå förändras i dessa områden krävs stabilitetshöjande åtgärder alternativt kompletterande geotekniska undersökningar och stabilitetsanalys för att visa att säkerheten mot stabilitetsbrott är tillfredställande. Till följd av detta har planbestämmelsen a₁ införts i plankartan för dessa områden, som innebär att alla marknivåförändringar kräver marklov. Läs mer om planbestämmelsen under kapitel *Överväganden och konsekvenser; Motiv till detaljplaneringen*. I marklovsprocessen krävs handlingar som visar på tillfredställande stabilitet, vilket säkerställer områdets stabilitet. Den geotekniska utredningen planeras dock att uppdateras för väganslutning öst inför granskningsskedet. Om kommande stabilitetsanalys visar att stabiliteten är tillfredställande även med 0,5 meters uppfyllnad kommer planbestämmelsen inom detta område tas bort inför granskning.



Figur 19: Utklipp med en avgränsning (i rött) över ungefärligt område där marklov även krävs för alla marknivåförändringar.

Släntstabilitetsanalys enligt *alternativ 2* visar att stabiliteten inte är tillfredställande för utfyllnadsområdet vid snötippen, vid containeruppställningen i sydväst och vid väganslutning väst (se figur 8).

Föreslagen höjning av markytan och byggnation av industribyggnader vid utfyllnadsområdet, snötippen och containeruppställningen innebär att tillfredställande säkerhet mot stabilitetsbrott ej uppnås. För att säkerheten mot stabilitetsbrott ska vara tillfredställande rekommenderas att ny fyllning och byggnader grundläggs på pålar ned till berg.

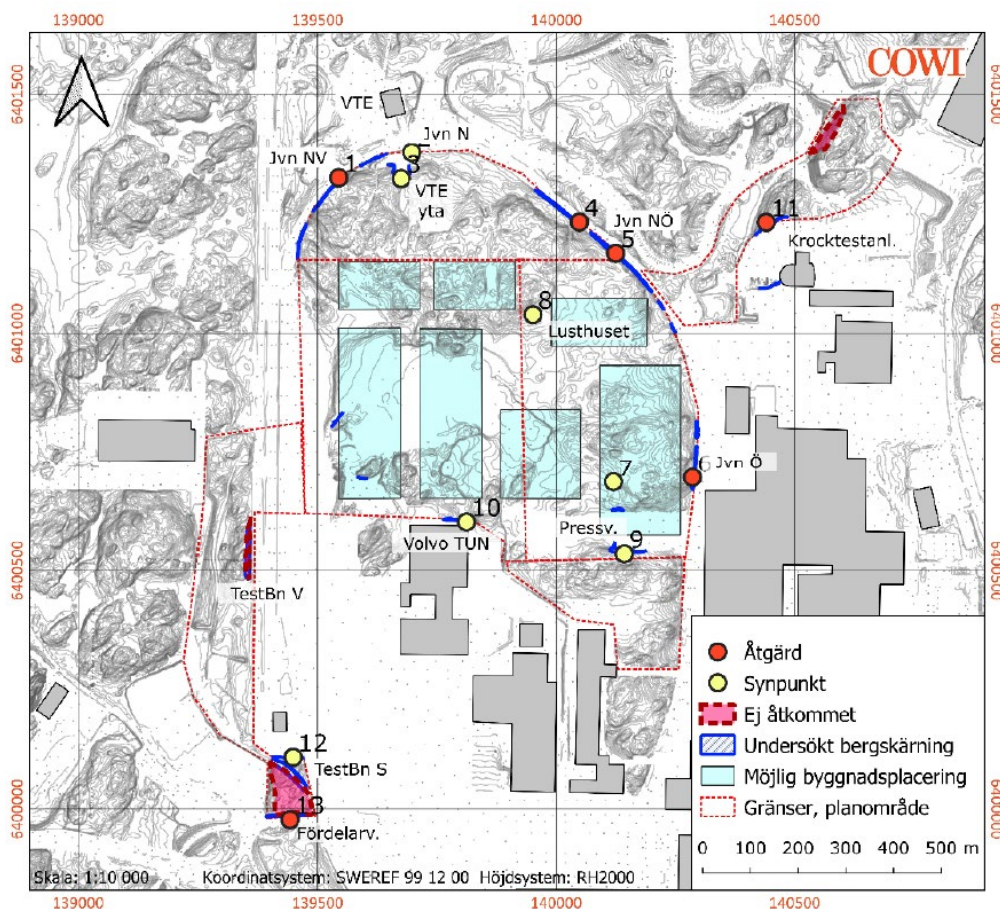
Vid väganslutning väst innebär byggnation av en oförstärkt vägbank i sprängsten med föreslagen vägbankshöjd att tillfredställande stabilitet ej uppnås. Ska föreslagen vägbank anläggas krävs stabilitetshöjande åtgärder. Förslagsvis byggs vägbanken upp med lättfyllnadsmaterial.

Föreslagen placering av industribyggnader innebär att vissa delar av byggnaderna kommer grundläggas på berg samtidigt som andra delar placeras på sättningsbenägen lera eller okontrollerad fyllning. Detta innebär risk för skadliga differenssättningar. Vid byggnation på partier med lera och/eller fyllning rekommenderas därav att grundläggning sker med pålar ned till berg alternativt att befintlig jord schaktas bort och ersätts med packat krossmaterial.

Planerad väganslutning kommer omväxlande passera områden med sättningsbenägen lera och partier med berg i dagen. Detta innebär risk för differenssättningar, vilket bör utredas i samband med detaljprojektering.

Bergtekniska åtgärder

En separat bergteknisk utredning har tagits fram och bilagts handlingarna (Bergteknisk utredning, COWI, 2021). I utredningen har en bedömning av behov av förstärkningsåtgärder avseende risk för blocknedfall utförts. I utredningen redovisas de observationspunkter som kräver förstärkningsåtgärder tillsammans med föreslagen åtgärd och om åtgärderna krävs för befintliga förhållanden eller vid exploatering i tabellen i utredningens bilaga A samt visas i figur 20 nedan. För att garantera att stabiliteten säkerställs i de rödmarkerade punkterna har planbestämmelsen a_2 samt m_2 adderats på plankartan. Läs mer om dessa under *Överväganden och konsekvenser - Motiv till detaljplanens reglering*.



Figur 20: Röda punkter visar platser som bör bli föremål för åtgärder. Gula punkter visar skärningar där åtgärder endast bedöms som nödvändiga om byggnation eller vibrationsalstrande arbete sker i skärningens närhet. (Bergteknisk utredning, COWI, 2021).

Skärningarna vid järnvägen och Fördelarvägen bör rensas på löst bergmaterial vilket sker genom skrotning. Efter skrotning ska slänterna kontrolleras av bergsakkunnig som bedömer behov av eventuella kompletterande förstärkningsåtgärder, vilka bedöms kunna bestå av selektiv bultning och eventuellt nätning. Övriga skärningar där stabilitetsproblem påträffats behöver bara åtgärdas om byggnation eller vibrationsalstrande verksamhet sker i deras närhet, detta eftersom konsekvenserna av ras där bedöms som små. Alla skärningar i det undersökta området bör vid närliggande byggnation bli föremål för en mer ingående stabilitetsutredning som tar i beaktande uppkomna laster. Förhållandena bedöms i allmänhet som gynnsamma för nya bergskärningar. Skärningsgeometri och förstärkningsbehov för nya skärningar får bestämmas av bergsakkunnig när dessas placering, sträckning och relation till övriga konstruktioner är känd. Lokala variationer i berggrunden kan i kombination med viss släntorientering och lutning orsaka ogynnsamma förhållanden som är omöjliga att förutse innan dess att berget frilagts.

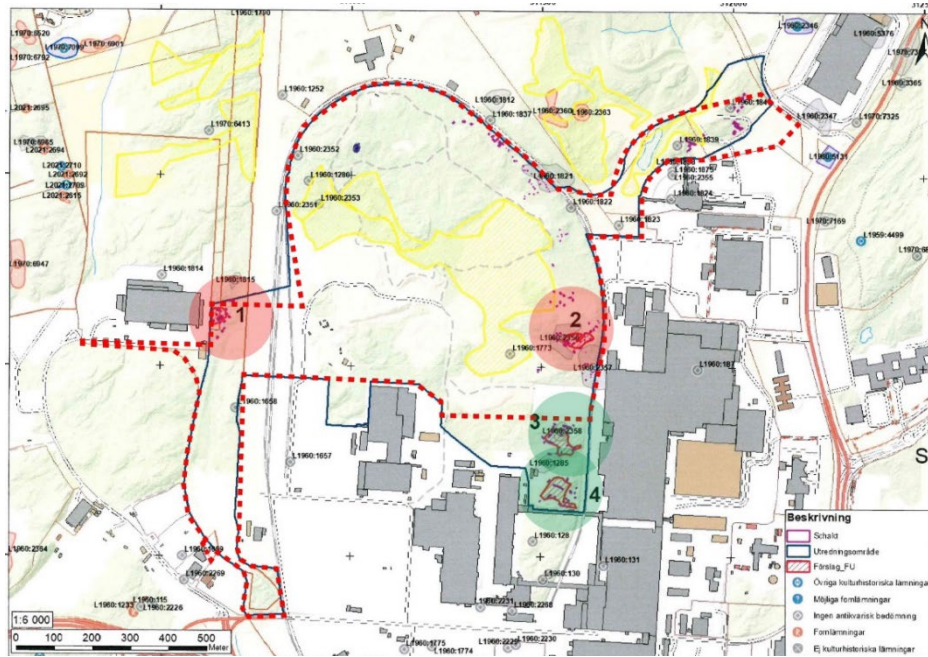
Markmiljö

En översiktlig miljöteknisk markundersökning har tagits fram och bilagts handlingarna (Översiktlig miljöteknisk markundersökning, COWI, 2021). Resultatet visar att den förhöjda metallhalten, av främst barium, anses kunna hanteras under eventuell byggnation och ej utgöra ett hinder för godkännande av detaljplan med planerad markanvändning (vägområde).

Baserat på resultatet från provtagningen av mark, grundvatten och porgas inom detaljplaneområdet samt rekommendationer i markmiljöutredningen bedöms det vara möjligt att godkänna detaljplanen. Gällande områdets östra del med planerad väg, anses den förhöjda metallhalten av främst barium kunna hanteras under eventuell byggnation. Föroreningar associerade till oljeprodukter i CVM29 bedöms inte utgöra ett hinder för godkännande av detaljplan. Höga halter av PFAS-ämnen har konstaterats i jord och grundvatten över halter som kräver att föroreningssituationen med avseende på dessa ämnen utreds ytterligare, vilket planeras att göras mellan samråd och granskning av detaljplanen. När det gäller de förhöjda halter av PFAS som uppmätts så visar resultaten på en pågående spridning från jord till grundvatten. En närmare utredning av konsekvenserna utförs och kommer att färdigställas innan detaljplanen går ut på granskning.

Arkeologi

En arkeologisk undersökning har tagits fram och bilagts handlingarna (Arkeologerna SHM, 2021). Inom utredningsområdet bekräftades fyra fornlämningsområden. Bedömningen är att ett genomförande av detaljplanen kan ha inverkan på två av dessa fyra fornlämningar (nummer 1 och 2) då dessa ligger inom föreslagen detaljplanegräns. Nummer 3 och 4 ligger utanför föreslagen detaljplanegräns och stadens bedömning är att ett genomförande av detaljplanen inte kommer ha inverkan på dessa fornlämningar. En ansökan om ingrepp i fornlämning nummer 1 och 2 har skickats in till Länsstyrelsen. En förundersökning av område 1 och 2 förväntas ske under våren 2022, innan detaljplanen antas.



Figur 21:
Kartbilden
visar

utredningsområde för arkeologi (svart markering), ungefärlig föreslagen planområdesgräns (röd markering) samt fyra bekräftade fornlämningsområden inom utredningsområdet (1-4). 1,2 ligger inom föreslagen planområdesgräns.

Buller

En bullerutredning har tagits fram och bilagts handlingarna (Akustikforum, 2021). Utredningens beräkningar visar att riktvärden för industri och annat verksamhetsbuller enligt Naturvårdsverkets Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller, rapport 6538 från april 2015, innehålls för närmaste bostadsbebyggelse med gällande planförslag såväl dag, kväll som natt.

Sammantaget kommer det prognosticerade tillskottet till väg- och spårtrafik jämfört med nollalternativet bidra med en marginell ökning av bullernivåerna vid de närmaste bostäderna. Detta då avståndet från bostadsbebyggelsen är stort där trafikökningen förväntas att vara som störst och den procentuella ökningen i trafiken motsvarar en marginell ökning av bullernivåerna.

Planförslaget bedöms sammantaget innebära små konsekvenser avseende buller vid den befintliga bostadsbebyggelsen jämfört med nollalternativet.

Luft

En luftutredning har tagits fram och bilagts handlingarna (Luftutredning, COWI, 2021). Utredningen visar att luftföroreningshalterna på grund av vägtrafik är låga i planområdet. De transporter som förekommer inom VCTs område och som planeras för den kommande industrietableringen är inte av en så stor omfattning så att det finns risk för höga luftföroreningshalter i planområdet eller i övriga delar av Göteborg.

Utsläppen av flyktiga organiska kolväten (VOC) från VCTs anläggning har spridningsberäknats. Resultaten visar att det inte finns någon risk för luktstörning eller halter över de hygieniska gränsvärdena inom planområdet.

Tidigare utförda beräkningar och bedömningar av utsläpp av metaller och andra föroreningar till luft från en tänkt verksamhet visar inte på någon större påverkan eller risk för överskridande av några miljökvalitetsnormer för utomhusluft på grund av etableringen.

Sammantaget är bedömningen att luftkvaliteten i och intill planområdet är förhållandevis god och att etableringen av tänkt verksamhet inte väntas medföra någon försämring av luftkvaliteten på ett sådant sätt att miljökvalitetsnormerna överskrids.

Risk med avseende på liv och hälsa

En riskutredning med avseende på liv och hälsa har tagits fram och bilagts handlingarna (Briab, 2021). Utredningen har utgått både från de befintliga riskkällor i närområdet som kan medföra en risk för studerat planområde samt de tillkommande risker som tänkt industrietablering kan medföra för omgivningen. I detta stycke presenteras de tillkommande risker som tänkt industrietablering kan medföra för omgivningen.

Då bebyggelse i närområdet är begränsat till VCT:s verksamhet och känsligare bebyggelse i form av exempelvis bostäder som närmast är beläget över 500 meter från planområdet är påverkan från planen av liten omfattning.

Då både Väg 155 (Torslandavägen) och 564 (Sörredsvägen) är belägna över 500 meter från planområdet utgör befintliga transporter av farligt gods på dessa leder ingen risk för tillkommande industriverksamhet vid planområdet. Vidare bedöms antalet transporter av farligt gods till och från tillkommande industriverksamhet vid planområdet vara begränsat i jämförelse med de stora godsflöden som i dagsläget redan sker på Väg 155 och Väg 564 varför det inte kommer att utgöra ett signifikant tillskott av riskbidraget utmed dessa godsleder.

Etablering av industriverksamhet vid studerat planområde medför bebyggelse närmare VCT:s anläggning. De risker som har identifierats avseende VCT:s kemikaliehantering bedöms dock inte medföra en signifikant risk för de avstånd som råder mellan studerad hantering och planområdet varför etablering av industri på det aktuella planområdet bedöms vara möjligt med avseende på risker från befintlig verksamhet. I planområdet kan risknivån komma att vara förhöjd i anslutning till kylanläggningen, något som kan hanteras med säkerhetsåtgärder i kommande projektering. Exempelvis kan gångstråk som passerar i anslutning till kylanläggningen förses med ett larm (ringklocka/siren och blixtljus) kompletterat med en informativ skylt som uppmanar personer att söka skydd inomhus. Larm och skylt bör även placeras i entréer som vetter mot kylanläggningen inom konsekvensområdet.

Etablering av industriverksamhet vid studerat planområde kan även medföra introduktion av nya riskkällor för närområdet beroende på vilken typ av verksamhet som etableras. I dagsläget är det inte möjligt att avgöra vilka risker som kan komma att uppstå vid planområdet då den framtida verksamheten är okänd. Givet att känsligare bebyggelse i form av t.ex. bostäder som närmast är beläget över 500 meter från planområdet bedöms dock den typ av risker som är vanligt förekommande vid industriverksamheter i allmänhet inte utgöra en signifikant risk. Vidare bedöms framtida industrianläggning kunna utformas så att eventuell hantering och lagring av farliga ämnen placeras på ett tolerabelt sätt i förhållande till VCT:s anläggning vilket bör säkerställas i samband med verksamhetens etablering. Om den framtida industriverksamheten skulle omfattas av Sevesolagstiftningen kommer en Sevesoanmälan behöva genomföras där verksamhetens risker kopplat till hanterade kemikaliemängder utreds mera ingående.

Kompensationsåtgärder

Göteborgs stad arbetar med kompensationsåtgärder för ekosystemtjänster i plan- och exploateringsprojekt. Kompensationsåtgärder innebär att funktioner och värden som går förlorade vid exploatering kompenseras. Vid exploatering är det viktigt att i första hand försöka undvika eller minimera påverkan, genom skyddsåtgärder. Om detta inte är möjligt ska kompensation användas för att återskapa värdet i närområdet eller ersättas på annan plats eller av annat värde.

Ett genomförande av detaljplanen kommer innebära en permanent förlust av skogsmark, huvudsakligen karakteriserade som skogar av löv- och blandskogskaraktär med inslag av våtmarker och dammar, som bitvis har påtagliga eller höga naturvärden. Skogarna är, förutom en del grövre och äldre träd av ek och tall, en första generation på gamla igenväxta åker- och betesmarker. Ett genomförande av planförslaget medför också att flera olika livsmiljöer för skyddade arter försvinner. Bedömningen är emellertid att dessa miljöer går att ersätta i närbelägna och angränsande områden, samt att flytt av enstaka individer av dessa arter är möjlig genom beprövande metoder. I miljökonsekvensbeskrivningen (MKB, COWI, 2021) listas en rad förslag på, i första hand skyddsåtgärder, men även kompensationsåtgärder i förhållande till dessa värden, dessa kommer att studeras närmre och säkerställas inför granskning av detaljplanen.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Anläggningar inom allmän plats

Detaljplanen föreskriver att kommunen är huvudman för allmän plats. Kommunen ansvarar därmed för utbyggnad och framtida drift och underhåll av allmän plats.

Det som utgör allmän plats inom detaljplanen är natur inom vilken en yta för dagvatten- och skyfallshantering avses anläggas.

Den allmänna platsmarken ägs till större delen av Platzer varpå kommunen behöver lösa in mark. En mindre del av den allmänna platsmarken ägs av kommunen.

Anläggningar inom kvartersmark

Kvartersmarken inom detaljplanen utgörs av ändamålen industri (J) och tekniska anläggningar (E). Exploatören ansvarar för utbyggnad inom den största delen av kvartersmarken inom detaljplanen. Göteborg Energi ansvarar för utbyggnad av mottagarstationer inom kvartersmarksområdet i den norra delen av planområdet. Platzer ansvarar för utbyggnad av kvartersmarken i den sydvästra delen av planområdet, inom vilken det avses anläggas en anslutningsväg på befintlig äldre banvall.

Inom kvartersmark betecknad med l respektive u får allmänna luftledningar respektive allmänna underjordiska ledningar anläggas.

Anläggningar utanför planområdet

Trafikkontoret utför upprustningsåtgärder på Sörredsvägen i korsningarna med Gamla Sörredsvägen, Röra Byväg och John Bunyans väg till följd av utvecklingen inom Volvo Torslanda.

Ledningar utanför planområdet som behövs för genomförandet av detaljplanen behöver säkerställas med servituts- eller ledningsrätt.

Drift och förvaltning

Exploatören, Göteborg Energi respektive Platzer svarar för drift och förvaltning av sin respektive del av kvartersmarken inom planområdet.

Kommunen via park- och naturnämnden svarar för drift och förvaltning av mark och ytskikt inom allmän plats, natur, och kretslopp- och vattennämnden svarar för drift och förvaltning av dagvatten- och skyfallsanläggningen inom allmän plats, natur.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Detaljplanens medför bland att en ny industrifastighet bildas, att vissa fastigheter behöver avstå mark och att vissa fastigheter behöver erhålla mark, samt att servitut och ledningsrätter behöver bildas.

Mark ingående i allmän plats, inlösen

Detaljplanen medför rättighet samt skyldighet för kommunen att lösa in mark utgörande allmän plats.

Det som utgör allmän plats inom detaljplanen är natur inom vilken en yta för dagvatten- och skyfallshantering avses anläggas. Större delen av den allmänna platsmarken är belägen på del av fastigheten Syrhåla 4:2 som ägs av Platzer varpå kommunen behöver lösa in marken. En mindre del av den allmänna platsmarken är belägen på del av fastigheten Syrhåla 765:248 som ägs av kommunen.

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning ska ske i enlighet med detaljplanen. Innan beviljande av bygglov ska erforderlig fastighetsbildning vara genomförd där så erfordras.

Område A till F nedan hänvisar till kartan i figur 22.

Kvartersmarken (JE) inom område A avses utgöra exploatörens nya industrifastighet som avstyckas från fastigheten Sörred 15:3 som ägs av bolag i Volvokoncernen.

Kvartersmarken (JE) inom område B är belägen på del av fastigheterna Sörred 7:3, 15:1, 15:3 och 15:5, som ägs av bolag inom Volvokoncernen. Inom område B avses en anslutningsväg anläggas. Vägen avses säkerställas med servitut till förmån för exploatörens nya industrifastighet A.

Kvartersmarken (JE) inom område D i den norra delen av planområdet är belägna på del av fastigheterna Sörred 7:3 respektive Sörred 15:3, som ägs av bolag inom Volvokoncernen. De tekniska anläggningarna inom områdena kan säkerställas med ledningsrätt alternativt kan områdena avstyckas till egna fastigheter.

Kvartersmarken (JE) inom områdena E och F kan ligga kvar på befintliga fastigheter; Syrhåla 3:1 och Syrhåla 4:2 som ägs av Platzer och Sörred 15:3 som ägs av bolag inom Volvokoncernen respektive Sörred 765:248 som ägs av kommunen.

Allmän platsmark, natur, inom område C, är till större delen belägen på del av Syrhåla 4:2 som ägs av Platzer och till en mindre del belägen inom Sörred 756:248 som ägs av kommunen. Delen av fastigheten Syrhåla 4:2 avses regleras till den kommunägda fastigheten 756:248.

Gemensamhetsanläggningar

I det fall en gemensamhetsanläggning bildas blir berörda fastighetsägare gemensamt ansvariga för anläggningens utförande och framtida drift. Gemensamhetsanläggningen kan förvaltas antingen direkt av delägarna i gemensamhetsanläggningen eller av en särskilt bildad samfällighetsförening. Vid behov ansöker exploatören till lantmäterimyndigheten om bildande av gemensamhetsanläggning.

Servitut och ledningsrätt

Ledningar och tekniska anläggningar

Ledningar inom och utanför planområdet som behövs för genomförandet av detaljplanen behöver säkerställas med servituts- eller ledningsrätt till förmån för respektive ledningsägare. Respektive ledningshavare ansvarar för säkerställande av sina ledningar och är skyldiga att bevaka sina rättigheter samt upplysa kommunen avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Vid omläggning av ledningar till följd av exploateringen ska eventuell ledningsrätt omprövas att gälla ledningens nya läge.

Allmänna ledningar, inom områden betecknade med **u** och **l** på plankartan, kan säkerställas med ledningsrätt.

Inom områden som på plankartan är betecknade med **E** kan tekniska anläggningar placeras. Dessa kan säkerställas med ledningsrätt alternativt avstyckas till egna fastigheter. Inom kvartersmarksområdet (JE) i den norra delen av planområdet avser Göteborg energi anlägga mottagarstationer.

Nya ledningar för dricks- och spillvatten (kretslopp och vatten) avses byggas ut från Bulyckevägen över fastigheten Syrhåla 3:1 och 4:2 som ägs av Platzer, genom naturmark, för att sedan nå den nya industrifastigheten.

Ledningsläget för dag- och processvatten (kretslopp och vatten) är inte bestämt. Exempelvis kan eventuellt fastigheterna Sörred 15:3 som ägs av Volvo, Syrhåla 4:2 som ägs av Platzer och Syrhåla 765:248 som ägs av kommunen beröras.

Ny ledning för starkström (Göteborg energi) avses byggas ut norr om planområdet, från mottagarstationen ”Torpet” via Sörred 7:3 och Sörred 15:3 som ägs av Volvo för att sedan nå planområdet. Inom de två kvartersmarksområdena, JE, i den norra delen av planområdet på fastigheten Sörred 7:3 respektive Sörred 15:3 avses mottagarstationer byggas ut.

Ledning för fjärrvärme, opto m.m. avses läggas öster om planområdet, från Sörred 12:37 som ägs av Göteborg Energi AB via Sörred 15:3 som ägs av Volvo för att sedan nå planområdet.

Vattenfall har befintliga luftledningar inom kvartersmarksområdet i den norra delen av planområdet.

Anslutningsväg

Anslutningsvägen som avses anläggas på kvartersmark (JE) inom del av fastigheterna Sörred 7:3, 15:1, 15:3 och 15:5, som ägs av bolag inom Volvokoncernen, avses säkerställas med servitut till förmån för exploatörens nya industrifastighet.

Markavvattningsföretag

Inom och utom planområdet finns markavvattningsföretag som behöver upphävas/omprövas. Se *Dagvatten- och skyfallsutredning*.

Volvo ansvarar för att tillse att markavvattningsföretagen omprövas/upphävs.

Ansökan om lantmäteriförrättning.

Kommunen ansöker om och bekostar lantmäteriförrättning avseende allmän platsmark och säkerställande av allmänna vatten- och avloppsledningar.

Exploatören ansöker om och bekostar erforderlig fastighetsbildning för övriga åtgärder, såsom avstyckning, fastighetsreglering, bildande av eventuella servitut och gemensamhetsanläggningar.

Respektive ledningsägare ansvarar för ansökan om lantmäteriförrättning avseende ny ledningsrätt samt ändring alternativt upphävande av befintliga ledningsrätter.

Avtal

Befintliga avtal som berörs

Inom planområdet har kommunen inga befintliga avtal.

Avtal mellan kommunen och exploatören (inom planområdet)

Innan detaljplanen antas ska exploateringsavtal tecknas mellan kommunen och tilltänkt exploatör angående genomförandet av planen. I exploateringsavtalet regleras i förekommande fall bland annat vad som gäller angående åtaganden avseende kostnader och utbyggnad av allmän plats, marköverlåtelse och övriga eventuella åtgärder som ska ske i samband med genomförandet av detaljplanen. Avtal/överenskommelse om ledningsrätt avses tecknas för kretslopps- och vattens ledningar inom l- och u-område.

Avtal mellan kommunen och övriga fastighetsägare (inom planområdet)

En överenskommelse om fastighetsreglering behöver tecknas mellan kommunen och Platzer för överföring av allmän platsmark från fastigheten Syrhåla 4:2 till den kommunägda fastigheten Syrhåla 765:248.

Överenskommelse om ledningsrätt avses tecknas mellan kommunen och Platzer avseende för kretslopp- och vattens ledningar inom u-område inom fastigheterna Syrhåla 3:1 och Syrhåla 4:2.

Avtal mellan kommunen och övriga fastighetsägare (utanför planområdet)

Servitutsavtal avseende säkerställande av kretslopp- och vattens dag- och processvattenledningar (utanför planområdet) till förmån för kommunen avses tecknas mellan kommunen och berörda fastighetsägare innan detaljplanen antas.

Avtal mellan exploatören och övriga fastighetsägare (inom planområdet)

Avtal/överenskommelse om marköverlåtelse behöver tecknas mellan exploatören och fastighetsägarna till Sörred 15:3.

Servitutsavtal för anslutningsväg behöver tecknas mellan exploatören och fastighetsägarna till Sörred 7:3, 15:1, 15:3 och 15:5, som ägs av bolag inom Volvokoncernen. Vägen avses säkerställas med servitut till förmån för exploatörens nya industrifastighet.

Avtal mellan ledningsägare och exploatören resp. övriga fastighetsägare (inom och utanför planområdet)

Ledningar inom och utanför planområdet som behövs för genomförandet av detaljplanen behöver säkerställas med servituts- eller ledningsrätt till förmån för respektive ledningsägare. Respektive ledningshavare ansvarar för säkerställande av sina ledningar.

Allmänna ledningar, inom områden betecknade med **u** och **l** på plankartan, kan säkerställas med ledningsrätt.

Inom områden som på plankartan är betecknade med **E** kan tekniska anläggningar placeras. Dessa kan säkerställas med ledningsrätt alternativt avstyckas till egna fastigheter.

För kretslopp- och vattens ledningar, se styckena ovan.

Avtal för att säkerställa servituts- eller ledningsrätt för starkström (utanför planområdet) behöver tecknas mellan Göteborg Energi och fastighetsägaren till Sörred 7:3 och Sörred 15:3 innan detaljplanen antas.

Avtal för att säkerställa servituts- eller ledningsrätt för fjärrvärme, opto m.m (utanför planområdet) behöver tecknas mellan Göteborg Energi och fastighetsägaren till Sörred 15:3 innan detaljplanen antas.

Dispenser och tillstånd

Beroende på vilket alternativ avseende dagvattenhanteringslösning som väljs, kan krav på dispens för Natura 2000 krävas. Dagvattenutredningen har visat på olika alternativ för avledning av dagvatten antingen alternativ A: avledning mot Rivö Fjord eller alternativ B: avledning mot Torslandaviken. Om valet faller på alternativ B: Torslandaviken, kan dispens för Natura 2000 krävas.

Den arkeologiska utredningen (Arkeologena SHM, 2021) visar på fyra fornlämningar inom utredningsområdet och behov på vidare arkeologisk förundersökning. Bedömningen är att två av fyra fornlämningar inom utredningsområdet kan komma att påverkas vid ett genomförande av detaljplanen. En ansökan om tillstånd för ingrepp i fornlämning har skickats till Länsstyrelsen. Under pågående detaljplaneärende är det staden som ansvarar för ansökan om ingrep i fornlämning.

Naturvärdesinventeringen (Naturcentrum, 2021) visar på att planområdet omfattas av olika artskyddade djur. Hanteringen av negativa effekter på naturmiljön av en exploatering utgår från att följa en skadelindringshierarki som innebär att skador i första hand undviks (undvikandeåtgärder). I andra hand bör de minimeras och avhjälpas på plats (skyddsåtgärder). I sista hand bör de kompenseras om detta behov finns (kompensationsåtgärder). Förslag på skydds- och kompensationsåtgärder har tagits fram som en del av naturvärdesinventeringen (Naturcentrum, 2021) och diskuteras även i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB, COWI, 2021). Fördjupade utredningar för förekomst av artskyddade arter kommer att utföras under våren 2022. Förväntningarna är att dispenser från artskydd kommer behöva sökas, det är upp till verksamhetsutövaren att ansöka om dessa dispenser.

SAMRÅDSHANDLING

I den översiktliga markmiljöutredningen har det inom planområdets visats på förhöjda halter av föroreningen PFAS (PFOS) vilket innebär en underrättelseplikt om upptäckt av en förorening enligt miljöbalken (10 kapitlet 11 § miljöbalken). Verksamhetsutövaren har informerat Göteborgs stads miljöförvaltning och Länsstyrelsen om upptäckten. Vidare utredningsarbete och åtgärdshanteringsarbete pågår.

Tidplan

Samråd: 1 kvartalet 2022

Granskning: 1-2 kvartalet 2022

Antagande: 3 kvartalet 2022

Om planen inte överklagas vinner den laga kraft cirka fem veckor efter antagande.

Förväntad byggstart: 3 kvartalet 2022

Färdigställande: 2025 - 2026

Genomförandetid

Under genomförandetiden har fastighetsägaren en lagstadgad rätt att bygga i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras eller upphävas utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens slut fortsätter planen att gälla tills kommunen tar fram en ny plan eller upphäver gällande plan. Fastighetsägaren äger efter genomförandetidens slut ingen rätt till ersättning för förlorade rättigheter som fanns i den ursprungliga planen och som försvinner när den ursprungliga planen ändras, ersätts eller upphävs.

Planens genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från den dag då beslutet att anta planen vinner laga kraft. Fem år bedöms vara en rimlig tid för utbyggnad enligt planförslaget.

Överväganden och konsekvenser

Göteborgs stads inriktning avseende strategisk bebyggelseplanering är bland annat att förtäta industriområden och företagsområden med fler verksamheter och att nyetablering och utbyggnadsplanering för verksamheter ska ske enligt principen rätt verksamhet på rätt plats. Bedömningen är att föreslagen detaljplan är belägen på en strategiskt fördelaktig plats. Detaljplaneområdet ligger inom eller i direkt anslutning till ett större industriområde. Området är utpekad som ett verksamhetsområde både i Göteborgs översiktsplan från 2009 och i förslag till ny översiktsplan.

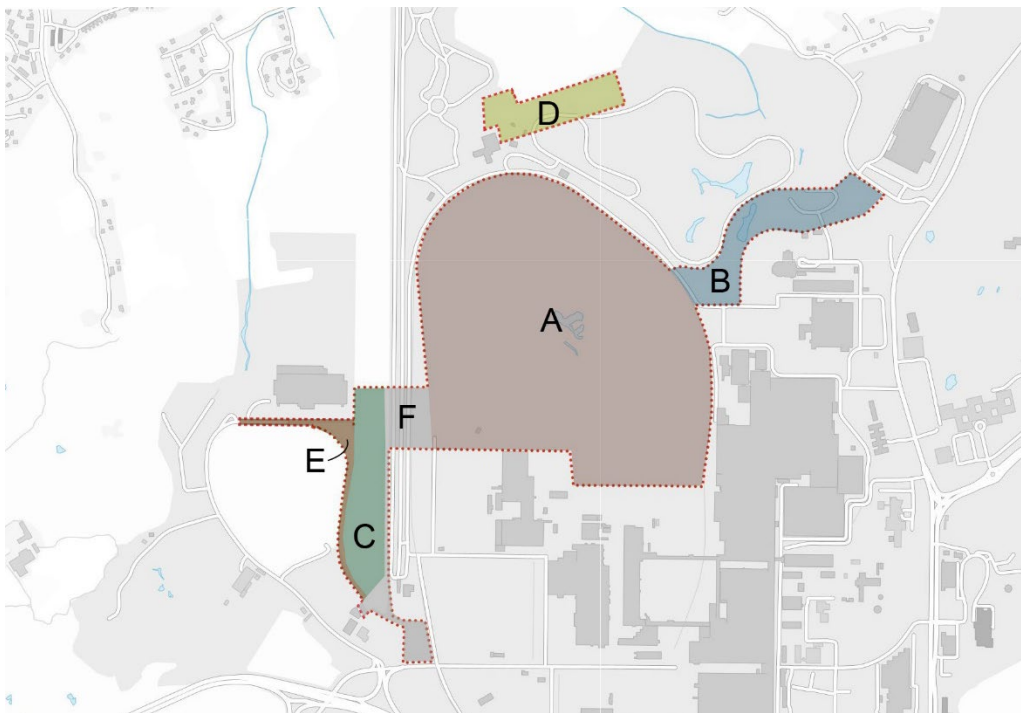
Kommunen och Länsstyrelsen bedömer att detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och en miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kapitlet 11 § i miljöbalken har därför tagits fram och bilagts handlingarna (MKB, COWI, 2021). Den samlade bedömningen ur miljökonsekvensbeskrivningen är att konsekvenserna av planförslaget bedöms för samtliga miljöaspekter vara små med undantag av hushållning med material, råvaror och energi där konsekvenserna istället bedöms vara små till måttliga, samt för naturmiljö där fördjupade inventeringar behövs innan slutliga bedömningar kan göras men preliminärt bedöms konsekvenserna bli stora, och för kulturmiljö där bedömningen är små konsekvenser men där ytterligare arkeologiska utredningar behöver utföras.

Vidare bedöms planförslaget inte påverka möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna angående utomhusluft, omgivningsbuller och ytvatten och inte heller motverka möjligheterna att nå miljökvalitetsmålen. En ingående beskrivning av miljökonsekvenserna finns under avsnittet *Överväganden och konsekvenser* samt i bilagd miljökonsekvensbeskrivning.

Den övervägande bedömningen är att stadens intresse för att i ett strategiskt fördelaktigt läge utöka ett befintligt verksamhetsområde och i längden skapa möjlighet för ett utökat näringsliv och en rad nya arbetstillfällen, väger högt. De potentiella miljökonsekvenserna av detaljplaneförslaget utreds, och lösningar föreslås, i en rad olika utredningar.

Motiv till detaljplanens reglering

Nedan följer en beskrivning av planbestämmelserna samt en motivering till vart i plankartan bestämmelserna har adderats. För att lättare kunna lokalisera sig i kartan visas delområden i figuren nedan. Delområdena är i plankartan uppdelade i olika användnings- eller egenskapsområden.



Figur 22: Kartbild som visar planområdets olika delområden.

De olika delområdena benämns som följande:

- A. Yta för industri innanför järnvägen
- B. Yta för anslutningsväg i nordöst
- C. Allmän platsmark för natur i sydväst
- D. Yta för industri och teknisk anläggning i norr
- E. Yta för industri i sydväst vid Bulyckevägen
- F. Yta för industri i sydväst vid Materialvägen

Beteckning	Bestämmelse	Motiv till reglering	Läge i kartan
Användningsbestämmelser för allmän plats			
NATUR	Natur	Allmän plats för natur är medtaget i plankartan för att säkerställa att marken tas om hand av kommunen och för att säkerställa en god dagvattenhantering.	Delområde C: Allmän platsmark för natur i sydväst.
Användningsbestämmelser för kvartersmark			
J	Industri	Syftet med detaljplanen är bland annat att skapa möjlighet för exploatering i form av storskalig industri. Användningen skapar möjlighet för det syftet.	All kvartersmark
E	Tekniska anläggningar	Användningen är adderad för att kunna uppföra olika tekniska anläggningar inom planområdet.	All kvartersmark
Egenskapsbestämmelser för kvartersmark			
ö ₁	Marken får inte förses med byggnad	Egenskapen syftar till att begränsa byggrätten inom en yta som är tänkt till kvartersmark för väg samt en yta som omfattas av järnväg och tänkt för ledningar.	Delområde B: Yta för anslutningsväg i nordöst samt yta F: Yta för industri i sydväst vid Materialvägen
h ₁	Högsta nockhöjd är 55 meter över angivet nollplan	Egenskapen syftar till att reglera höjd på byggnationen inom planområdet.	Delområde A: Yta för industri inom järnvägen
h ₂	Högsta nockhöjd är 20 meter över angivet nollplan	Egenskapen syftar till att reglera höjd på byggnation inom områden för industri och teknisk anläggning.	Delområde D: Yta för industri och teknisk anläggning i norr samt inom delområde E; Yta för industri i sydväst vid Bulyckevägen.
l ₁	Markreservat för allmännyttig luftledning	Egenskapen syftar till att ge möjlighet för allmännyttiga luftledningar.	Delområde D: Yta för industri och teknisk anläggning i norr samt inom Delområde F: Yta för industri i

			sydväst vid Materialvägen.
u ₁	Markreservat för allmännyttig underjordisk ledning.	Egenskapen syftar till att ge möjlighet för allmännyttiga underjordiska ledningar.	Delområde D: Yta för industri och teknisk anläggning i norr samt inom Delområde F: Yta för industri i sydväst vid Materialvägen.
p ₁	Byggnad ska placeras minst 4 meter från fastighetsgräns	Egenskapen syftar till att reglera minsta avstånd för byggnad mot fastighetsgräns.	Delområde A: Yta för industri inom järnvägen
m ₁	Översvämningsbar yta alternativt underjordisk anläggning för magasinering och rening av dagvatten och skyfallsregn ska anordnas	Egenskapen syftar till att ge möjlighet för tänkt dagvatten- och skyfallshantering inom planområdet.	Delområde A: Yta för industri inom järnvägen
m ₂	Lämplig bergteknisk åtgärd ska genomföras.	Egenskapen syftar till att säkerställa att lämplig bergteknisk åtgärd genomförs inom de områden som den bergtekniska utredningen har pekat ut som platser som kräver åtgärder.	Inom mindre egenskapsområden inom Delområde A, B och F.
b ₁	Minst 20 % av fastighetsarean inom egenskapsområdet ska vara genomsläpplig	Egenskapen syftar till att begränsa hårdgöringsgraden så att tänkt dagvatten- och skyfallshaneringslösning ska vara möjlig.	Delområde A: Yta för industri inom järnvägen
e ₁	Största byggnadsarea är 60 % av fastighetsarean inom egenskapsområdet	Syftar till att reglera exploateringsgraden inom planområdet.	Delområde A: Yta för industri inom järnvägen samt inom delområde D: Yta för industri och tekniska anläggningar i norr.
e ₂	Största byggnadsarea är 30% av fastighetsarean inom egenskapsområdet	Syftar till att reglera exploateringsgraden inom egenskapsområdet.	Delområde E: Yta för industri i sydväst vid Bulyckevägen

a ₁	Marklov krävs även för alla marknivåförändringar	Syftar till att i samband med marklov säkerställa stabiliteten inom aktuella områden.	Del av delområde A: Yta innanför järnvägen samt del av delområde B: Yta för anslutningsväg
a ₂	Startbesked får inte ges för byggnader förrän markens lämplighet har säkerställts genom bergtekniska åtgärder inom samtliga områden med beteckning m ₂	Syftar till att säkerställa stabiliteten i förhållande till de resultat som visas i bergteknisk utredning.	På all kvartersmark med byggrätt det vill säga Delområde A: Yta innanför järnvägen samt del av delområde E: Yta för industri i sydväst vid industrivägen samt Delområde D: Yta för industri och teknisk anläggning i norr.

Nollalternativet

Ett nollalternativ innebär att det inte skulle ges möjlighet för en utveckling av verksamhetsområdet på en plats som i översiktsplanen är utpekad som en god plats för befintlig och tillkommen verksamhet. I ett nollalternativ skulle tänkt verksamhet placeras på annan plats, i staden eller på annan ort. Om den placeras på annan ort tappar staden möjlighet för tillkomst av en rad ytterligare arbetstillfällen.

Sociala konsekvenser och barnperspektiv

Riksdagen har beslutat att inkorporera konventionen om barnets rättigheter i svensk lag den 1 januari 2020. Lagen gäller vid byggnadsnämndens och kommunfullmäktiges beslut i planärendet från årsskiftet 2019/2020, oavsett när planarbetet påbörjades.

I detta kapitel presenteras en konsekvensanalys som redogör för vilka sociala konsekvenser och konsekvenser för barn och unga, som ett genomförande av detaljplanen bedöms innebära. Analysen presenteras i fyra teman; sammanhållen stad, samspel och vardagsliv, identitet samt hälsa och säkerhet.

Sammanhållen stad

Då planområdet idag ligger inom ett område som är avgränsat av staket, en järnväg samt att det är beläget otillgänglig uppe på en höjd, finns det mycket att arbeta med avseende förbättringar för att bryta barriärer. Ett byggande av verksamheten uppe på höjden kan i sig skapa en större tillgänglighet till naturområdet på höjden, förutsatt att del av naturområdet bevaras vid exploatering.

I ett övergripande stadsperspektiv bidrar tillkommen exploatering till nya arbetsplatser för ett stort antal personer. För att locka grupper som vill resa hållbart samt skapa möjlighet för de som inte har tillgång till bil, är det viktigt att utveckla kollektivtrafiken samt skapa förutsättningar för gående och cyklister. För att skapa god tillkomst med kollektivtrafik är det fördelaktigt om hållplatser kan placeras i nära anslutning till de nya verksamhetslokalerna. För att skapa god tillkomst för gång- och cykel är det fördelaktigt om dessa vägar kan förlängas och anslutas till planområdet.

En satsning på kollektivtrafik och gång och cykel gynnar dessutom barn och unga, där fler resor skapar större möjlighet att fritt kunna röra sig i stadsrummet. Det finns vissa verksamheter strax väster om planområdet som i stor utsträckning lockar barn och unga, exempelvis ridning och motorsport. En utökad kollektivtrafik samt ett överseende och potentiell utbyggnad av gång- och cykelvägar kan gynna de personer som har dessa verksamheter som målpunkter. Satsning på kollektivtrafik och gång- och cykel gynnar den sociala hållbarheten, men också den ekologiska hållbarheten då satsningar på kollektivtrafik samt gång- och cykel kan bidra till minskat bilberoende och minskade utsläpp.

Samspel och Vardagsliv

Området blir en del i det redan utbyggda verksamhetsområdet och kommer därmed samspara med de befintliga verksamheterna. Beroende på vilken typ av verksamhet som kommer uppföras, kan samspelet med befintliga verksamheter inom Volvo cars corporation skilja sig. Tillkommen verksamhet inom Volvos verksamhet kan göra att exploateringen samsparar och inkorporeras inom befintligt skalskydd. Det skapar en samhörighet med befintlig verksamhet, men ger samtidigt en barriär för utomstående. Om tillkommen verksamhet blir en annan än inom Volvos verksamhet, är det sannolikt att verksamheten hålls utanför skalskyddet och därmed potentiellt blir mer tillgängligt för utomstående. I båda fallen kommer området vara en del i ett större verksamhetsområde som i sig själv, med stora hårdgjorda ytor och storskaliga byggnader, sällan lockar allmänheten till vistelse. Utgångspunkten är att, förutom naturområde i väster, inte skapa några allmänna platser i detaljplanen. Det är dessutom mindre troligt att mer spontana offentliga miljöer uppstår.

Området är tänkt att exploateras med bebyggelse och ge möjlighet för ytterligare arbetsplatser. Den nya exploateringen och i förlängningen arbetsplatserna, kommer ha stor inverkan på människors vardagsliv. De människor som blir påverkade är huvudsakligen de som i en framtid kommer att arbeta inom verksamheterna. Det är därför fördelaktigt om det finns möjlighet att skapa mötesplatser och trygga entréer till de tillkommande verksamheterna. Det kan exempelvis vara bord och stolar för lunch utomhus, planteringar och god belysning för att tryggt kunna ta sig till lokalerna. I närområdet finns det i dag ett antal lunchrestauranger. Då tillkommen exploatering kan komma att skapa många ytterligare arbetsplatser, är det fördelaktigt om fler lunchrestauranger, och kanske även annan typ av servicefunktioner, uppförs i eller i närhet till området.

Bedömningen är att tänkt exploatering kommer ha liten konsekvens på vardagslivet för barn. Området är idag otillgängligt och utan lockelser för barn, och förväntas vara så även i framtiden. Tänkt exploatering kan däremot komma att ha liten inverkan för unga. Det finns möjlighet att framtida verksamheter kan komma att erbjuda sommarjobb och praktikplatser till ungdomar. En viktig aspekt är då att skapa god tillgänglighet till området i form av kollektivtrafik eller för gång- och cykel, samt att området kring kommande exploatering gestaltas tryggt och välkommande.

Identitet

Områdets karaktär som ett naturområde inom ett verksamhetsområde kommer att ändras och området kommer istället att inkorporeras i verksamhetsområdet. Stor del av naturområdet kommer att tas i anspråk för att skapa möjlighet för exploatering och identiteten på området kommer därför att ändras. Påverkan på landskapsbilden i stort har gjorts i en separat analys.

Området omfattas i dag av natur, mindre vattensamlingar och även fornlämningar. Kompensationsåtgärder för naturvärden har studerats i separat naturvärdesinventering. Fornlämningarna som berörs kommer att förundersökas och vid behov grävas ut i parallella arkeologiska utredningar. Ur ett barnperspektiv är det negativt att fornlämningar grävs ut och tas bort eftersom framtidens generation förlorar möjligheten att uppleva, förstå och lära om platsens historia. Kompensationsåtgärder för detta kan vara att tillgängliggöra andra fornlämningar i närområdet och informera om områdets kulturhistoria med exempelvis skyltar och guidning – ett förslag som även lyftes i den sociala konsekvensbeskrivningen för tvärförbindelsen i Torslanda, belägen i nära anslutning till planområdet.

Hälsa och säkerhet

Konsekvenserna för hälsa och säkerhet inom projektet handlar dels om framtida verksamhets potentiella inverkan på miljön. När det är beslutat vilken typ av verksamhet som ska uppföras på platsen är det viktigt att konsekvenser på miljön studeras. Inom detaljplanearbetet görs en separat miljökonsekvensbeskrivning, i samband med genomförandet av planen görs en ytterligare miljökonsekvensbeskrivning. Frågorna tas om hand inom dessa ramar.

Konsekvenserna för hälsa och säkerhet inom projektet handlar även om dessa aspekter på en individnivå. Som diskuterat tidigare är det viktigt med att lätt kunna ta sig till och från arbetsplatsen på ett tryggt och även hållbart sätt. Kollektivtrafik och utbyggnad av gång- och cykelvägar är önskvärt. Det är också önskvärt att tryggt kunna ta sig till och från framtida busshållplatser, parkeringsplatser och cykelparkeringsplatser. Gångvägar mot entréer med god belysning kan vara en god tillkomst.

Miljökonsekvenser

Hushållning med mark- och vattenområden m.m.

Vid utarbetande av denna detaljplan har stadsbyggnadskontoret gjort en lämplighetsprövning enligt 2 kap. plan- och bygglagen samt en avvägning enligt 3 och 4 kap. miljöbalken. Vidare har detaljplanen prövats mot kommunens översiktsplan i enlighet med 5 § förordningen om hushållning med mark och vattenområden m.m.

Inom området finns riksintresse för kommunikation, industrijärnväg. Ett genomförande av detaljplaneförslaget bedöms inte ha någon negativ inverkan på riksintresset. Naturvärdesinventeringen visar på naturområden med höga värden, klass II, inom planområdet, men inga områden med särskilt höga naturvärden, klass I. Bedömningen är att ett genomförande av detaljplaneförslaget kommer ha inverkan på dessa naturvärden. Skydds- och kompensationsåtgärder diskuteras och beskrivs i bilagd naturvärdesinventering (Naturcentrum, 2021). Arkeologisk utredning (Arkeologerna SHM, 2021) visar på fornlämningar inom området. Bedömningen är att ett genomförande av detaljplaneförslaget kan ha små konsekvenser på kulturintresset.

Trots att förslag till detaljplan kan ha inverkan på naturvärden och även kulturvärden, är den samlade bedömningen att värdet i att skapa möjlighet för en utveckling av verksamhetsytor i ett strategiskt fördelaktigt läge, väger högt. Kontoret bedömer att redovisad användning kan anses vara den från allmän synpunkt mest lämpliga utifrån planområdets förutsättningar och föreliggande behov. Planen bedöms inte medföra att miljö kvalitetsnormerna överskrids. Detaljplanen är förenlig med Översiktsplan för Göteborg.

Beslut i frågan om betydande miljöpåverkan

Kommunen har gjort en undersökning om betydande miljöpåverkan enligt PBL 5 kap. 11 § och Miljöbalken (MB) 6 kap. 6 § för aktuell detaljplan. Kommunen har bedömt att ett genomförande av detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Bedömningen har utgått från kriterierna i Miljöbedömningsförfordningen (SFS 2017:966) 5 §. Då bedömningen är att detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan har en miljökonsekvensbeskrivning tagits fram och bilagts handlingarna (MKB, Cowi, 2021).

Strategisk miljöbedömning

Om en detaljplan kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska en strategisk miljöbedömning av detaljplanen göras. Denna involverar kontinuerliga samråd som hålls mellan berörda parter samt framtagandet av en miljökonsekvensbeskrivning (MKB), vilket sker parallellt. Samråden innefattar länsstyrelse, myndigheter, kommun, allmänhet och berörda organisationer. Syftet är att säkra kvalitet, omfattning och effektivitet av miljökonsekvensbedömningarna samt beakta och besvara de synpunkter som uppkommit och inkommit från berörda parter. MKB:n i sin tur används för att få en helhetssyn av den miljöpåverkan som ett genomförande av detaljplanen kan medföra, detta genom att identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter som genomförandet av detaljplanen kan antas medföra på bland annat: människor, djur, växter, mark, jord, vatten, luft, klimat, landskap, bebyggelse och kulturmiljö; hushållning med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt; annan hushållning med material, råvaror och energi; eller andra delar av miljön.

En miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram och bilagts handlingarna (MKB, COWI, 2021). Den samlade bedömningen från miljökonsekvensbeskrivningen är att konsekvenserna av ett genomförande av detaljplanen för samtliga miljöaspekter är små med undantag av; Hushållning med material, råvaror och energi där konsekvenserna istället bedöms vara små till måttliga; Naturmiljö där fördjupade inventeringar behövs innan slutliga bedömningar kan göras men preliminärt bedöms konsekvenserna bli stora; Kulturmiljö där bedömningen är små konsekvenser men där ytterligare arkeologiska utredningar behöver utföras.

Planförslaget bedöms inte påverka möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna angående utomhusluft, omgivningsbuller och ytvatten och inte heller motverka möjligheterna att nå miljökvalitetsmålen.

Miljömål, lokala

I bilagd miljökonsekvensbeskrivning beskrivs och bedöms ett genomförande av planen i förhållande till nationella och regionala miljömål (MKB, COWI, 2021). Göteborgs stads miljö- och klimatprogram 2021–2030 som antogs av kommunfullmäktige 2021-03-25 presenteras tre övergripande lokala mål och sammanlagt tolv delmål. De tre målen och de delmål som har störst relevans för planförslaget presenteras nedan. Övriga delmål bedöms planförslaget inte ha någon inverkan på.

Miljömål 1: Naturen: Göteborg har en hög biologisk mångfald

- Delmål 2: Göteborgs stad arbetar för renare hav, sjöar och vattendrag.

Ett genomförande av planförslaget innebär en ökad avrinning från hårdgjorda ytor, men kompenseras av att reningssteg införs. Torslandaviken och Rivöfjord är värdefulla vatten i närområdet som kan påverkas vid ett genomförande av planförslaget.

Planförslaget ska se till att påverkan minimeras genom en god vattenhantering. Torslandaviken/Rivö fjord (baserat på vilken dagvattenlösning som väljs) kan påverkas positivt av att dagvatten inom området i ett genomförande av planförslaget tas omhand och renas på ett bättre sätt. Planförslaget bedöms bidra till möjligheten att uppnå delmålet.

Miljömål 2: Klimatet: Göteborgs klimatavtryck är nära noll

- Delmål 3: Göteborgs Stad minskar klimatpåverkan från resor och transporter.

Planförslaget innebär en utvidgning/nyexploatering av verksamhetslokaler inom området, vilket ökar antalet transporter. Samtidigt finns goda möjligheter att transporter kan ske på ett hållbart sätt, med kollektivtrafik, gång och cykel, som då inte påverkar miljömålet negativt. Området är beläget i ett redan etablerat industriområde med relativt god och tät kollektivtrafik. En ytterligare utveckling av kollektivtrafiken skulle vara fördelaktig. Ett genomförande av detaljplanen ställer krav på ombyggnation av en korsningspunkt nordöst om planområdet, Sörredsvägen/Gamla Sörredsvägen. I cirkulationen och längs med Gamla Sörredsvägen planeras en ytterligare gång- och cykelväg att läggas till. I detta perspektiv bedöms planförslaget bidra till möjligheten att uppnå delmålet. Planförslaget kan också generera i ett antal ytterligare transporter, mängd är beroende på vilken typ av verksamhet som etableras på platsen. Det i sin tur kan ha negativ inverkan för att uppnå delmålet.

Miljömål 3: Människan: Göteborgarna har en hälsosam livsmiljö

- Delmål 1: Göteborgs Stad minskar användningen av skadliga ämnen.

I den övergripande markmiljöutredningen som har tagits fram och bilagts handlingarna (Övergripande markmiljöutredning, COWI, 2021) framgår det att det finns föroreningar inom området, vilket behöver utredas ytterligare. Ett genomförande av detaljplanen innebär att förorenad mark tas omhand. Det ger bättre förutsättningar för att klara miljömålet. Planförslaget bedöms bidra till möjligheten att uppnå delmålet.

- Delmål 3: Göteborgs Stad säkrar en god ljudnivå för Göteborgarna

Påverkan avseende buller från plangenomförandet är begränsad och det bedöms inte medföra skadliga effekter på människors hälsa. Buller orsakad av ökad trafik till och från planområdet bedöms inte leda till överskridande av riktvärden eller en försämrad ljudmiljö för bostäder i närområdet. Att klustra verksamheter medför också möjlighet för andra tysta platser och områden i staden, vilket bedöms som positivt. På så vis bedöms planförslaget bidra till möjligheten att uppnå delmålet.

Ekonomiska konsekvenser av detaljplanen

Kommunens exploateringsekonomi

Fastighetsnämnden får inkomst för exploateringsbidrag för åtgärder inom allmän platsmark. Fastighetsnämnden får en utgift för inlösen och utbyggnad av mark och ytskikt på allmän platsmark, natur, samt för lantmäteriatgärder avseende allmän platsmark. Fastighetsnämnden får också en utgift för ersättning till berörda fastighetsägare för servituts- eller ledningsrättsupplåtelse för allmänna VA-ledningar som är belägna inom och utanför planområdet och behövs för genomförandet av detaljplanen.

Kretslopp- och vattennämnden får inkomster i form av anläggningsavgifter. Kretslopp- och vattennämnden får utgifter för dagvatten- och skyfallsanläggning inom allmän platsmark, samt för utbyggnad av allmänna VA-anläggningar inom och utanför planområdet. Kretslopp och vattennämnden får även utgifter för förrätningskostnader avseende inrättande av ledningsrätter.

Kommunens investeringsekonomi

Trafiknämnden får en utgift för upprustningsåtgärder i korsningarna med Gamla Sörredsvägen, Röra Byväg och John Bunyans på Sörredsvägen utanför planområdet.

Kommunens drifts- och förvaltningsekonomi

Kretslopp- och vattennämnden får intäkter från brukningstaxan samt kostnader för ränta och avskrivningar samt för driften av dagvatten- och skyfallsanläggningen inom planområdet samt VA-anläggningen inom och utanför planområdet.

Park- och naturnämnden får kostnader för driften av naturanläggningen i form av ränta och avskrivningar samt för skötsel och underhåll av naturanläggningen inom planområdet.

Ekonomiska konsekvenser för exploatören

Exploatören får utgifter för åtgärder inom kvartersmark, förvärv av kvartersmark, ersättning för servitut för väg, exploateringsbidrag, utredningar, bygglov, lantmäterikostnader, anläggningsavgifter för VA, el, tele m.m.

Ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare

Fastighet Syrhåla 3:1

Ersättning för rättighetsupplåtelser avseende allmänna VA-ledningar regleras mellan kommunen och fastighetsägaren till Syrhåla 3:1.

Fastighet Sörred 4:2

Ersättning för allmän platsmark som behöver överlåtas från Syrhåla 4:2 till kommunen regleras mellan kommunen och fastighetsägaren till Syrhåla 4:2.

Ersättning för rättighetsupplåtelser avseende allmänna VA-ledningar regleras mellan kommunen och fastighetsägaren till Syrhåla 4:2.

Fastighet Sörred 7:3

Ersättning för servitut för anslutningsväg regleras mellan exploatören och fastighetsägaren till Sörred 7:3.

Ersättning i samband med säkerställande av teknisk anläggning inom JE-område i den norra delen av planområdet regleras mellan Göteborg energi och fastighetsägaren till Sörred 7:3.

Fastighet Sörred 15:1

Ersättning för servitut för anslutningsväg regleras mellan exploatören och fastighetsägaren till Sörred 15:1.

Fastighet Sörred 15:3

Ersättning för kvartersmark som behöver överlåtas från Sörred 15:3 till exploatörens nya industrifastighet regleras mellan exploatören och fastighetsägaren till Sörred 15:3.

SAMRÅDSHANDLING

Ersättning för servitut för anslutningsväg regleras mellan exploatören och fastighetsägaren till Sörred 15:3.

Ersättning för rättighetsupplåtelser avseende allmänna VA-ledningar regleras mellan kommunen och fastighetsägaren till Sörred 15:3.

Ersättning i samband med säkerställande av teknisk anläggning inom JE-område i den norra delen av planområdet regleras mellan Göteborg energi och fastighetsägaren till Sörred 15:3.

Fastighet Sörred 15:5

Ersättning för servitut för anslutningsväg regleras mellan exploatören och fastighetsägaren till Sörred 15:5.

Fastigheteter utanför planområdet, ex. Sörred 7:3, Sörred 15:3

Ersättning för servituts- eller ledningsrätt för starkström regleras mellan Göteborg Energi och fastighetsägaren till Sörred 7:3 och Sörred 15:3.

Ersättning för servituts- eller ledningsrätt för fjärrvärme, opto m.m regleras mellan Göteborg Energi och fastighetsägaren till Sörred 15:3.

Ersättning avseende säkerställande av kretslopp- och vattens dag- och processvattenledningar till förmån för kommunen regleras mellan kommunen och berörda fastighetsägare.

Överensstämmelse med översiktsplanen

Detaljplanen överensstämmer med gällande översiktsplan.

För Stadsbyggnadskontoret

Karoline Rosgardt

Planchef

Per Osvalds

Planarkitekt

För fastighetskontoret

Stefan Unger

Enhetschef

Mattias Hedeberg

Projektledare